

# Železničář

3. LISTOPADU 2022 | ROČNÍK 29 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



11

- 7–9 **Rozhovor**  
S předsedou představenstva společnosti ČD Bus Adamem Svojanovským
- 10–14 **Zpravodajství**  
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–18 **Téma**  
Nový jízdní řád pro rok 2023 přináší řadu novinek. Zkrátí se jízdní doby některých vlaků a zavádí se nové spoje.
- 20–21 **Dceřiné společnosti**  
ČD Cargo zajišťuje pro své zákazníky přepravu hnědého uhlí po celé ČR.
- 24–25 **Lidé a příběhy**  
Martin Frank propadl kouzlu dopravy. Řídí tramvaje, trolejbusy i vlaky.
- 28–29 **Recenze**  
Vypravili jsme se do dvou zajímavých podniků na nádraží – kávarny v Litoměřicích a nádražky v Řevnicích. Jak se nám líbily?
- 30–32 **Historie**  
Po 2. sv. válce se po železnici pohybovalo mnoho trofejních německých válečných strojů. Jedním z nich byl i radarový vlak.

# Železničář

## PŘEDPLATNÉ NA ROK 2023

Chcete si předplatit časopis Železničář? Přečetli byste si rádi zajímavá témata o dění v rámci Skupiny České dráhy či o novinkách na tuzemské železnici a v zahraničí? Zajistěte si magazín na celý rok. Cena předplatného na rok 2023 činí 500 Kč vč. 10% DPH. Předplatitelé získají čtyři oboustranné plakáty zdarma.

Objednat si můžete také výhodný balíček obou našich periodik (tedy i s magazínem ČD pro vás). Za výhodné roční předplatné ČD pro vás a Železničáře zaplatíte 720 Kč. Podrobnosti naleznete na webových stránkách [www.cdprovas.cz](http://www.cdprovas.cz) v sekci předplatné.

Stávající předplatitelé naleznou uvnitř tohoto čísla složenku k úhradě našich periodik pro rok 2023.

### TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek



Foto: SOA v Plzni – Fond Škoda Plzeň

## František Jansa

**Jeho jméno je neodmyslitelně spojené s elektrizací pražského železničního uzlu. František Jansa se zásadním způsobem zasloužil o rozvoj elektrické trakce na železnici i v městské dopravě a o výchovu nových odborníků.**

Narodil se ve Vídni v rodině právníka. Jeho otec, JUDr. František Jansa, se po vzniku ČSR stal šéfem justiční služby. Mladý František vystudoval na Strojní a elektrotechnické fakultě ČVUT obor silnoproud. Po složení druhé státní zkoušky v roce 1926 nastoupil do továrny Kolben & spol. ve Vysočanech. Začínal na zkušebně elektrických strojů a krátce po nástupu pracoval na zavádění elektrického provozu na pražském železničním uzlu. Od roku 1929 byl pověřen vedením dráhového oddělení firmy ČKD.

* <b>Narození</b>	7. června 1903
† <b>Úmrtí</b>	3. června 1998
🌐 <b>Národnost</b>	česká
○ <b>Povolání</b>	technik, inženýr, vysokoškolský profesor, vědec



Petr Vondráček

ředitel odboru obchodu osobní dopravy ČD

Vážení čtenáři,

ve chvíli, kdy se vám poprvé dostane do ruky Železničář s mým sloupkem, bude zbývat do zahájení platnosti jízdního řádu 2023 něco málo přes měsíc. Předprodej jízdenek a rezervací na nový jízdní řád bude v plném proudu a hotové budou všechny podstatné podklady, podle kterých začneme od 11. prosince jezdit a poskytovat naše služby.

Úvodem bych proto poděkoval všem kolegyním a kolegům, kteří se celý rok podíleli na přípravě jízdního řádu 2023 od jednání s kraji, ministerstvem dopravy a koordinátory integrovaných dopravních systémů, přes sestavu obchodních jízdních řádů, jednání se Správou železnic, plánování turnusů a oběhů vozidel po přípravu všech potřebných technologických postupů a dokumentů. Po dvou letech pandemie COVID-19 nás letos provázela nejistota spojená s válkou na Ukrajině a energetickou krizí, což mělo na přípravu dopad až do posledního okamžiku.

Přesto věřím, že se nám s partnery podařilo připravit kvalitní nabídku cestování na příští rok a že díky dokončeným opravám na mnoha tratích selepší také přesnost našich vlaků. Díky vysokým částkám vyčleněným na nákup a údržbu vozidel se opětlepší také kvalita nasazených souprav a bude se zlepšovat dodržování řazení vlaků.

Ale nyní už k novému jízdnímu řádu 2023. O konkrétních změnách v dálkové a mezistátní dopravě se dočtete na dalších stránkách a přehled regionálních změn přinese další číslo Železničáře. Mně dovoluňte představit pár čísel, která nový „železničár“ přinese.

Pro JŘ 2023 jsme zadali celkem 9 197 různých vlaků. Redukovaný, tedy průměrný počet spojů denně po přihlídnutí k různým časovým omezením, bude 6 733. To je jen o 50 vlaků méně než v končícím jízdním řádu. V celém roce plánujeme ujet s našimi spoji 118,2 milionu vkm, meziročně tedy jen o 0,13 % méně. Tradičně zůstává zhruba třetina tohoto výkonu v režii dálkové dopravy a dvě třetiny připadají na regionální osobní a spěšné vlaky. Dokončení výluk a zprovoznění dalších úseků 4. koridoru na jih Čech se promítne ve vyšší rychlosti našich vlaků.

Hodláme také pokračovat i v rozšiřování služeb. Díky novým bezbariérovým soupravám, například letos převzatým RegioPanterům v Jihočeském kraji, se rozšíří počet přístupných vlaků pro osoby na vozíku. Symbolem bezbariérovosti bude označeno 6 201 spojů, zatímco letos jich bylo necelých 5 400. Vzroste také dostupnost palubní wi-fi sítě. V jízdních řádech tímto symbolem označujeme 3 190 vlaků, zhruba o 940 spojů více, a rozšíříme i nabídku přepravy jízdních kol. V průběhu roku 2023 pak budeme pokračovat v nasazování nových souprav, ať už půjde o jednotky Moravia v majetku Jihomoravského kraje, nebo RegioPantery na Olomoucku.



Aktivně se tehdy podílel na modernizaci elektrických a dieselelektrických kolejových vozidel. V roce 1937 získal doktorát a byl jmenován technickým ředitelem v ústředí ČKD. O deset let později byl pověřen vedením nového projekčního týmu, který se věnoval projektu elektrizace železnic a budování trolejbusových systémů. Významně přispěl k poválečné elektrizaci drah – účastnil se výstavby elektrizačních zařízení na tratích s napětím 3 000 V na Slovensku i v Čechách.

V lednu 1948 se stal docentem a zahájil pedagogickou dráhu. V roce 1953 vznikla Vysoká škola železniční, kde se stal prorektorem. V roce 1956 byl jmenován profesorem a později získal akademický titul DrSc. za dvojsvazkové dílo Dieselelektrická vozba I. a II.

V roce 1960 byla škola přestěhována do Žiliny a přejmenována na Vysokou školu dopravní. Během pedagogické dráhy vychoval Jansa desítky specialistů v oboru elektrické trakce, napsal velké množství původních vědeckých článků, vysokoškolských skript i monografií.

Stal se členem mnoha národních i mezinárodních institucí a nositelem řady vyznamenání. V 90. letech byl čestným předsedou Elektrotechnického svazu československého a také nositelem Státní ceny a řady vyznamenání a medailí.



## ČD převzaly poslední letošní Vectrony, celkem jich mají 27

Celkem 27 lokomotiv Vectron budou mít České dráhy k dispozici k zahájení jízdního řádu 2023. Poslední dvě lokomotivy Siemens Vectron z plánovaného počtu deseti kusů převzal 19. října dopravce od pronajímatele společnosti RSL v pražském depu. ČD budou v Jízdním řádu 2023 provozovat celkem 24 lokomotiv na linkách Ex 5 Berliner z Prahy do Berlína, Hamburku, Kielu, Flensburgu nebo Rostocku (9 kusů), Ex 6 Západní expres Praha – Plzeň – Cheb a R 15 Krušnohor v úseku Cheb – Ústí nad Labem (9 kusů) a R 18 Slováký expres v úseku Praha – Staré Město u Uh. Hradiště (6 kusů). Tři lokomotivy budou sloužit jako záloha. V současnosti ujedou Vectrony ve službách ČD denně více než 20 000 kilometrů. Na sever jezdí až k německo-dánské hranici do Flensburgu a na jih do Budapešti. Nejdelší rameno, které obsluží jediná lokomotiva, je mezi Hamburkem a Budapeští. Měří přes 1 250 kilometrů. Stroj projede 4 státy. U společnosti Siemens pak České dráhy objednaly přímo do svého majetku 50 lokomotiv Siemens Vectron v provedení pro rychlost 230 km/h. Stroje provozuje také dceřiná společnost ČD Cargo.



## České dráhy hledají nové jednotky pro rychlíky

České dráhy plánují nakoupit komfortní bezbariérové elektrické jednotky pro rychlíkové spoje a vypsalý tender na dodavatele vlaků. Jejich maximální rychlost bude 200 km/h a cestujícím nabídnou wi-fi, palubní informačně-zábavní portál nebo občerstvení. Obnova rychlíkových souprav je součástí Strategie 2030. Dopravce požaduje bezbariérové vlaky s kapacitou nejméně 300 míst k sezení s oddíly 1. a 2. třídy. Soupravy musí nabízet přepravu nejméně dvou invalidních vozíků, několika kočárků a většího množství jízdních kol. Jednotky budou minimálně dvousystémové pro napájení 3 kV DC a 25 kV 50 Hz AC. Dodány budou s komunikačním systémem GSM-R a evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. S vítězem tendru ČD uzavřou rámcovou dohodu na výrobu až 60 jednotek s možností dodávky náhradních dílů výměnného systému a údržby dodaných jednotek formou Full-service. Dodávka prvních vlaků by se měla uskutečnit v roce 2025.



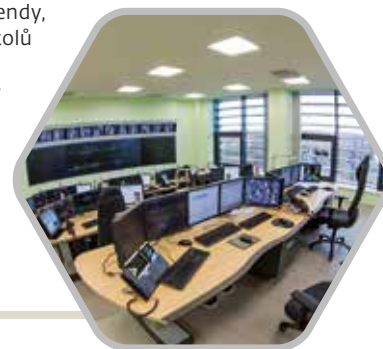
## V Praze se sešli generální ředitelé osobních dopravců

Oblast ticketingu a odbavení zákazníků při cestování napříč Evropou, pomoc Ukrajině, vysoké ceny energií a konkurenceschopnost železniční osobní dopravy ve vztahu k individuální nebo letecké přepravě cestujících byla hlavní témata setkání High-Level Passenger Meeting 2022, které se 6. října uskutečnilo v Praze. Společně na něm diskutovali ředitelé více než třiceti evropských železničních dopravců, členové Mezinárodní železniční unie UIC a Společenství evropských železničních společností CER. Nechyběl ani výkonný ředitel CER Alberto Mazzola či šéf UIC François Davenne. „Setkání ředitelů pod záštitou UIC a CER a výměnu zkušeností vnímám jako významnou událost pro prosazení železnice na evropském dopravním trhu. Konání akce v Praze je pak oceněním naší práce v UIC a CER,“ zdůraznil předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.



## Provoz na IV. koridoru se řídí z nového sálu v CDP Praha

Pražské Centrální dispečerské pracoviště (CDP) Správy železnic zprovoznilo v budově na Balabence nový dispečerský sál pro obsluhu části 4. tranzitního železničního koridoru. Momentálně slouží k dálkovému ovládní provozu mezi Prahou-Uhřetěvesí a Táborem, postupně se z něj bude řídit celý úsek Praha-Uhřetěves – Horní Dvořiště státní hranice. Tento traťový úsek byl z CDP Praha řízen od srpna 2016 z náhradních prostor, nyní se dispečeři přesunuli do definičních. Pracoviště obslužného personálu splňuje nejnovější trendy, zejména pokud jde o velikost monitorů a komfort díky použití stolů o šířce dva metry. V současnosti se z CDP Praha dálkově řídí 579 kilometrů tratí, nejnověji přibyla od 13. října obsluha úseku Červený Újezd u Votic – Tábor. Aktivace dálkového ovládní bude v této etapě dokončena na přelomu ledna a února. Délka zapojených a obsluhovaných úseků se prodlouží na 635 km. CDP má nyní k dispozici šest dispečerských sálů. Po zapojení úseku do Tábora bude dálkově řízeno 83 stanic a výhyben a 98 zastávek. Na jejich obsluze se ve směnném provozu bude podílet 185 traťových dispečerů a 75 operátorů.



## Ve Velimi se testuje Flirt se třemi pohony

Do Zkušebního centra Výzkumného Ústavu Železničního ve Velimi dorazil v průběhu října další vlak od výrobce Stadler Rail určený pro provoz na tratích severně od Cardiffu. Jedná se o trimodální jednotku, která může být provozována pod napětovým systémem 25 kV, ale díky dieslovému agregátu dokáže jezdit i na tratích bez trakčního vedení a pro lehký posun například v hale využívá bateriový pohon. Vozidlo Stadler Flirt vlastní společnost Transport for Wales, která ji hodlá nasadit do provozního souboru Wales & Borders. Novou jednotku Stadler nedávno předvedl na veletrhu InnoTrans v Berlíně. V klimatizovaných nízkopodlažních vozech nechybí zásuvky, prostor pro přepravu kol, kočárků a vozíčkářů nebo moderní informační systém. Jde o součást velkého kontraktu na dodávku 35 jednotek Flirt a 36 vlakovozů Citylink. Ze zakázky bude se třemi různými pohony celkem 24 vlaků – sedm třívozových a sedmáct čtyřvozových. Zbýlých 11 Flirtů je na dieslový pohon.



## Praha hostila konferenci IRFC

V Praze se na začátku října uskutečnil 7. ročník mezinárodní konference IRFC 2022. České dráhy zastupoval člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku a nákup Lukáš Svoboda. Jedním z klíčových témat byla potřeba změny systému pořízení trakční elektřiny. Zástupci ČD se věnovali i vozidlům na alternativní pohony. Mezinárodní fórum a konference železniční dopravy (IRFC) je významná událost. Jedná se o setkání vrcholových manažerů, železničních a logistických expertů, zákazníků, významných politiků a institucí z celé Evropy. Dvoudenní akce získala záštitu ministra pro evropské záležitosti Mikuláše Beka, udělenou v rámci předsednictví České republiky v Radě EU v roce 2022. Zároveň byla konference IRFC 2022 vybrána do kalendáře doprovodných akcí českého předsednictví.



## Z Meiningenu se vrátila stoletá lokomotiva 365.024

Ze specializovaných dílen DB v německém Meiningenu se do železničního muzea v Lužné u Rakovníka po částečné opravě po čtyřech letech vrátila konstrukčně nejstarší česká parní lokomotiva 365.024. Odborníci obnovili pojezd lokomotivy s kompletním vnitřním a vnějším rozvodem, opravili samotný parní stroj včetně výroby nového pravého parního válce a instalovali kotel. Rekonstrukci stroje dokončí České dráhy. Lokomotiva by měla prvně vyjet při příležitosti svého 100. výročí v roce 2023. Přes 50 let stála na různých místech pod širým nebem a v důsledku povětrnostních vlivů chátrala. Stroj do Meiningenu zamířil v září 2018 i s kotlem, který už byl po renovaci. Předpokládalo se, že se z Německa vrátí vlastní silou v roce 2019. Ukázalo se ale, že lokomotiva je v mnohem horším stavu, než se čekalo. Některé části buď chyběly, nebo vyžadovaly kompletní přestavbu. V rámci úspor se ČD nakonec rozhodly opravu dokončit vlastními silami v Lužné.



## U Račiněvsi vznikla Wintonova alej, sázející přivezly České dráhy

Na výročí republiky byla v podřípské Račiněvsi vysazena Alej sira Nicholase Wintona. Připomíná člověka, který ve vší skromnosti a neokázalosti dokázal v roce 1939 před zvůlí nacistického režimu zachránit z Československa 669 dětí. Výsadby půlkilometrové aleje a obnovy staré polní cesty pod patronací Nadace partnerství se vedle několika přeživších a Wintonova syna Nicka zúčastnila řada dalších hostů. Ti na místo po krátké vzpomínce u pomníku záchranné operace na prvním nástupišti pražského hlavního nádraží dorazili symbolicky vlakem Českých drah, které sázejícím zajistily tři vagony nad plán standardního řazení děčínského rychlíku. V Račiněvsi pak Wintonův syn zasadil vzácný exemplář – morušu černou, jejíž roub Wintonova rodina věnovala Botanické zahradě v Tróji z vlastní zahrady.



## ČD se připojily k projektu RETHINK

České dráhy se podpisem připojily k projektu RETHINK. Ten spojuje velké společnosti působící v ČR, které se rozhodly spolupracovat při hledání cest, jak dosáhnout omezení klimatických změn a z nich plynoucích škod. Iniciátorem projektu je Česká podnikatelská rada pro udržitelný rozvoj. Společně prohlášení bylo podepsáno 3. října na francouzské ambasádě v Praze a navazuje na podporu klimatických cílů Pařížské dohody a Klimatického paktu z Glasgow. Jeho součástí bylo i Inovační fórum ke změně klimatu a energetické bezpečnosti. „Zapojili jsme se do iniciativy, jejímž cílem je promyšlení způsobu, jakým podnikáme, a jak to do budoucna činit s co nejmenším dopadem na životní prostředí. Železniční doprava je energeticky úsporná a ekologická už ze své podstaty. To hodláme dále rozvíjet,“ řekl generální ředitel ČD Michal Krapinec. Členství v projektu RETHINK navazuje a doplňuje stávající členství ČD ve sdružení Zelená železnice. Součástí iniciativy RETHINK jsou energetické a stavební firmy, banky, železárny nebo velké obchodní řetězce, které podnikají v ČR.



## Ministři dopravy cestovali na zasedání vlakem

Ministr dopravy Slovenska Andrej Doležal dorazil do Prahy na neformální zasedání ministrů dopravy Evropské unie vlakem. Využil k tomu spoje EC 172 z Bratislavy s příjezdem do Prahy Holešovic. Vlakem na setkání přijeli i jeho rakouský a maďarský kolega. Oba cestovali railjetem 74 z Vídně na hlavní nádraží. Zasedání se uskutečnilo 21. října v Kongresovém centru a pozváni na něj byli i partneři z Ukrajiny, Moldavska, Norska a ze Švýcarska. Šlo o hlavní akci českého předsednictví v Radě EU v oblasti dopravy, které předsedal ministr dopravy ČR Martin Kupka. Ministři jednali o prioritách dopravní politiky pod taktovkou českého předsednictví. Zároveň se zaměřili na rozvoj železniční dopravy, vysokorychlostních tratí či na řešení energetické krize v tomto sektoru. Ministři se shodli na potřebě revize seznamu sítí TEN-T. Česko do něj chce prosadit železniční tratě do Německa, Rakouska či Polska. Ministři dále sestavili soubor opatření ke snížení spotřeby energií na železnici. Jde například o nákup úspornějších vozidel, sjednocení napájecích soustav nebo zvýšení plynulosti provozu.



## Do provozu se vrátilo páté Pendolino

Do provozu se vrátilo páté Pendolino, jednotka 680.001, u které se na konci září rozlomil Kardanův hřídel a poškodila spodní část jednoho z vozů. V sobotu 22. října dopoledne jednotka uskutečnila zkušební jízdu z depa v Michli do Libně a zpět a v noci byla poprvé vypravena na spoji SC Pendolino 519 z Prahy do Bohumína. Oprava se uskutečnila v kratším čase, než byl původní předpoklad. Bylo nutné vyměnit nejen rozlomený kardan, ale opravit také poškozené části na spodku vozu. Obnovou tak prošlo například zařízení pro aktivní boční boční vypružení (součást naklápaččích systému) nebo boxy s bateriemi. Obnovit se musela i poškozená kabeláž a vzduchové potrubí. Z preventivních důvodů byl vyměněn trakční motor a celá hnaná náprava. V současnosti ČD disponují znovu pěti provozními jednotkami Pendolino. Šestá prochází plánovanou obnovou vyššího stupně a jeden vlak je odstavený po nehodě v Bohumíně. Díky tomu jezdí na plánovaných spojích znovu jednotky Pendolino.





# ČD Bus snižuje náklady na náhradní dopravu

Náhradní autobusová doprava za vlaky Českých drah se logicky netěší velké popularitě mezi cestujícími. Při mnohých rekonstrukcích infrastruktury je však nezbytná. Cílem pochopitelně je, aby měla co nejvyšší úroveň funkčnosti a komfortu. K tomu má pomoci nová dceřiná firma Českých drah – ČD Bus. Ta se má stát koordinátorem i garantem kvality náhradní autobusové dopravy a zároveň také pomůže zásadním způsobem snížit její náklady. Jak to lze uskutečnit, vysvětluje předseda představenstva ČD Bus Adam Svojanovský.

Vít Čepický | Foto: autor

## Začneme základní otázkou – proč vlastně ČD Bus vznikl?

Důvod vzniku byl jednoznačný – vývoj cen náhradní autobusové dopravy za vlaky Českých drah. Přestože jsme

se ji v minulosti snažili všemi možnými způsoby co nejvíce snížit, dříve či později vždy došlo k návratu na původní hodnoty a dalšímu růstu. Proto se České dráhy rozhodly vytvořit vlastního autobusového dopravce, který jim bude tuto službu zajišťovat.

## Dopraci se ale vybírali formou otevřených soutěží. Jak je možné, že ceny byly mnohdy tak vysoké?

Ačkoliv se dopravci NAD vybírali formou soutěží, často se ČD dostaly do situace, kdy neměly na výběr a musely akceptovat nabídkovou cenu jediného uchazeče, která se výrazně rozcházela s původními realistickými očekáváními. Stávalo se, že cena za kilometr jízdy autobusu přesahovala i několik set korun – vzdor tomu, že obvyklá cena za kilometr jízdy autobusu se pohybuje v nižších desítkách korun za kilometr. To jednoznačně ukazuje, že situace byla neudržitelná.

## Uvažovalo se o tom, že se vybuduje ČD Bus takzvané od nuly?

Ano, ale varianta koupit zavedeného dopravce vycházela mnohem lépe. ČD dostaly nabídku ke koupi několika firem. Vydos Bus, který v té době

ztratil objednávané výkony v Jihomoravském kraji a pro kterého jsme se nakonec rozhodli, byl ideálním kandidátem. Roli hrálo umístění zázemí u dálničního uzlu i skladba vozového parku autobusů. Výhodou této varianty též bylo, že jsme přebírali i řidiče a technické zázemí se servisním personálem.

#### **Jaký je profil vozového parku?**

Aktuálně máme osmdesát autobusů. Z nich je 33 nízkopodlažních. Až na čtyři výjimky v podobě minibusů jde o stroje standardní délky, konkrétně Irisbusy a Iveca řady Crossway v délkových variantách mezi 10,6 a 12,8 metru, což našim požadavkům plně odpovídá.

#### **V čem úspora za objednávání náhradní dopravy spočívá?**

Úkolem ČD Bus je zajistit náhradní autobusovou dopravu víceméně za náklady. Nejde o tvorbu vysokého zisku, ale o způsob narovnání trhu s náhradní dopravou, který je dnes extrémně vychýlený. U některých zakázek se hlásilo málo dopravců, kteří následně požadovali přemrštěné ceny, které ČD byly nucené akceptovat – jinou variantou bylo pouze náhradní dopravu nezajistit. Nyní máme možnost takovou zakázku zrušit a realizovat prostřednictvím ČD Busu za náklady, které v těchto případech budou vždy výrazně nižší než nabídkové ceny z výběrových řízení.

#### **Uvedl byste konkrétní příklad výluky, kde se již díky vzniku ČD Bus podařilo ušetřit?**

Typickou ukázkou je nedávno skončená výluka Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí. Tato výluka se opakovala ve dvou měsících po sobě, v prvním byla osmidenní, ve druhém trvala 22 dní. Zatímco v prvním měsíci ČD za osm dní výluky zaplatily částku přes šest milionů korun, téměř trojnásobně dlouhá výluka zajištěná ČD Bus rázem stála pouhých osm milionů.

#### **Kde se s našimi autobusy aktuálně mohou cestující setkat?**

Do konce roku se s nimi dá setkat na výluce Brno – Adamov – Blansko, ta je v letošním roce co do objemu asi největší, dále na těch výlukách, kde buď nebude ze strany ostatních dopravců zájem o její provozování, nebo bude nabízená cena příliš vysoká. Na řadě výluk se také budou cestující setkávat s kombinací vozů ČD Bus a soukromých dopravců, kdy naše autobusy budou současně fungovat jako kontrolní prvek přítomný po celou dobu výluky.

#### **Autobusové dopravce napříč republikou trápí výrazný nedostatek řidičů. Jak je na tom ČD Bus?**

Před převzetím Vydosu někteří řidiči společnost opustili, jelikož pro ně bylo výhodnější zůstat na konkrétních trasách, které převzali jiní dopravci. ČD Bus aktuálně nemá tolik řidičů, kolik by bylo třeba pro zajištění náhradní dopravy v celé republice, ale postupně se k nám hlásí noví řidiči na základě pozitivních referencí těch stávajících. U nás mají řidiči jistotu, že jsou ve společnosti, která dbá zákoníku práce. Tedy mají jistotu dodržování pracovní doby i zákonných přestávek a volna. Primární je pro nás bezpečnost, nikoliv honba za ziskem. Řidiči, kteří u nás zůstali, mají jistotu, že s nimi bude zacházeno tak, jak s nimi zacházeno být má, a jejich aktuální zkušenosti s ČD Bus se stávají zároveň dobrou reklamou pro případné další zájemce o práci u nás. Plánujeme též částečně využívat stávající zaměstnance ČD, kteří by mohli s autobusem jezdit na vedlejší pracovní poměr, když to bude nárazově potřeba. Takový zájem jsme již zaznamenali.

#### **Aktuálně má ČD Bus zázemí v Jihomoravském kraji, ale jeho ambice jsou výrazně větší. Jaký další vývoj můžeme očekávat?**

Ve strategii dalšího rozvoje počítáme s nárůstem počtu autobusů přibližně na 250, to je cílový stav. Ale už nyní jsme schopni poskytovat náhradní autobusovou dopravu v rámci celé republiky – samozřejmě v tom případě musíme řidiče na místě ubytovat a někde umístit autobusy. Do budoucna tedy chceme mít několik dalších provozoven po republice a zaměstnávat místní řidiče, abychom snižovali náklady na dojezd a ubytování. Jejich konkrétní umístění zatím zveřejňovat nechceme.

#### **Ušetření finančních prostředků ale není jediným benefitem, že?**

Pozvedne se kvalita celého systému náhradní autobusové dopravy. Plánujeme výrazně zvýšit kontrolní činnost – a to i u ostatních dodavatelů, kteří budou na výlukách nadále částečně jezdit. Vznik ČD Bus neznamená, že bude zajišťovat 100 % výkonů náhradní dopravy. To nikdy v plánu nebylo.

#### **Můžeme se těšit též na lepší organizaci výluk, zejména s ohledem na návaznost autobusů NAD na vlaky?**

Zlepšení se určitě očekávat dá. A nejen díky vzniku ČD Bus. Hodláme se náhradní dopravě věnovat v mnohem širším záběru a i výrazně nad rámec zákonných povinností. Naše

Úkolem ČD Bus je zajistit náhradní autobusovou dopravu víceméně za náklady. Nejde o tvorbu vysokého zisku, ale o způsob narovnání trhu s náhradní dopravou, který je dnes extrémně vychýlený. U některých zakázek se hlásilo málo dopravců, kteří požadovali přemrštěné ceny, které ČD byly nucené akceptovat.







autobusy budou zároveň fungovat i jako jakýsi kontrolní prvek přítomný po celou dobu výluky. Víme, že kvalita je nyní mnohdy kolísavá, to by se mělo změnit.

#### **Část nákladů náhradní autobusové dopravy hradí Správa železnic. Může i ona očekávat snížení nákladů?**

Určitě. Vznik ČD Bus bude i pro ni přínosem, jelikož také jí v souvislosti s objednávkami náhradní dopravy výrazně klesnou náklady.

#### **Důsledkem nedostatku řidičů je i to, že se občas setkáváme s hůře jazykově vybavenými zaměstnanci v dopravě. Jak se stavíte k cizojazyčným řidičům vy?**

Momentálně žádné nezaměstnáváme, ale první cizojazyčný k nám brzy nastoupí. Zatím si zlepšuje jazykové schopnosti tak, aby byl schopen zastat vše, co je v autobuse třeba. Včetně odpovídající komunikace s cestujícími i dalším personálem. Zahraničním řidičům se rozhodně nebráníme, naopak za ně budeme rádi a do budoucna jim plánujeme zajistit jazykové kurzy, aby český jazyk na komunikační úrovni bez problémů zvládali. Chceme jim zajistit takové prostředí, aby měli důvod u nás zůstat a pracovat dlouhodobě.

#### **Mění se nějak systém objednávání náhradní dopravy?**

České dráhy si objednaly zajištění veškeré náhradní autobusové dopravy u ČD Busu. Tu část, kterou si nezajistíme sami, bude ČD Bus koordinovat a soukromí dopravci se stanou našimi poddodavateli. Ti přitom budou vybíráni stejným způsobem, jako tomu bylo v minulosti u ČD, tedy v souladu se zákonem o zadávání veřejných zakázek a naší interní nákupní směrnicí. Na tom se nic nemění. ○

### **Adam Svojanovský**

Narodil se v roce 1973 v polské Rudě Slezské. Vystudoval obor zabezpečovací a sdělovací technika na Střední průmyslové škole železniční v České Třebové. K Českým drahám nastoupil v roce 1991 jako staniční dělník, dále postupně působil jako signalista, osobní pokladník, výpravčí, technolog, systémový inženýr a vedoucí centra zakázek NAD Olomouc. Na konci března tohoto roku se stal předsedou představenstva nově vzniklé společnosti ČD Bus. Ve volných chvílích si od práce odpočine na horském kole či při běhu na dlouhé tratě, má rád focení, střílbu a sci-fi literaturu.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Jan Chaloupka, Michal Málek

Nové zařízení by mělo vyřešit problém s výpadky datových služeb a hovorů z mobilních telefonů, s nimiž se cestující ve vlacích na některých místech setkávají. „České dráhy jsou v Česku lídrem v zavádění nových technologií na železnici a zahájení zkušebního provozu repeateru ke zlepšení dostupnosti mobilního signálu přímo uvnitř vlaků to jen potvrzuje. Věřím, že zkušební provoz bude úspěšný a podaří se nám zajistit financování pro sériovou zástavbu opakovačů do dalších ucelených jednotek dálkové dopravy. Po Německu a Rakousku tak budeme třetí zemí ve střední Evropě, kde se stane dobrá dostupnost mobilního signálu pro telefonování a přenos dat uvnitř vlaků samozřejmostí. To posílí konkurenční výhodu Českých drah a železnice proti individuálnímu motorismu,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

Podle předsedy představenstva ČD - Telematiky Jana Hobzy se tímto krokem zvýší komfort cestujících ve vlacích. „Pilotní testovací provoz této soupravy poslouží především k ověření kvality mobilního signálu při využití technologie opakovače a k získání zpětné vazby od cestujících,“ doplnil.

### Instalace v režii ČD-T

Vlastní instalaci zařízení, kompletní konfiguraci a oživení a bezproblémový provoz dodaných technologií zajišťuje ČD - Telematika. Společnost tak zúročuje dlouholeté zkušenosti s nasazováním, údržbou a provozem obdobných technologií v rámci drážního prostředí, jako je instalace palubní části evropského vlakového zabezpečovače ETCS, montáž technologie pro bezdrátovou komunikaci v evropském drážním standardu GSM-R, kabinových rádií pro strojvedoucí, informačních systémů a dalších.

„Technické parametry opakovačů musí být pro podmínky každého vozidla optimalizovány, aby nedocházelo k nežádoucím interferencím s vnějším okolím, a instalace vyžaduje individuální technické řešení pro každý typ nebo provedení železničního vozidla a samostatné typové schválení Drážním úřadem,“ upozornil člen představenstva ČD - Telematiky Tomáš Businský. „Jeden opakovač může zajistit pokrytí signálem až čtyř jednotlivých spřažených vozů,“ dodal.

### Přenos i zesílení signálu

Vlakový opakovač je technické zařízení schopné přenášet signál mobilních ope-

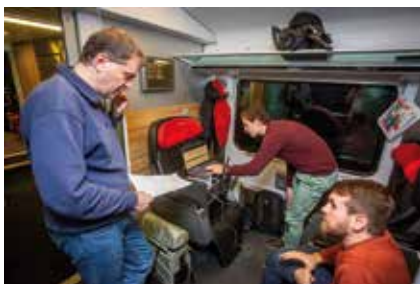


Člen představenstva ČD - Telematiky Tomáš Businský (uprostřed) seznamuje šéfa ČD Michala Krapince s detaily nainstalovaného opakovače mobilního signálu.



## Cestující se dočkají lepšího mobilního signálu

Cestující ve vlacích Českých drah se mohou těšit na kvalitní pokrytí mobilním signálem po celou dobu jízdy. Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika vybavila vybranou soupravu railjet opakovačem mobilního signálu, který umožní využívat kvalitní hlasové i datové služby po celé trase. Taktó vybavená jednotka zahájila na začátku října šestiměsíční testovací provoz.



V loňském listopadu probíhalo v rakouské jednotce railjet vybavené opakovačem kontrolní měření úrovně signálu.



Záběr z instalace prvního opakovače v české jednotce railjet z letošního září

rátorů do vlaku, respektive jednotlivých vagonů, výstupní výkon signálu případně zesílit. Míra zesílení se dynamicky nastavuje podle aktuálního pokrytí. Samozřejmostí je alokace stejného výstupního výkonu jednotlivým operátorům bez rozdílu.

Použitá technologie podporuje široké pásmo frekvencí využívaných mobilními operátory na území ČR i v zahraničí, a to nejen v aktuálně nasazovaných 5G frekvencích. Celé řešení se skládá z externí širokopásmové antény podporující přenos GPS informací, samotného opakovače, který v rámci testu bude pracovat ve frekvenčních pásmech 800, 900, 1 800, 2 100 a 2 600 MHz, útlumového filtru GSM-R pro zajištění bezproblémového

provozu zabezpečovacího systému na železnici (GSM-R/ETCS) a interní infrastruktury na palubě vlaku zajišťující distribuci signálu. V případě testovaného railjetu Českých drah je využita technologie tzv. vyzařovacích kabelů, nicméně samotné řešení umožňuje i případné využití interních antén. Taková konfigurace je vhodná především pro vlaky, jejichž vnitřní vybavení či použitý materiál neumožňují distribuci signálu pomocí vyzařovacího kabelu.

Jednotku railjet vybavenou opakovačem mobilního signálu ČD nasadily na vytížené dálkové lince Ex3 z Prahy přes Brno a Břeclav dále do Vídně a Grazu. Soupravu cestující poznají díky informačním plakátům uvnitř vozu. ○

# ČD vydaly své první zelené dluhopisy

České dráhy dokončily emisi dluhopisů v hodnotě 500 milionů eur se splatností 5 let a pevným úrokem 5,625 %. Poprvé v historii společnosti se jedná o tzv. zelené bondy, které jsou vázané na trvale udržitelný přístup společnosti. Ta peníze využije na nákup nových vlaků a také ke splacení dřívějších závazků.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: Michal Málek

Manažerem dluhopisů, který zajišťoval jejich úpis mezi investory, byly Erste Group Bank, ING Bank, Societe Generale Group a UniCredit Bank. Dopravce získané prostředky hodlá nasměrovat především k financování nákupu nových vlaků a jiných zelených projektů.

„Potenciál pro růst Českých drah vidím v mezistátní dálkové dopravě a ve zvyšování obsazenosti spojů. Nutnou podmínkou je právě modernizace vozidlového parku. Tam, kde nasadíme nové vlaky, nám přibývají zákazníci. Typickým příkladem je linka Praha – Plzeň – Cheb, kde jezdí aktuálně nejmodernější dálkové vozy ve střední Evropě,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec. „Jako podnikatelský subjekt nedostáváme na nákup vlaků prostředky ze státního rozpočtu. Financování si musíme zajistit sami na komerční bázi. Proto hledáme ty nejvýhodnější možnosti, jako jsou finanční zdroje od Eurofimy nebo právě emitované ESG bondy.“

## Investice do obnovy vozů

České dráhy investují do obnovy své flotily dlouhodobě. S ohledem na možnosti krajů a Ministerstva dopravy objednat v rámci veřejné dopravy úplně nové vlaky probíhá výměna postupně. Nejnovější vozidla nyní jezdí v Plzeňském a Jihočeském kraji a další budou dodána do Olomouckého nebo Moravskoslezského kraje. Nové soupravy jsou ale ve výrobě i pro další regiony a také pro dálkové expresní linky.

„Objednali jsme dalších více než 230 moderních jednotek a lokomotiv, to je dohromady zhruba 750 jednotlivých vozidel. Pro dálkové spoje pořizujeme soupravy ComfortJet, pro regiony další RegioPan-



tery nebo motorové jednotky typu Regio-Shark. S některými kraji se už bavíme také o nasazení hybridních vlaků, které budou ještě šetrnější k životnímu prostředí,“ dodává k využití prostředků z emitovaných dluhopisů Michal Krapinec.

ČD jako jedna z prvních velkých společností u nás využily možnost emise tzv. zelených dluhopisů. Ty reflektují skutečnost, že jsou aktivní v oblasti ESG (Environmental, Social and Governance). „In-

vestoři počítají s tím, že firma podniká trvale udržitelným způsobem, a díky tomu si můžeme půjčit za výhodnějších podmínek. Železniční doprava je ekologická a energeticky úsporná už ze své podstaty. Tento aspekt však hodláme dále rozvíjet a posouvat. Stejně tak jako všechny další aktivity v oblasti ESG, ať jde o rovnoprávnost různých společenských a sociálních skupin, nebo o péči o naše zaměstnance,“ doplnil Lukáš Svoboda, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku a nákup. ○



## Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc listopad zní: **Kdy vydalo ministerstvo obchodu povolení ke stavbě trati z Německého Brodu do Pardubic a kdy na ní začal běžný provoz?**

Své odpovědi nám zasílejte do **30. listopadu** na adresu [soutez@cd.cz](mailto:soutez@cd.cz). Do předmětu zprávy uveďte „Železničář listopad“. Tentokrát se hraje o knihu *Železniční trať Německý Brod – Pardubice na starých pohlednicích*.

*Správná odpověď z č. 10: Budovy hl. nádraží v Č. Budějovicích byly otevřeny v roce 1908 a jako první sem přijel vlak z Terstu do Prahy. Publikaci *Železnice Českobudějovicka od počátku až po současnost* získává Miloslav Fiala, Chomutov.*



# Nejen Sergeje se setkaly v Lužné

Přestože v běžném provozu nebyly sovětské lokomotivy T 679.1 u obyvatel kolem tratí pro svou značnou hlučnost zrovna populární, po jejich odchodu do důchodu poutají během nostalgických jízd čím dál větší pozornost. To ostatně potvrdil i víkend 8. a 9. října, kdy se jich za velkého zájmu návštěvníků hned šest sjelo do Muzea ČD v Lužné u Rakovníka. A rozhodně nebyly jedinými šestinápravovými lókadly.



Vít Čepický | Foto: autor

Československo sice v šedesátých letech 20. století produkovalo vlastní šestinápravové lokomotivy pro těžkou osobní a nákladní vozbu v podobě řad T 678.0 a T 679.0, objednávky designově i provozně zdařilých Pomerančů však byly předčasně zastaveny právě ve prospěch Sergejů. Z ukrajinského Luhansku jich nakonec k tehdejšímu ČSD dorazilo neuvěřitelných 599 kusů

a na dlouho opanovaly převážně neelektrifikované nákladní tahy.

Návštěvníci setkání Sergejů měli výjimečnou příležitost si oba stroje detailně prohlédnout v bezprostředním srovnání. Za Sergeje dorazily stroje T 679.1600 a T 679.1529 Českých drah, společnost KDS Kladno přivezla 781.592, IVK Kladno T 679.1578 a Železniční muzeum Slovenské republiky přivezlo T 679.1312. Z Německa navíc Erfuter Bahnservice vyslal Sergeje s označením V200.507.

## Dorazil Pomeranč i Nohabka

Vedle nich se ovšem skvěl také Pomeranč T678.0012, o který se stará Klub historické techniky ze Zvolena. A do Lužné dorazily i další zajímavé šestinápravové stroje, zaslouženou pozornost budila maďarská Nohabka M 61.019 a modernější stroje zastoupila řada 783.001, tedy Voith Maxima 30 CC společnosti IDS Cargo.

Všechny stroje budily pozornost nejen během přehlídek na točně v Lužné, některé z nich se také vydaly přímo na trať. Po oba dny vyrazil do Lužné speciální vlak z Prahy – v sobotu v čele se Sergejem a na postrku s Breljovcem, v neděli si hlubočepské viadukty užil Pomeranč v čele s Bardotkou v zádech. Sergeje ovšem byly typické zejména pro nákladní vlaky, proto se během víkendu vydaly také do okolí Lužné s dobovými soupravami, aby tak potěšily četné fotografy kolem kolejí. Vrcholem pak byla sobotní noční přehlídka se speciálním násvitem i atmosférou. Tak snad zase za rok! 📷



Další snímky z reportáže

## Drážní úřad informuje

### Výroční zpráva za rok 2021

Drážní úřad sestavuje každoročně k 30. 9. výroční zprávu o bezpečnosti na tuzemských železnicích, která vychází z údajů dopravců a provozovatelů celostátních a regionálních drah i Drážního úřadu. Je zaslána Evropské železniční agentuře, která výroční zprávy od národních bezpečnostních úřadů členských zemí EU využívá k analýzám bezpečnosti a plánování v evropském železničním prostoru.

### Čísla vyplývající z výroční zprávy o bezpečnosti (2021)

- Počet železničních dopravců se zvýšil na 134.
- Počet provozovatelů dráhy zůstal na čísle 8.
  - DÚ obdržel od DI 17 bezpečnostních doporučení a přijal odpovídající bezpečnostní opatření.

- DÚ vykonal celkem 614 státních dozorů se zaměřením na plnění povinností dopravců, provozovatelů a vlastníků drah.
  - O 15% na 6 219 se zvýšil počet vydaných průkazů způsobilosti pro určená technická zařízení.
  - Na 10 048 se navýšil celkový počet platných licencí strojvedoucích. Uskutečnilo se 59 zkoušek k získání licence strojvedoucího s celkovým počtem 484 zkoušených s 67% úspěšností. V roce 2021 bylo vydáno 337 licencí strojvedoucích.
  - DÚ vydal 863 průkazů způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce a 65 průkazů způsobilosti k řízení drážního vozidla na lanové dráze.
- Výroční zpráva je k dispozici na stránkách [www.ducr.cz](http://www.ducr.cz)





# ČD kvůli inflaci upraví základní tarif pro rok 2023

Vysoká inflace a velký nárůst nákladů ovlivnily i výši tarifu pro rok 2023. Přesto bude zvýšení kilometrického tarifu menší, než je aktuální vývoj inflace v zemi. Ta v září dosáhla už 18 %, základní kilometrický ceník ČD pro vnitrostátní přepravu se ale zvýší v průměru jen o 15 %. Do 10. prosince navíc lze zakoupit jízdenky včetně předprodeje na dva měsíce za současné ceny.

Redakce | Foto: archiv ČD

ČD upraví kilometrické tarify a z nich odvozené nabídky k obvyklému termínu, tedy v rámci zavedení nového jízdního řádu 2023. Letos začnou nové tarify platit 11. prosince. Naposledy společnost upravila svůj základní tarif ke 12. prosinci 2021. Základní kilometrický ceník ČD pro vnitrostátní přepravu se zvýší v průměru o 15 %. Průměrně dojde ke zvýšení o 10 Kč. Úprava cen se promítne do všech nabídek, které jsou založené na kilometrickém tarifu, například Flexi základních jízdenek, Traťových jízdenek či Traťových jízdenek region.

„Do našeho tarifu každoročně promítáme výši inflace. V době, kdy byla kolem 3 %, se tak pohybovala úprava cen pouze v této výši. Letos v září ale dosáhla už 18 % a cena mnoha vstupů, které nakupujeme

u našich dodavatelů, je ještě vysoko nad touto hodnotou. Proto jsme museli na takový bezprecedentní nárůst nákladů reagovat, ale chceme, aby byla železnice stále dostupná. Proto jsme do našich cen nepromítli inflaci v plné výši,“ upozornil člen představenstva a náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Českých drah Jiří Jeřeta.

## Změny obchodních nabídek

Úpravy nastávají také u dalších obchodních nabídek, dovozného a poplatků. U nich se navíc promítá kumulovaná inflace za delší období, po kterou nebyly jejich ceny upravovány. V některých případech nebyly tyto částky valorizovány od roku 2010, tedy již dvanáct let.

Ceny síťových jízdenek (Celodenní, Skupinová víkendová, regionální varianty) se budou zvyšovat od 10 Kč u regio-

nálních do 200 Kč u celosíťových variant, tedy v rozsahu 12 až 29 procent. Cena zákaznických aplikací na In Kartě se zvýší od 60 Kč za tříměsíční IN 25 po 2 000 Kč u celoroční síťové IN 100. Od 11. prosince 2022 skončí možnost nákupu aplikace IN 25 ¼ s tím, že dříve zakoupené aplikace budou platit až do konce jejich platnosti. Dopravce tak sjednocuje přístup k možnosti kombinace komerčních a státem nařízených slev stejně jako u ostatních skupin, na které se státní slevy vztahují. Zároveň se však připravuje zvýhodnění pro zákaznické aplikace pořízené na virtuální In Kartě v mobilním telefonu.

Podrazí také Jízdenka na léto, kde stoupne cena sedmidenního dokladu z 890 na 1 390 Kč a čtrnáctidenního z 1 290 na 1 990 Kč. I nadále však půjde o atraktivní nabídku pro prázdninové cestování, kdy náklady na 1 den neomezeného cestování vlaky ČD vyjdou na 199, respektive 142 korun. Vzrostou i některé poplatky, například přírážka za vystavení jízdenky ve vlaku po nástupu v obsazené stanici ze 40 na 50 Kč.

## Jednodušeji za kola a psy

S novým tarifem 2023 se zjednoduší dovozná za psy a jízdní kola. Dosavadních osm pásem se sníží na pouhých dvě, do 150 a nad 151 kilometrů. Cena za přepravu psa činí 30 a 50 Kč a za jízdní kolo 40 a 60 korun. Výhodnější zůstane cestování ve skupinách, které zajišťují svou cestu přes objednávkový systém ČD. V tomto případě bude generováno pro každou skupinu nejlevnější odbavení v závislosti na druhu jízdného, na které mají nárok jednotliví členové skupiny. Díky tomu dosáhne množství skupin na výhodnější cenu, než kdyby se pro jejich odbavení použilo pouze dosavadní zvýhodnění podle podmínek Skupinové slevy.

Řada zákazníků využívá Flexi zvýhodněné jízdenky a Vázané jízdenky. Jejich ceny budou i nadále pružně reagovat na poptávku po cestování. Cena je závislá na době nákupu před cestou, poptávce po cestování na dané lince, resp. daným spojem. Aktuální ceny ve chvíli nákupu jsou k dispozici v e-shopu nebo v aplikaci Můj vlak a jsou vždy nižší než Flexi základní jízdné. Stále platí, že čím dříve jízdenku lidé zakoupí, tím méně zaplatí.

ČD budou prodávat jízdenky dle současných cen až do půlnoci 10. prosince 2022, a to včetně dvouměsíčního předprodeje. V případě nákupu jízdenek v předprodeji tak bude možné cestovat ještě na začátku února za původní ceny a v případě nákupu např. čtvrtletní jízdenky mohou cestující jezdit za současnými cenami až do května příštího roku. ○

## Úprava cen základního tarifu ČD

vzdálenost	současná cena	nová cena	rozdíl
10km	27 Kč	31 Kč	+ 4 Kč
45km	80 Kč	92 Kč	+ 12 Kč
100km	163 Kč	188 Kč	+ 25 Kč



## ČD testují sčítače cestujících, poskytnou data o vytížení vlaků

Čím přesnější informace o počtu cestujících budou České dráhy mít, tím pružněji mohou ony i objednatelé dopravy reagovat na reálnou poptávku. Proto se aktuálně testují automatické sčítací systémy. Projekt dostala na starost dceřiná firma ČD - Informační systémy. Ta oslovila vybrané dodavatele technických řešení, postupem času vybrala dva – a jejich sčítače rozdílných technologií byly nasazeny do dvou totožných motorových vozů řady 844.

Vít Čepický | Foto: archiv ČD

Testovací provoz má za úkol zjistit, zdali jsou tyto technologie použitelné ve vlacích a jestli jsou schopné nahradit ruční sčítání, která nyní zajišťuje vlakový personál. V současnosti probíhá porovnání dat z obou způsobů sčítání, aby bylo možné stanovit jejich chybovost a systém automatického sčítání nastavit k co největší přesnosti. „Cílem projektu je vyzkoušet jednotlivé technologie, zjistit, jakou mají úspěšnost, a zjistit, jestli se vůbec dají použít. A dnes již víme, že se použít dají,“ říká Martin Pokrývka, který má vozidlové systémy na starost.

Automatický systém sčítání cestujících přinese informace o obsazenosti i na linkách, kde funguje samoobslužný provoz. Díky tomu budou moci České dráhy přesněji sdělit objednatelům dopravy vy-

tíženost jednotlivých spojů. Další nespornou výhodou je aktuálnost dat. Ty budou k dispozici v reálném čase a bude pouze záležet na tom, jakým způsobem budou zpracovávána.

Sčítače navíc poskytnou výrazně větší množství dat. Informace o počtech cestujících nebudou k dispozici pouze v rámci celé linky, ale bude možné přesně sledovat frekvenci mezi jednotlivými stanicemi. Což poskytnou jak objednatelům, tak Českým drahám výrazně lepší možnosti reagovat na reálnou poptávku a v důsledku tím snížit náklady. Tím ale možnosti nekončí – na základě přesných počtů se dá napří-



klad i lépe objednávat náhradní doprava, v případě mimořádné události mohou posloužit složkám integrovaného záchranného systému.

### Jak eliminovat duchy

Úspěšnost sčítání obou systémů se nyní pohybuje kolem 90%. Z podstaty nelze dosáhnout absolutní spolehlivosti, té se ale lze přiblížit vhodnou interpretací výstupních dat. Zkušební provoz například pomáhá odhalit, jak vznikají „duchové“, tedy špatně započtení cestující. Pokud se podaří takové případy odhalovat, lze je v důsledku eliminovat.

„Během zkušebního provozu jsme například zjistili, jakým problémem může být změna ročního období. V létě jsme měli vyzkoušené všechny myslitelné kombinace – rodiče s dětmi, kočárky, kola... Ovšem později jsme zjistili, že problém může dělat například zimní vybavení. U jedné z technologií nám například lyže na ramenu započítají člověka navíc, který reálně do vlaku nastoupil,“ popisuje Pokrývka úskalí, s nimiž se při zavádění systému on a jeho kolegyně a kolegové setkávají.

Složitě také je, na rozdíl od autobusů nebo obchodních domů, kde sčítací rámy též fungují, zahrnou specifika železničního provozu. „Vlak například přijede do stanice se dvěma vozy, souprava se rozpojí a každý vůz jede jinam. Na to musíme umět reagovat.“


Nyní se sčítače testují na trasách Děčín – Liberec a Děčín – Rumburk. A v Liberci vyvstal další provozní problém typický pro drážní provoz. „Je tam tak ostrý obrat, že vystupující lidi musíme odčítat

z původního vlaku, zatímco nastupující už musíme datově zařadit k následujícímu, abychom mohli jednotlivé frekvence odlišit. A co třeba se strojevedoucí, vlakvedoucí nebo úklidovou četou, kteří nastupují tam a zpět. Kam je zapsat, jak je odlišit? I to musíme vyřešit a i to ovlivňuje výslednou účinnost systému. Na nás je stanovit, jakým způsobem získaná data očistovat,“ dodal Pokrývka.

Nové vlaky z nejbližších dodávek budou sčítací vybaveny již z výroby. Problémem ovšem není instalovat sčítací rámy ani zpětně do starších vozidel. To by se mohlo hodit například právě na tratích, kde nejedí vlakový doprovod. Zda se tak stane, se dozvíme po ukončení zkušebního provozu. ○

TÉMA

# Jízdní řád 2023 přinese zrychlení i nové spoje

A blue and silver electric locomotive is pulling a passenger train on a railway track. The train is moving away from the viewer towards a horizon of rolling green hills. The locomotive has the 'ČD' logo and the number '130 013-3' on its side. The passenger train consists of several white and blue coaches. The tracks are on a concrete viaduct with graffiti on the pillars. The background shows a lush green landscape with trees and fields under a clear blue sky.

Provoz na železničních koridorech v Česku příští rok zrychlí až o desítky minut. České dráhy počítají například se zkrácením jízdní doby mezi Prahou a jižními Čechami, postupně by měly zrychlit také spoje z metropole na Moravu. Národní dopravec zároveň spustí nové linky z Prahy do Vídně přes Tábor, do Curychu přes Drážďany a Basilej, rozšíří se přímé spojení Prahy a Krakova a na severu bude novou cílovou stanicí německé přístavní město Rostock. Více spojů pojedou do Žiliny. Nový jízdní řád začne platit od neděle 11. prosince. Přinášíme souhrn novinek, které cestující v nadcházejícím roce čekají.

Petr Štáhlavský, Petr Slonek | Foto: archiv ČD

Jízdní řád 2023 bude ve znamení postupného návratu ke kratším cestovním časům na koridorech, kde se letos podařilo dokončit rozsáhlé investice. Rekordně krátké jízdní doby se zavedou díky dokončeným přeložkám na 4. koridoru mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Cesta z Prahy do Tábora se zkrátí na 59 minut, do Českých Budějovic na 1 hodinu a 40 minut a do rakouského Lince se pojedede zhruba o půl hodiny kratší dobu. Na tomto koridoru přes jižní Čechy vznikne také nové spojení Prahy a Vídně.

„V jízdním řádu 2023 navážeme na vylepšování naší nabídky v dálkové a v mezistátní dopravě, jejímž prostřednictvím hodláme oslovit další zákazníky a nabídnout jim ekologickou alternativu k cestování auty nebo autobusy. Místo stání v kolonách, hledání volných míst na parkování a věnování se řízení auta je tu alternativa v podobě moderních vlaků, v nichž lze za jízdy pracovat na laptopu, surfovat na internetu, sledovat filmy nebo si prostě jen číst a k tomu popíjet kávu,“ říká předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Za největší přínos nového jízdního řádu považuje zrychlení dopravy z Prahy na jih Čech. „Díky otevření dvou přeložek na 4. koridoru se tam podstatně zkracují jízdní doby. Vlak se stane skutečným řešením dopravy na jednání, do práce nebo za zábavou,“ zdůraznil.

### Rekordně na jih Čech a nový spoj do Vídně

Spoje EuroCity/InterCity zvládnou trasu Praha – České Budějovice za 1 hodinu a 40 minut a z Prahy do Tábora za 59 minut. Opačným směrem budou o 2 minuty pomalejší. Zkrátí se také cesta mezi Prahou a Dunajským koridorem do Lince ze současných 4 hodin a 17 minut na 3 hodiny a 45 minut. V Linci jsou přístupné vazby na vlaky do Salcburku, Innsbrucku, Curychu, Villachu a do dalších míst jižní a západní Evropy.

„Zkrácení cestovních časů na 4. koridoru otevírá nové možnosti pro rozvoj turistiky na jihu Čech, ale také nabízí nové příležitosti pro Jihočechy, kterým se vylepší podmínky pro pravidelné dojíždění do zaměstnání nebo za studiem v hlavním městě,“ doplňuje Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Českých drah.

Na trati Praha – České Budějovice / České Velenice pojedou rychleji také rychlíky, které oproti vlakům EC / IC zastavují navíc v dalších sedmi stanicích. Cestu mezi Prahou a jihočeskou metropolí zvládnou



### Nové spoje a rozšíření/změny stávajících linek v JŘ 2022/2023

za 2 hodiny a 5 minut, tedy o 16 minut rychleji než v současném jízdním řádu.

Na 4. koridoru pojedou také dva páry nových rychlíků Silva Nortica, které zajistí spojení Prahy a Vídně přes jižní Čechy a rakouskou oblast Waldviertel. Jeden pár vlaků Wien FJB (9:00) – Praha hl. n. (14:12 / 17:46) – Wien FJB (22:55) bude jezdit denně a druhý pár vlaků Praha hl. n. (7:46) – Wien FJB (12:55 / 15:00) – Praha hl. n. (20:12) pojedou v celé trase o víkendech. Po zbylých dnech v týdnu pojedou v úseku Praha – České Velenice – Praha.

### Do Curychu severní cestou

„Se zahraničními partnery se rovněž podílíme na renesanci evropské noční dopravy. Ke spojům z Prahy do Budapešti, Košic a Humenného, do Krakova a Varšavy a do Curychu přes Rakousko přidáváme druhý spoj v trase Praha – Curych. Ten pojedou přes Drážďany a Lipsko a nabídne spojení na jihovýchod Německa a do švýcarské Basileje. V úseku Praha – Lipsko bude fungovat jako denní spoj a nabídne cestování do veletržní metropole,“ říká Jiří Jeřeta.



Vlak pojedje na našem území v kategorii EuroCity pod názvem Canopus a z Prahy vyrazí v 18:25. Zastaví v Ústí nad Labem, Děčíně a dál zamíří přes Drážďany, Lipsko, Karlsruhe, Freiburg a Basilej do Curychu (9:05). Opačným směrem bude odjíždět z Curychu v 19:59 a do Prahy přijede v 9:35. V trase Praha – Curych nabídne cestování v komfortních lůžkových vozech včetně oddílů Deluxe s vlastním sociálním zařízením a sprchou, lehátkový vůz a místa k sezení a přepravu jízdních kol.

Bohužel podobně jako noční spojení do Curychu přes Rakousko nebo spoje EuroCity z Prahy do Berlína a Hamburku bude provoz tohoto vlaku v některé dny v roce kvůli výlukám a opravám tratí v zahraničí omezen. Přesné období jízdy bude k dispozici v jízdních řádech 2023.

Ve směru na sever se rozšiřuje spojení o Rostock u Baltského moře. Zajistí ho pár vlaků EC 178/179 Berliner. Do Rostocku odjede z Prahy 6:25 a do cílové stanice přijede ve 13:19. Spoj EC 179 vyjíždí z Rostocku ve 14:31 a do Prahy přijede ve 21:35. Na palubě nabídne obvyklé služby vlaků Berliner včetně restauračního vozu nebo přepravy jízdních kol.

### Z Prahy na Moravu rychleji, k Baltu i do Rostocku

Ukončení několika rozsáhlých výluk na koridoru z Prahy do České Třebové a dále do Brna v letošním a v příštím roce znamená postupný návrat vlaků na 1. a 3. železničním koridoru k jejich původním trasám a k rychlejším cestovním časům.

Slovácký expres a Svitava budou z Prahy odjíždět o 21 minut později a Valašský expres a vlaky EC/IC Silesia nebo Cracovia pak o 13 minut později. O 9 minut později se posune odjezd vlaků SuperCity a InterCity Ostravan a Opavan, v Olo-

mouci však budou tyto spoje již v podobných časech jako nyní. Cestovní doba z Prahy na Moravu se tak zkrátí zhruba o 10 až 20 minut. Například vlaky SuperCity Pendolino mají plánovanou dobu jízdy mezi Prahou a Ostravou-Svinovem 3 hodiny a 3 minuty, Slovácký expres má jet z Prahy do Olomouce 2 hodiny a 27 minut, tedy o 18 minut méně, a rychlíky Svitava zvládnou cestu z Prahy do České Třebové o čtvrt hodiny rychleji.

První denní rychlé spojení z Prahy do Olomouce a Ostravy bude nově vlakem SuperCity Pendolino Košičan s odjezdem z pražského hlavního nádraží v 6:00 a s příjezdem do Ostravy-Svinova v 9:08, což je zhruba o půl hodiny dříve než letos. To ocení především lidé, kteří pojedou z Prahy nebo Pardubic na jednodenní cestu do Olomouce nebo Ostravy.

V opačném směru z Moravy do Prahy se posouvají časy odjezdů a příjezdů řádově o jednotlivé minuty a krácení cestovních časů se pohybuje obvykle mezi



Porovnání cestovních časů v roce 2022 a 2023

úsek	EC / IC – 2022	EC / IC – 2023	rychlík – 2022	rychlík – 2023
Praha – Tábor	1 hod. 14 min.	59 min.	1 hod. 26 min.	1 hod. 13 min.
Praha – České Budějovice	1 hod. 58 min.	1 hod. 40 min.	2 hod. 21 min.	2 hod. 5 min.



Dálkové spoje Metropolitan a Vindobona opustí objízdnou trasu přes Vysočinu až na začátku července.



7 a 17 minutami. Například spoje SuperCity Pendolino pojedou oproti současnému jízdnímu řádu do Prahy o 4 minuty rychleji (3 h 13 min.), vlaky EuroCity / InterCity Ostravan, Silesia a Cracovia zrychlí o 11 minut (3 h 23 min.) a Slováký expres z Olomouce do Prahy pojedou o 14 minut rychleji (2 h 34 min.). Vlaky Svitava z České Třebové do Prahy ušetří 14 minut (1 h 50 min.).

Kvůli absenci jedné jednotky Pendolino a s ohledem na plánovanou instalaci ETCS do těchto vlaků se změní oběh jed-

notek, a tedy i úprava provozu spojů SuperCity mezi Prahou a Ostravou.

### Více spojů do Žiliny a snáze do Krakova

Prodloužením vlaků IC 520/521 Valašský expres se zlepší nabídka spojení do/ze Žiliny přes Valašsko. Dosavadní spoj IC 521 Valašský expres Praha – Vsetín pojedou z Prahy nově jako vlak EC 223 v 17:15 a ze Vsetína bude pokračovat do Horní Lidče, Púchova a Žiliny, kam přijede ve 22:29. V opačném směru odjede ze Žiliny v 5:23

a přes Púchov, Horní Lidče a Vsetín pojedou do Prahy, kam dorazí v 10:45.

O další možnost se rozšíří současné přímé spojení Prahy a Krakova zavedením přímých vozů. Ty pojedou z Prahy na spoji EC 113 Silesia s odjezdem z Prahy hl. n. v 6:15 a z Bohumína budou pokračovat na vlaku 213 Galicja (dosud vlak 301) s příjezdem do Krakova ve 13:16. V opačném směru bude tento spoj odjíždět ve 14:42 (vlak 212 Galicja) a do Prahy přijedou přímé vozy na vlaku EC 112 Silesia ve 21:45.

### Z Prahy do Brna znovu po koridoru od léta 2023

Významná změna v jízdních řádech pak přijde 1. července 2023, kdy se přesměrují vlaky railjet Vindobona a EuroCity Metropolitan/Hungaria z Vysočiny na koridor přes Pardubice. Vlaky railjet Vindobona pak budou pravidelně zastavovat mezi Prahou a Brnem pouze ve stanicích Pardubice hl. n. a Česká Třebová, spoje EuroCity Metropolitan/Hungaria pak ve stanicích Kolín a Pardubice hl. n. Cestovní čas z Brna do Prahy se oproti první polovině roku 2023 zkrátí o 24 až 26 minut na 2 hodiny a 33 minut, v opačném směru o 21 minut na 2 hodiny a 35 minut.

Rychlíky linky R19 Svitava se vrátí na svou celou obvyklou trasu Praha – Brno po ukončení výluk na koridoru u Blanska už s novým jízdním řádem od 11. prosince. Trasu Brno hl. n. – Praha hl. n. zvládnou rychlíky s 12 zastávkami za 3 hodiny a 9 minut, opačným směrem pojedou 2 hodiny a 59 minut.

### EuroCity a rychlík z Ostravy do Žiliny každé dvě hodiny

K pravidelnějšímu rozložení tras dálkových vlaků dochází na trati z Ostravy přes Český Těšín a Návší (Nawsie) do Čadce a Žiliny. Z Ostravy-Svinova budou odjíždět od 5 ráno do 21 večer v intervalu dvě hodiny. Odjezdy z ostravského Svinova jsou plánované v liché hodiny mezi 40. a 50. minutou. Provoz zde zajistí spoje Kysučan (dosud označené jako Fatra) Ostrava – Žilina a zpět a Ostravan Praha – Žilina / Návší (Nawsie) a zpět. V opačném směru budou vlaky Kysučan a Ostravan odjíždět ze Žiliny každé dvě hodiny od 6:34 do 20:34, první ranní spoj v tomto směru pak pojedou v 5:03 z Návší (Nawsie).

Kvůli změnám na Slovensku budou všechny současné vlaky Fatra zkráceny z/do Žiliny a přejmenovány na spoje Kysučan. Pro další cestu do Banské Bystrice nebo Zvolena je nutný přestup v Žilíně. Z důvodu rekonstrukce železniční stanice Žilina během roku 2023 však cestující musí počítat s dostatečnou dobou na přestup. ○



# CPD získalo osvědčení o akreditaci na dalších pět let

Certifikační středisko personálu defektoskopie (CPD) Českých drah získalo akreditaci na dalších pět let. V rámci železniční dopravy se jedná o jediné certifikační pracoviště v České republice. Defektoskopie je přitom velmi důležitá odborná metoda zjišťování skrytých vad součástí drážních vozidel, která předchází vzniku vážných technických závad a nehod.

Redakce | Foto: archiv ČD

Odborníci na defektoskopii dokážou odhalit skryté vady nebo únavu materiálu dříve, než se závada objeví. Proto je nastaven systém pravidelných preventivních defektoskopických zkoušek u mnoha důležitých součástí a konstrukčních celků. Ty se provádějí v různých, pevně stanovených limitech údržbového plánu podle dosaženého kilometrického proběhu nebo podle přesně daných časových lhůt, případně při vyšších stupních oprav. Kromě těchto plánovaných zkoušek se dělají i mimořádné zkoušky v případě podezření na vznik skryté vady.

Mezi nejvýznamnější a mimořádně namáhané části drážních vozidel, které se pravidelně podrobují defektoskopickému zkoušení, jsou především části podvozků s dvojkolím (kola a nápravy). Navzdory nejmodernějším technologiím využívaným v defektoskopii zůstává zku-

šený odborník nejdůležitějším článkem správného vyhodnocení dat. Proto je nastaven jednotný evropský systém vzdělávání a akreditace vzdělávacích, kvalifikačních a certifikačních pracovišť.

## Daná pravidla zkoušek

„Defektoskopické zkoušky součástí a konstrukčních celků při údržbě a opravách vozidel mají svá přesně daná pravidla, která vycházejí z dlouhodobých poznatků. Například z charakteru, průběhu, umístění a rychlosti šíření vad, jež vznikají při provozním namáhání drážních vozidel. Důležitým faktorem je tedy správné provedení defektoskopických metod a přesné vyhodnocení indikovaných výsledků. Protože se jedná o předcházení nehod a škod velkého rozsahu, je nezbytná

vysoká odpovědnost, poctivost a kvalifikace defektoskopických specialistů. Tyto vlastnosti osvědčuje certifikát, který vydal akreditovaný certifikační orgán,“ vysvětlila vedoucí hlavního defektoskopického střediska kolejových vozidel Českých drah Vladislava Sekerášová.

Akreditace je vydávána nebo prodlužována, po splnění náročných kritérií, vždy na pět let. „Národní akreditor, Český institut pro akreditaci, na základě mezinárodní legislativy však i v tomto období provádí průběžný dozor a udržuje celosvětově přístupnou databázi schválených subjektů. Toho využívají zejména zahraniční dopravci k oslovení těch opravců, kteří splňují jejich požadavky nejen v defektoskopii,“ dodala Sekerášová.

Certifikační středisko kvalifikuje a certifikuje personál pro defektoskopii v ultrazvukové, magnetické a penetrační metodě a se zvyšujícími se požadavky na rozsah preventivních prohlídek při provozní údržbě a opravách železničních kolejových vozidel se činnost CPD rozšířila také o metodu vizuální.

Jedinečnost CPD, dlouholetá zkušenost jeho personálu a průběžně osvědčovaná nestrannost jsou poptávány pro kvalifikaci a certifikaci odborníků i mimo České dráhy a ČR. Více než třetina z 850 aktivních certifikátů je využívána v privátním sektoru u nás i v zahraničí. Další třetina certifikátů míří do dceřiných společností ČD včetně špičkového pracoviště VUZ.

„Mezi hlavní cíle Certifikačního střediska personálu defektoskopie patří především zabezpečit činnosti v souladu s normami ČSN EN ISO/IEC 17 024, ČSN EN ISO 9712 a Kodexem UIC 960 V, zajistit odbornou a etickou úroveň držitelů certifikátu, ale také trvale zaručit nediskriminační přístup k našim službám. V žádném případě tak nerozlišujeme mezi uchazeči o certifikát z ČD nebo z externího prostředí,“ zdůraznila Sekerášová.

České dráhy zřídily Certifikační středisko personálu defektoskopie (CPD), které bylo 28. dubna 1999 akreditováno ČIA Praha jako zodpovědný a nezávislý Certifikační orgán. V letech 1999–2005 bylo CPD součástí Technické inspekce GŘ ČD, v letech 2005 až 2008 se organizačně začlenilo do vzniklé Technické ústředny Českých drah (TÚČD) a v roce 2008 se stalo součástí GŘ ČD, Odboru servisu kolejových vozidel – Odd. specializovaných činností. ○





Zásobování elektráren a tepláren palivem patří nyní k prioritám ČD Cargo.

# Přepravy hnědého uhlí letos výrazně rostou



Barevné listí na stromech nebo ranní mlhy jsou neklamnými signály, že je tu podzim. Kromě babího léta však podzim přináší i výrazný pokles teplot – začíná topná sezona. V loňském roce bychom se nad tím asi příliš nepozastavovali, otočili bychom kohoutky topení a o víc se nestarali. Dnes, v souvislosti s válečným konfliktem na Ukrajině, je situace úplně jiná. Ceny elektrické energie i zemního plynu výrazně vzrostly a ovlivňují jak chod a ekonomiku firem, tak životy každého z nás.

Michal Roh | Foto: Daniel Škapura, Zbyněk Lola, Šimon Prečuch

V souvislosti s vysokými cenami zemního plynu se řada tepláren vrací zpět ke spalování hnědého uhlí a i obyvatelé České republiky se stále více obracejí k tradičním zdrojům energie. Uhlí tak doslova začíná mít cenu zlata. „Zvýšený zájem o přepravy hnědého uhlí evidujeme již od září loňského roku, kdy začal být doslova hlad po elektřině,“ říká Boris Šarman, vedoucí komodity pevná paliva obchodního úseku ČD Cargo. „Letošní růst přeprav je ale opravdu výrazný. Za prvních devět měsíců letošního roku jsme přepravili 7,5 milionu tun hnědého uhlí, což je o téměř 2,5 milionu tun více než za stejné období

loňského roku,“ doplňuje Šarman. Přepravní objem tak narostl o 50 %. U drobného tříděného uhlí pro maloobchod došlo k meziročnímu nárůstu dokonce až o 65 %. „K přepravě po železnici se vrátila celá řada menších uhelných skladů, stávající zákazníci také navyšují své objemy. Převáděno do řeči čísel to znamená téměř 300 tisíc tun paliva,“ uzavírá Boris Šarman.

## V Jihlavě po vlečce

K přepravě po železnici se po patnácti letech vrátily například Uhelny sklady Jihlava, které disponují vlastní vlečkou odbočující ze stanice Jihlava město. Určitou zajímavost představuje v Jihlavě způsob vykládky. Je zde nadzemní most, po kte-

rém vede vlečková kolej. Z vozů se tak uhlí vysype přímo do jednotlivých zásobníků. „Máme železniční vlečku, objednáme uhlí a přivezou mi ho vagonem. Několik let se to nepoužívalo, ale nechali jsme vlečku zprovoznit a začali jsme ji používat, abychom měli uhlí pro zákazníky, protože kamionem to jezdilo špatně,“ říká Jan Anđel z Uhelny skladů Jihlava. „Preferuji přepravu po železnici, protože prostřednictvím vagonů se přepraví více zboží.“ Dlouholetým zákazníkem jsou oproti tomu Uhelny sklady Havelka v Křinci. Do stejnojmenné stanice jsme letos přepravili již pět tisíc tun paliva. Přeprava hnědého uhlí po železnici, podle Jiřího Havelky, šéfa stejnojmenné firmy, funguje výborně. „Všechno plánuje-

me a objednááme dlouhodobě dopředu. To je klíč k úspěšné spolupráci s ČD Cargo. Tím pádem se nedostáváme do stresu, že něco chceme teď hned nebo zítra. Na to železnice není a nikdy nebyla," zdůraznil Jiří Havelka s tím, že firma má postavené roční, čtvrtletní a měsíční plány. „Nemůžeme si na nic stěžovat, hodně lidí nyní nadává, ale já si stěžovat nemůžu,“ komentuje současnou vypjatou situaci na trhu s pevnými palivy. Podotýká také, že určité množství zboží mají naskladněno z letních měsíců, kdy poptávka nebyla tak velká. Ze zajímavých přeprav můžeme ještě zmínit přepravu uhlí do Straškova, kam pravidelné nákladní vlaky nejezdí.

### Pro elektrárny i teplárny

Velkým úkolem je zajištění plynulých dodávek hnědého uhlí do elektráren a tepláren. „Přijali jsme řadu opatření, abychom tento náročný úkol splnili,“ říká předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth a hned také opatření konkretizuje. „Jsme v každodenním kontaktu jak s producenty uhlí, tak s elektrárnami a teplárnami. Snažíme se skloubit jejich požadavky s našimi možnostmi. Změnili jsme způsob nasazení lokomotiv na uhelné vlaky, strojvedoucími jsme personálně posílili oblast Ústecka. Také opravy vozů na přepravu uhlí mají prioritu.“ ČD Cargo zajišťuje dopravu uhlí téměř pro všechny významnější energetické zdroje.



Do Dvora Králové nad Labem přepravuje ČD Cargo hnědé uhlí nejen do místní teplárny patřící společnosti ČEZ, ale i tříděné uhlí pro malooběratele v okolí.

Jedním z nich je i Teplárna České Budějovice. „Od ledna do konce srpna nám ČD Cargo dovezlo ze Sokolovska více než 150 tisíc tun hnědého uhlí, což oproti loňskému roku představuje mírný nárůst,“ říká Václav Král, předseda představenstva akciové společnosti Teplárna České Budějovice. „V ČD Cargo máme tradičně silného partnera, který dokáže flexibilně reagovat na naše přepravní požadavky. Počítáme s ním i do budoucna, při obsluze našeho zařízení na energetické využívání odpadů (ZEVO), které

připravujeme v lokalitě Vráto.“ Dodejme, že v Českých Budějovicích zajišťuje ČD Cargo obsluhu vleček obou lokalit městské teplárny, a to jak hlavního provozu na Novohradské ulici, tak špičkové uhelné výtopny ve Vrátě.

ČD Cargo je součástí řešení energetické krize. Disponuje také největší flotilou vozů pro přepravu uhlí v České republice. Podstatně zvýšené dodávky je schopné plnit i přesto, že na řadě tratí probíhají rozsáhlé výluky, které přepravy výrazně komplikují. ○



I díky ČD Cargo nebude snad průběh letošní zimy tak kritický.

# Na periodické prohlídky a opravy České dráhy pošlou tisíce vozidel

České dráhy v následujících čtyřech letech odešlou na výrobci předepsané periodické prohlídky a opravy přes 2 000 drážních vozidel. Ročně vyčlení na tuto údržbu kolem 3,5 miliardy korun. Zároveň s tím dopravce po svých dodavatelích požaduje vysokou kvalitu odvedené práce a plnění termínů. S oběma těmito parametry totiž společnost není v současnosti spokojená a má k ní velké výhrady. Nedostatky navíc citlivě vnímají klienti ČD v podobě krajů i samotných cestujících.

Redakce | Foto: archiv ČD

**P**rávě k této problematice se na konci října uskutečnilo v sídle Českých drah setkání se všemi dodavateli, opravci a výrobci, kteří zajišťují výrobu, modernizaci a údržbu drážních vozidel, náhradní díly a další činnosti v oblasti údržby vlaků. Akce nesla název Den dodavatelů 2022.

„S našimi partnery jsme vyhodnotili vývoj v oblasti výroby, modernizace a údržby kolejových vozidel a zároveň jim představili výhled na další čtyři roky. Servisním firmám dáváme hodně práce a platíme velký balík peněz. Za posledních šest let narostl rozsah údržby ze zhruba 300 na 800 vozidel ročně a finanční objem údržby se zvýšil o dvě miliardy korun. Zatímco v roce 2017 se opravilo jen za 1,7 miliardy korun, v roce 2021 to bylo už za 3,2 miliardy a letos vkládáme do periodických oprav dokonce 3,7 miliardy. Bohužel objemu práce a částkám, které našim partnerům dáváme, občas neodpovídá kvalita odvedené práce a plnění termínů. Ty jsou letos



Setkání se zúčastnil také šéf ČD Michal Krapinec a jeho náměstci Michal Kraus a Jiří Jeřeta.

u hnacích vozidel až o 75 % času a u osobních vozů o 50 % času překračované,“ upozornil místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro servis Michal Kraus.

## Náročné opravy

Doprovce si je vědom, že část problémů mohla vzniknout v minulosti, kdy se omezil počet drážních vozidel a také opravy prováděné v Česku. Tomu přizpůsobili dodavatelé své kapacity a v uplynulých letech nestihli včas reagovat na změnu

trendu a opětovný růst prováděných periodických oprav. Situaci navíc zkomplikovala pandemie COVID-19 a letos také válka na Ukrajině a energetická krize. Zároveň se zásadně modernizuje vozidlový park Českých drah a vzrostly požadavky na profese i na technické vybavení dodavatelů.

„Zatímco dřív, u starých vlaků, stačilo na periodické opravy kladivo, šroubovák a sada klíčů, tak dnes se technici neobejdou bez počítačů a moderní diagnostiky. Řada sofistikovaných dílů se musí servisovat na speciálních pracovištích, třeba brzdy Knorr, a to zase vyžaduje mnohem vyšší úroveň řízení procesů při údržbě,“ dodává Michal Kraus. Proto se ČD rozhodly informovat své dodavatele o trendech v obnově vozidel i našich plánech na periodické opravy. „Kolik lokomotiv, vozů a jednotek k údržbě přistavíme a kolik peněz vyčleníme, aby se mohli včas připravit a investovat do přípravy zaměstnanců, vybavení provozů i zajištění náhradních dílů. Za to ovšem budeme chtít stále vyšší kvalitu práce a dodržování termínů. Dvě složky, s nimiž dnes oprav-





Zástupci dodavatelů, opravců a výrobců vozidel se sešli v sídle Českých drah na setkání nazvaném Den dodavatelů 2022, aby s vedením dopravce diskutovali o kvalitě odvedené práce a plnění termínů.

du nejsme spokojeni, a našim partnerům otevřeně říkáme, protože tyto nedostatky velmi citlivě vnímají také naši klienti v podobě krajů i samotných cestujících,“ uvedl náměstek.

### Růst cen vstupů a energií

Den dodavatelů reflektoval ale i další skutečnosti současného vývoje a účastníci o nich diskutovali. Dopady skokového zvyšování cen vstupních materiálů a energií, rozpad dodavatelských řetězců či válečný konflikt na Ukrajině – to je situace vedoucí ke zdražování výrobků a služeb. Jsou obory, které si tyto náklady promítnou do cen. Jinak je to ovšem s dodávkami na železnici, kde jsou výběrová řízení na dodávky výrobků a služeb kalkulována na fixní cenu. Dramatické zvyšování cen vstupních materiálů a energií, které spolu s úzkými místy v dodavatelském řetězci způsobí, že dynamika růstu investic bude výrazně pomalejší a spíše začne stagnovat. Pro některé firmy to však může být až likvidační. Situace dopadá na výrobce i sub-

dodavatele a může mít podstatný vliv na HDP v tuzemsku.

„Jsou obory, které si dopady skokového zvyšování cen vstupních materiálů a energií, rozpadu dodavatelských řetězců či válečného konfliktu na Ukrajině promítnou do cen. Jinak je to s dodávkami na železnici, kde jsou výběrová řízení a dodávky výrobků a služeb kalkulovány na fixní cenu. Řada firem tedy uzavřela kontrakty například před třemi lety, s dodávkami nyní, nicméně ceny již neodpovídají současnému zdražování. Jen ceny kovů jsou aktuálně o 25 % vyšší než před pandemií na konci roku 2019. Růst cen kovů má přitom zásadní dopady v tomto odvětví. Kovy představují u výroby dopravních prostředků 12 % celkových výrobních nákladů,“ upozornila Marie Vopálenská, generální ředitelka Asociace podniků českého železničního průmyslu.

### Komplikace pro výrobce

Dostat toto navýšení do konečných cen je velmi složité. Týká se to nejen výrobců nových kolejových vozidel, ale rovněž

dodavatelů těžké údržby železničních vozidel a subdodavatelů, jako jsou výrobci kabeláže, elektroniky a podobně. Momentálně se nacházíme v situaci, kdy se ceny dostaly zcela mimo reálné možnosti průmyslových odběratelů. To jsou tedy problémy, se kterými se v současné době potýkáme a které mají velký negativní dopad na celý dodavatelský řetězec. U některých firem to může způsobit existenční problémy.

„S těmito problémy se setkává přibližně 70 procent firem a nejčastěji zmiňují právě nemožnost navyšovat ceny. Tím, jak finální dodavatel nemůže navýšit cenu například kolejového vozidla, tak ani ten, kdo dodává dvoukolí, sedadla a další výrobky, zvýšit cenu nemůže. Udělali jsme si rychlou analýzu a z té vyšlo, že předpokládaný dopad nárůstu cen, a nyní se bavíme jen o energiích, se ve čtvrtém kvartále projeví poklesem provozního zisku EBITBA zhruba o sedm až deset procent. To je poměrně velké číslo. Pokud firmy nebudou mít zisky, nebudou moci investovat do rozvoje nových technologií, do zaměstnanců, do nových projektů,“ upozornila Marie Vopálenská.

České dráhy v současnosti provozují 3 830 lokomotiv, elektrických a motorových jednotek a vozů ve více než 160 různých typech s průměrným stářím 34 let od prvního uvedení do provozu. Během let 2023 až 2026 projde více než 2 000 z nich plánovanou periodickou údržbou vyššího stupně. Národní dopravce pro tento účel očekává výdaje ve výši zhruba 14 miliard Kč.

Zároveň bude pokračovat modernizace a rozsáhlá unifikace vozidlového parku ČD. Během příštích 15 let by se měl snížit počet provozovaných typů lokomotiv, jednotek a vozů na polovinu a průměrný věk klesnout zhruba na 18 let. ○



Vít Čepický | Foto: autor

Cesta Martina Franka k dopravě byla rýsována odjakživa a nezpochybnitelně. „Už když jsem jako malý jezdil tramvají přes celou Prahu od babičky k prababičce, tak mě to k nim táhlo. Mým hlavním cílem bylo s nimi začít jezdit hned, jak to půjde, tedy od jednadvaceti. A to se povedlo. U podniku jsem vydržel doteď. Šel jsem sem v jednadvaceti a už tu jednadvacet let působím.“

Plnohodnotné ježdění s tramvají za vozovnu Motol ale kupodivu vůbec netrvalo tak dlouho, jak si původně představoval. „Už po necelém roce jsem šel na dispečink, kde jsem vydržel osmnáct let a vystřídal na něm řadu pozic. Jezdil jsem s dispečerským autem a likvidoval nehody v ulicích, později jsem pracoval i na ‚sále‘ jako vlakový dispečer, který řeší technické závady tramvají v provozu,“ vyjmenovává.

Hlavní náplní tramvajového dispečinku je řešení mimořádných událostí v provozu. Dispečer na pohotovostním vozidle se k nim dostane tak zblízka, jak to jen jde, a zpravidla jako první. „Byla jich spousta. V drtivé většině šlo o nedání přednosti v jízdě tramvaji při odbočování vlevo přes tramvajový pás. Jako přes kopírák,“ říká.

„Ale na co nezapomenu, byla nehoda v roce 2011 na Kotlářce. Tramvaj T6 narazila v pětadesátikilometrové rychlosti do stojící tramvaje 14T. Řidič měl náhlé zdravotní komplikace a slabost, před nárazem už vůbec nereagoval a v kabině bohužel zemřel. My jsme tehdy byli na Centrálním dispečinku na denním rozkaze a volal nám tehdejší vedoucí ze sálu, abychom vyrazili k nějaké větší ráně. Přijeli jsme ‚na maják‘ na místo a tam byla rozlomená tramvaj T6 napasovaná ve 14T před ní. Bylo to ještě za tmy, na místo jsme přijeli těsně před hasiči a dodnes pamatuju, jak kolem blikalo modré světlo a stále si ještě sedal prach z nehody. A do toho mrtvý kolega v kabině. To bylo jako apokalypsa,“ vzpomíná.

#### Od rozvodněné Vltavy k Lužické Nise

U dopravního podniku sloužil i během povodní v roce 2002. „To jsme pracovali pořád; když už jsme nebyli na dispečinku, jezdili jsme s tramvaji. Já převážně z domovské vozovny Motol linku X-B, která nahrazovala metro. A to i přes centrum, takže na ni nesměly T3 s odporovou výzbrojí, aby jejich minimální interval udržely měnirny,“ upozorňuje na nečekaná úskalí náhradní tramvajové dopravy.

Tramvaje tehdy jezdily v takovém intervalu, že sebemenší zdržení zname-

## Po týdnu s tramvajemi si odpočinu ve vlaku

Propadnout kouzlu dopravy se dá mnohými formami. Málokomu se to ale podaří tak jako Martinu Frankovi. Od mládí chtěl řídit tramvaj, což si splnil. K tomu si ale přidal péči o historické tramvaje, má řidičský průkaz na autobus, občas kočíruje trolejbus, o víkendů vypomáhá jako strojvedoucí, a kdyby mu to nestačilo, v záloze má v garáži ještě trabanta a skútr. „Manželka má asi svatozář,“ směje se profesí mistr vozovny historických tramvají v pražských Střešovicích.







nalo značné problémy. „Dělali jsme banální nehodu tramvaje s osobním autem u Kotvy. Měli jsme ji uvolněnou za čtyři minuty, to byl rekordní čas, a stejně se na náměstí Republiky nakupilo tolik lidí, že jsme u následujících tramvají nemohli zavřít dveře, jak byly plné.“

Jenže pražské koleje mu nestačily. Postupem času si zařídil oprávnění i v Liberci, lákala ho zde zejména meziměstská trať do Jablonce na metrovém rozchodu. A věnuje se zde v rámci Boveraclubu záchranně historických tramvají. „Pořád je co dělat. Podařilo se nám například schválit do provozu dvounápravovou tramvaj Gotha z německé Jeny, která u nás nikdy nejezdila, to byl velký úspěch. A teď bychom k ní rádi přidali i vlečný vůz,“ plánuje s libereckými kolegy.

Kolem Nisy ale už toho tolik nenajezdí. Trať se aktuálně rekonstruuje na standardní rozchod. „Když už se vědělo, že bude úzkokolejka do Jablonce končit, jezdili jsme na ní do roztrhání těla. Poslední den to uzavřel parádní průvod tramvají, to nám i tekly slzy. Po skončení oficiální části jsme si ještě v noci dali ‚last minute‘ kolečko do Jablonce a Proseč nad Nisou opouštěli po půlnoci, takže oficiálně provoz skončil o den později. Ještě o ten jeden den jsme si to protáhli.“

### Cesta do muzea

Ač to neplánoval, historickým tramvajím se nakonec začal věnovat i na plný pracovní úvazek v Praze. „Na dispečinku mi nic moc nechybělo, ale pak přišla nabídka od technického ředitele, jestli bych nechtěl dělat vedoucího provozu ve Střešovicích, tedy naší ‚muzejní‘ vozovně. A po dvou letech jsem se kvůli reorganizaci přihlásil do výběrového řízení na mistra vozovny, kterého dělám dodnes,“ popisuje, jak se z dispečinku dostal k péči o největší tramvajové skvosty.

I ve Střešovicích nakonec mohl něco udělat pro ty liberecké. Když se pod Ještědem blížilo vyřazení posledních dvou tramvají Tatra T2 v pravidelném provozu na světě, napadlo ho, jak je zachránit před autogenem. „Psal jsem tehdy Hon-

zovi Šurovskému (technický ředitel pražského DP – pozn. red.), jestli by nebyla šance jednu z nich zachránit a dostat do Střešovic. On odpověděl, že popřemýšlí. To už jsem tušil, že by to mohlo vyjít. Říkal jsem si, že než tu mít samé opravené T3, nebylo by špatné místo toho mít T2. A nakonec se dohodlo, že se zachrání obě,“ těší ho dodnes. Navíc má jejich údržbu sám na starost.

Ovšem Martin Frank holduje nejen tramvajím. V Praze se dostal taktéž ke znovuzrození pražských trolejbusů. „Jezdil jsem dřív na Klíčově vedlejšák s autobusem – a když přišla možnost udělat si rozšíření na trolejbus, neváhal jsem.“

Jenže v Praze šlo stále o pilotní zkušební provoz s častými přestávkami, tak-



### Martin Frank

Vždy bylo jeho prioritou propracovat se za pult tramvaje, nějaký čas ale nejdříve strávil za pultem v obchodním domě Máj. Z tramvaje rychle přešel na dispečink a dálkově si dodělal maturitu. Nyní je mistrem střešovické vozovny, ve které jsou ustájené historické tramvaje. Ty sám příležitostně řídí. Kromě toho má řidičský průkaz také na autobus i trolejbus, ve volných chvílích jezdí též s vlakem převážně domácím Podřipskem. Doma pečuje o rodinu, zahradu a trabanta s obytným přívěsem z trabantu combi – a občas si zahraje na klavír.

že když bylo potřeba udržovat oprávnění pravidelnými kondičními jízdami. Nezbýlo než se poohlédnout po ostatních městech. „Takže jsme si zaplatili třeba kondiční jízdu s trolejbusem po Ústí nad Labem. Normálně v autoškolce. A jezdili jsme celé odpoledne po městě.“ Oprávnění udržel – a i díky tomu mohl před pár dny sedět za volantem historického pražského trolejbusu při znovuoobnově jejich provozu v hlavním městě. Přesně po padesáti letech od zrušení.

### Největší klid je na lokálce

To máme tramvaje, trolejbusy, dokonce je, snad vlastně logicky, přivábila i velká dráha. „Vzniklo to úplnou náhodou. Když jsem dělal vedoucího provozu ve Střešovicích, něco tu dělal jeden kolega ajťák. A já se dozvěděl, že dělá strojvedoucího u soukromého dopravce. Dostal jsem od něj pár rad a netrvalo to dlouho a měl jsem licenci strojvedoucího,“ popisuje svou cestu ke kolejím, které přece jen vedou do větších dálav.

„Zkoušky mám na hnací vozidla motorové trakce. Jezdím s 810, 813, 831, zácvik jsem dělal na Bardotce. Nejčastěji jsem ale na Podřipském motoráčku (turistická linka Ústeckého kraje z Roudnice do Líbochovic). To mám z domova kousek, za patnáct minut jsem na vlečce, kde odstavujeme motorák, ani nemusím do Prahy,“ pochvaluje si takřka domácí prostředí na „své“ lince.

Možnost přímého srovnání malé a velké dráhy u nás nemá příliš mnoho lidí, Martin Frank ale ano. „Dřív mi to tak ani nepřišlo, ale když to porovnáme, na dráze se člověk musí ohledně sledování návštěvitelů hodně soustředit. Ovšem jinak... Z tramvaje chodím orvaný, provoz ve městě je strašný. Už i o víkend, to dřív nebyvalo. Každý si jezdí, jak chce.“

Klidná lokálka u něj nyní jasně vítězí. „Když ježu Podřipák, dvakrát ježu do Líbochovic a zpátky, jsou tam slušné pauzy, odpočinu si. Je mi jasné, že na dálkových trasách a v turnusu to mají strojvůdci hodně složité, ale pod Řípem je klid. V Praze na tramvaji jezdím třeba na 23 do roztrhání těla, 20 minut na Královce a zase ježu zpět... Ona je to hezká trať, ale člověk pořád někde staví, zastávky, semaforey, špatně zaparkovaná auta, pořádně si to ani neužije. V tomhle tramvajáky obdivuju, když to někdo dokáže dělat celý život – to klobouk dolů. Já bych to nastálo takhle dlouho asi nedokázal.“



Interiér modernizovaného vozu WLABmee

# Noční vlaky pojedou pod hlavičkou ČD Night

České dráhy oficiálně představily novou značku nočního cestování ČD Night. Zároveň seznámily veřejnost s novým spojem Canopus, který propojí Prahu s jihozápadním Německem a Švýcarskem, s Basilejí a Curychem. Dopravce také na konci října prezentoval modernizovaný lůžkový a lehátkový vůz a vylepšený servis v lůžkových vozech.

Petr Štáhlavský, Petr Slonek | Foto: Michal Málek

České dráhy se aktivně zapojily do renesance noční vlakové dopravy. Modernizují své vozy, zlepšují služby a rozšiřují nabídku spojení. Navazují tak na evropský trend, kdy se tratič objevují nové noční spoje, vyrábějí se nebo modernizují spací vozy a stále více státní financuje provoz nočních linek jako závazkovou veřejnou službu.

„I my chceme dát noční dopravě další impuls. Proto jsme připravili novou značku pro služby spojené s nočním cestová-

ním. Na základě ankety mezi cestujícími a zaměstnanci jsme vytvořili novou značku ČD Night, pod níž najdou naši zákazníci všechny informace, které jsou s cestováním přes noc spojené,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. „V našem případě přitom nejde jen o novou image, logo a pár barevných obrázků, ale také o hmatatelné, konkrétní změny. Do modernizace devíti lůžkových vozů WLABmee a stejného počtu lehátkových vozů Bcmz nyní investujeme 246 milionů korun. Lůžkové vozy mají například vyměněné součásti lůžek a dosazeno nové LED osvětlení. Renovací prošlo sociální zařízení, sprchy, dosazeny byly zásuvky pro cestovní elektroniku nebo wi-fi síť,“ dodal.

## Nový interiér WLABmee

Při modernizaci lůžkových vozů WLABmee ve Škoda Pars Šumperk je nově řešen také hygienický koutek v oddílech, kdy je umyvadlo umístěno jako součást toaletní skříňky. Do vozů jsou instalovány nové rolety, doplněny držáky na nápoje u lůžek a provedeny další drobné úpravy. Dosazeny jsou nové nástupní dveře a vnější informační tabule. Vozy procházejí hlavní periodickou opravou. Aktuálně disponují České dráhy šesti modernizovanými vo-

zy a zbylé jsou přistaveny k modernizaci v dílnách v Šumperku, která by měla být ukončena během zimních měsíců. Nasazovány jsou například na spoje do Košic, Popradu nebo Budapešti.

Modernizaci lehátkových vozů zajišťuje společnost DPOV, dceřiná společnost ČD. Při modernizaci se vymění klimatizace a centrální zdroje energie, instaluje nová řídicí jednotka dveří, která umožní jejich blokování proti otevření na principu stranové selektivity, a provedeny jsou další drobné úpravy. Nová je také požární a rozhlasová ústředna nebo WC s uzavřeným systémem. Dosazena je wi-fi. Vozy v současnosti procházejí schvalováním u evropské agentury ERA a jejich nasazení do provozu se aktuálně předpokládá v letní sezoně 2023.

## Vyjede spoj Canopus

Se zahraničními partnery rozvíjíme také nové linky noční dopravy. „Ke spojmům z Prahy do Budapešti, do Košic a Humenného, do Krakova a Varšavy nebo do Curychu přes Rakousko přidáváme od nového jízdního řádu noční spojení, které zajistí přímou dopravu přes noc z Čech a ze sousedního Saska na jihozápad Německa do oblasti Bádenska a do švýcarské Basileje a Curychu. Díky tomu se

## Celoroční noční relace obsluhované vozy ČD

- Praha – Pardubice – Kraków – Warszawa
- Praha – Pardubice – Žilina – Poprad-Tatry – Košice – Humenné (autovlak)
- Praha – Bratislava – Štúrovo – Budapest
- Praha – České Budějovice – Innsbruck – Buchs (SG) – Zürich
- Praha – Ústí nad Labem – Dresden – Frankfurt – Basel SBB – Zürich

## Celoroční noční relace obsluhované vozy partnerských železnic

- Graz – Wien – Břeclav – Bohumín – Wrocław – Berlin
- Graz – Wien – Břeclav – Bohumín – Kraków – Warszawa
- Budapest – Bratislava – Břeclav – Bohumín – Kraków – Warszawa
- Budapest – Bratislava – Břeclav – Bohumín – Wrocław – Berlin
- Praha – Brno – Košice

## Sezonní noční relace obsluhované lůžkovými a lehátkovými vozy partnerských železnic

- Bohumín – Poznaň – Białogard – Kołobrzeg
- Bohumín – Gdaňsk – Gdynia – Hel
- Bohumín – Gdaňsk – Gdynia – Łeba

zlepšuje také dostupnost francouzského Alsaska a s přestupy na další spoje lze dojet vlakem pohodlně do jakékoli oblasti Švýcarska,“ představil nový spoj člen představenstva a náměstek pro osobní dopravu Českých drah Jiří Jeřeta.

Vlak pojedje na našem území v kategorii EuroCity pod názvem Canopus a z Prahy vyjede v 18:25. Zastaví v Praze-Holešovicích, Ústí nad Labem, Děčíně a dál bude pokračovat přes Drážďany a Lipsko. Časně ráno přijede do Frankfurtu nad Mohanem, Mannheimu, Karlsruhe a zastaví ve stanicích Baden-Baden, Offenburg, Freiburg (Breisgau) Hbf, Basel Bad Bf, Basel SBB a do Curychu přijede v 9:05. Opačným směrem vyrazí z Curychu v 19:59 a cestující mohou přistoupit ve stanicích Basel SBB, Basel Bad Bf, Freiburg (Breisgau) Hbf, Offenburg, Karlsruhe Hbf, Mannheim Hbf a Frankfurt nad Mohanem Hbf. V ranních hodinách bude spoj zastavovat v Lipsku, Drážďanech, Děčíně, Ústí nad Labem, Praze-Holešovicích a v 9:35 přijede na pražské hlavní nádraží.

Ve významných přestupních uzlech, jako jsou nádraží Karlsruhe, Basel SBB nebo Zürich HB, je možné přestoupit na navazující spoje do nejrůznějších míst ve Švýcarsku nebo do Milána. Spoj lze využít i na mezinárodní letiště ve Frankfurtu nad Mohanem.

„Canopus nabídne komfort cestování na úrovni sítě EuroNight. Cestující mají na výběr mezi standardním lůžkovým oddílem s umyvadlem a společnou sprchou obsazeným jednou až třemi osobami nebo komfortním oddílem Deluxe se samostatnou hygienickou kabinou jako v hote-

vat na noční obloze. Navíc již v minulosti vlak pod stejným jménem spojoval Prahu se západní Evropou.

### Nočními vlaky do Evropy

České dráhy budou se svými partnery v jízdním řádu 2023 provozovat 10 celoročních nočních relací a tři sezonní. U pěti relací zajistí služby ve svých lůžkových a lehátkových vozech. V relacích Praha – Poprad-Tatry / Košice / Humenné nabízejí také tradiční autovlak. V Česku obsluhují noční vlaky více než dvě desítky míst a celoročně nabízejí cestování do více než 60 destinací v Německu, Švýcarsku, Rakousku, Polsku, na Slovensku a v Maďarsku. Ty pak doplňují sezonní destinace hlavně u Baltského moře v Polsku.

Servis na palubě lůžkových a lehátkových vozů Českých drah zajišťuje společnost JLV. „Naši stevardi se starají o cestující v nočních vlacích od jejich nástupu až do cílové stanice. Ráno servírují snídani, která je v lůžkových vozech v ceně služeb a v lehátkových si ji mohou cestující dokoupit,“ vysvětlil Bohumír Bárta, generální ředitel společnosti JLV. V lůžkových vozech obdrží zákazníci balíčky s ručníkem, mýdlem, kartáčkem na zuby a zubní pastou. Lehátkové vozy jsou vybavené prostěradly, polštáři, dekami a čistým povlečením.



Lůžkové vozy umožňují propojení dvou oddílů v jeden apartmán.

lu. Dále zde budou lehátka, kde je v kupé místo pro až šest cestujících, a nabídneme také vůz s místy k sezení a přepravou jízdních kol. Součástí servisu bude také nabídka drobného občerstvení,“ doplnil Jeřeta. Ve spoji Canopus budou podobně jako v jiných nočních spoích nabízeny cenově výhodné jízdenky v lůžkovém voze od 2 234 Kč a v lehátkovém voze od 1 732 Kč.

Canopus budou provozovat ČD ve spolupráci s partnerskými železnicemi ÖBB, SBB a DB. Jeho název navazuje na tradici pojmenovávat noční vlaky názvy vesmírných těles a souhvězdí, která lze pozorovat

Výhodné cestování nočními vlaky pak nabízejí populární Včasné jízdenky Evropa. Uvedené příklady aktuálních cen zahrnují vlastní přepravu i rezervaci místa a kompletní servis na palubě lůžkového nebo lehátkového vozu. Cesta v třímiístném lůžkovém oddíle z Prahy do Varšavy tak nyní stojí od 1 079 Kč, z Prahy do Budapešti od 1 004 Kč, z Prahy do Curychu přes Linec od 1 381 Kč a z Prahy do Košic od 828 Kč. Cesta v šestimístném lehátkovém oddíle z Prahy do Popradu pak vyjde od 578 Kč (aktuální ceny v JŘ 2022). ○



Vít Čepický | Foto: autor

Takzvaná uhelná magistrála, trať mezi Lysou nad Labem a ústeckým Střekovem, měla odjakživa zásadní význam pro československý průmysl. Kromě osobní dopravy sloužila přepravě nákladů, zejména po druhé světové válce získala přeprava uhlí z podkrušnohorské pánve téměř absolutní prioritu. Zkapacitnění trati (a její elektrifikace) v 50. letech 20. století bylo provozní nezbytností. Problém se zdvoukolejněním nastal na dvou místech – v Ústí nad Labem musel být postaven nový železniční most a v Litoměřicích byl opuštěn tunel pod centrem, jelikož jeho zkapacitnění bylo technicky jen těžko realizovatelné.

Nová dvoukolejná přeložka blíže k Labi ovšem minula historické nádraží Litoměřice město. Jeho náhrada byla vybudována přibližně půl kilometru proti proudu řeky, původní budova a tunel pozbyly svůj prvotní smysl.

Zatímco tunel stihl být skladem ovoce, parkovištěm, uměleckou galerií a na stálý smysl své existence stále čeká, bývalá nádražní budova se obloukem ke svému původnímu účelu svým způsobem vrátila. I nyní slouží lidem, kteří v ní posedávají s výhledem na vlak. Nyní již ale nikam nespěchají. Pod přístřeškem jsou lavičky, místo kolejiště chodník, místo výdejny jízdenek bar – a i ten vlak před nádražní budovou už nikam neodjede.

Káva s párou, jak se zdejší podnik na bývalém nádraží jmenuje, se rychle stala v Litoměřicích pojmem. Není se čemu divit. Při návštěvě na vás kromě vůně kávy dýchnou též staré časy v tom nejlepší slova smyslu. Do detailu promyšlený interiér má vtipně členěný prostor, v němž je každé zákoutí trochu jinak stylizované. Na své si přijdou typičtí kavárenští štěbetalové, jakož i ti, kteří se raději s knihou uvelebí o samotě v ušáku a rozjímají s chladnoucím šálkem (výborné!) kávy či výborného zákusku. A když se den přelije do podvečera, na své si přijdou i milovníci vína. To žernošské – z vinic opravdu na dohled – za to rozhodně stojí.

Nás ale samozřejmě nejvíce zajímají drážní relikvie. Z litinového přístřešku bývalého nástupiště můžete obdivovat průmyslovou parní lokomotivu Krauss München z roku 1897 či severní portál bývalého železničního tunelu, za nádražní budovou duní vlaky na přeložce původní trati, nešťastnější ale budou nejmladší návštěvníci, kteří před bývalým nádražím najdou modelové kolejiště se zmenšeninami litoměřických dominant.

Litoměřická kavárna žije! ◉

# Káva s párou, nádraží, co není nádraží, a tunel, co není tunelem

Litoměřice, historická perla na Labi, patří k našim nejpůvabnějším městům. Sevřené je dvěma železničními tratěmi – bývalou transversálkou na Českou Lípou a „pravobřežkou“ vinoucí se podél největší české řeky. Právě spodní trať nás bude zajímat. Její současná podoba je totiž výsledkem přeložky při jejím zkapacitňování. My však míříme k původní jednokolejné trati, která tunelem podcházela část centra a ústila u tehdejšího nádraží Litoměřice město.



## Hodnocení

Krásné prostředí, výborná káva, skvělé zákusky. Snad jen pivomolci by ocenili v nabídce nějaké dobré lokální pivo, ostatně v Litoměřicích i nedalekých Mlékojedech je výběr více než dobrý. Na druhou stranu – kavárna je to pravověrná.

## Otevírací doba

Pondělí až neděle 10:00 až 20:00.





#### Hodnocení

Nikoliv, autor recenze žádnou úplatu za napsání tohoto textu nedostal, pивní renta se nekoná. To jen místo opravdu stojí za návštěvu. A čím úspěšněji se vyhnete exponovaným časům, tím lépe vám zde bude.

#### Otevírací doba

Pondělí až neděle 11:00 až 20:00.



## Drážního cestovatele ráj v řevnickém pivovaru

Málokterý cestující na frekventované příměstské trati z Prahy do Berouna tuší, že současné a historicky už hodnotné nádraží v Řevnicích není původní. Tím je totiž donedávna zpustlá ubytovna na berounském zhlaví. Ještě před pár lety bychom v ní pozůstatky stanice a výpravní budovy těžko hledali, ale před nedávnem se zde udál malý zázrak. Po mimořádně zdařilé rekonstrukci se z omšelé ruiny se zabeđeným vstupem vyloupl znamenitý pivovar, který se ke svému drážnímu původu hrdě hlásí.

Původně byla v Řevnicích pouze vlaková zastávka, ke které přiléhala nevelký strážní domek s čekárnou a kanceláři. S rychlým rozvojem drážní dopravy v údolí Berounky ale nebyl schopen dlouhodobě držet krok. Změnu zastávky na železniční stanici sice ještě ustál, do dvacátého století však Řevničtí vstupovali již z mnohem velkolepější stanice, která vznikla necelých 400 metrů po proudu řeky a jež slouží dodnes.

Bývalá nádražní budova si prošla nikoliv překvapivým vývojem. Jistou dobu sloužila jako ubytovna, později degradovala na sklad a postupem času ztratila funkci prakticky zcela. Tentokrát to ale demolici naštěstí neskončilo. Teprve

před pár lety se dům dočkal citlivé rekonstrukce, která mu vrátila původní kvality a množství detailů tvořících znamenitý celek. Ba co víc. Přibyla varna. A z původního nádraží se stal objekt neméně důležitý – pivovar. Přeměna takřka ukázková.

V současnosti je Pivovar Řevnice pivním klenotem nejen přílehlé vodácké a cyklistické trasy, ale rovněž železničních cestovatelů, kteří tak úplně nespěchají. Na své si totiž přijdou všichni kolemjdoucí, kolemplující a kolemjedoucí. V nabídce je dobrá a plnohodnotná krmě tradičního českého stylu, která potěší kvalitou a neurazí cenou. Primárně ale bude zajímat především pivní nabídka. A ta je také zcela v pořádku. Pivovar

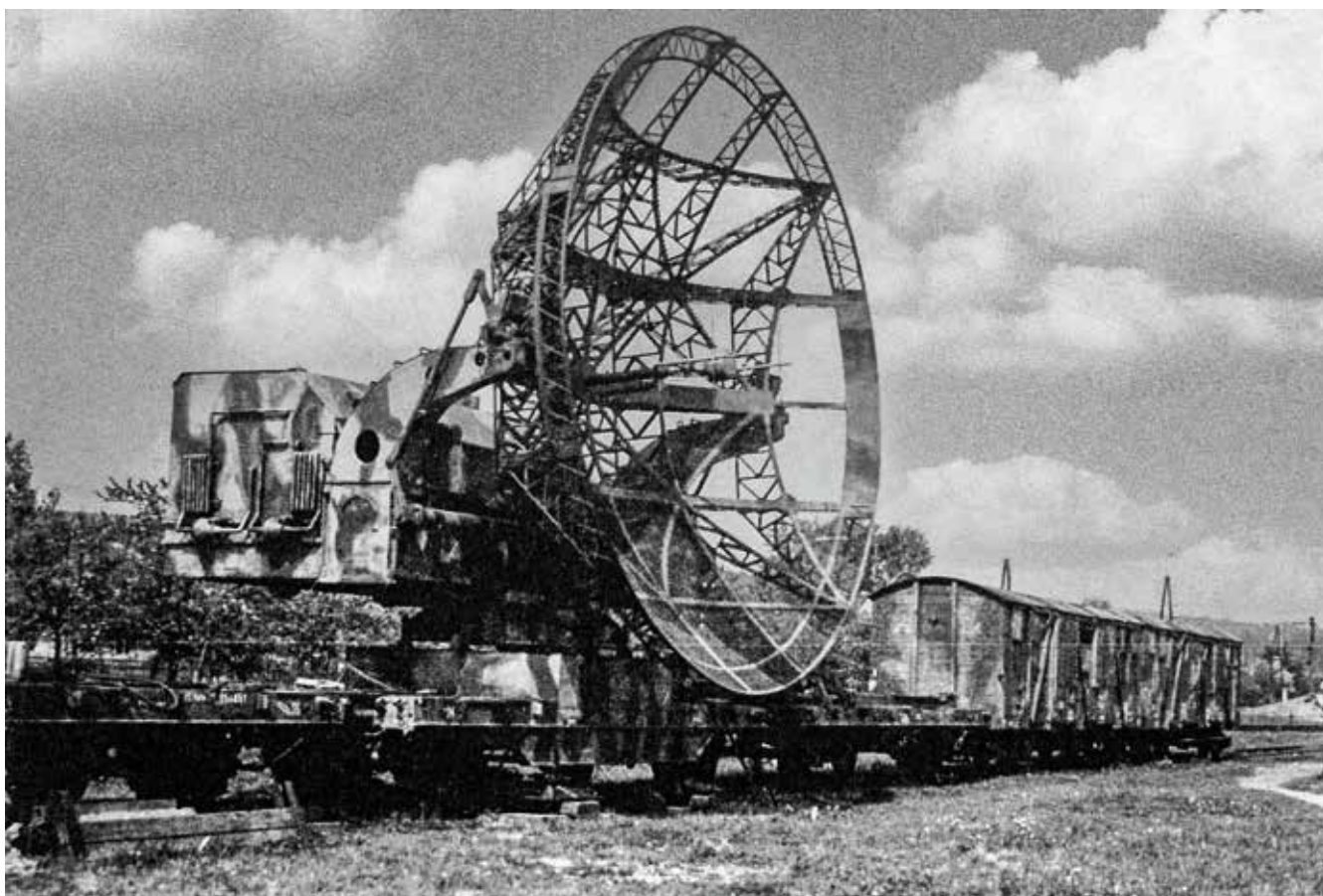
se orientuje na klasické, spodně kvašené ležáky, které má místní sládek v paži, ale občas potěší i nějaký svrchně kvašený speciál. Neméně dobrý.

Zajímavé je rovněž prostředí. Posedět se dá na zahrádce – buď přímo před budovou pivovaru, nebo za rohem v bezprostřední blízkosti tratě. To ocení zejména dráhou stížení, jelikož zde budou mít přímo od piva výhled jako na vechtrovně. Rozhodně však doporučuji navštívit interiér. Krásná, dřevěná i dlážděná podlaha, dřevěné lavice jako na nádraží, všudypřítomný úchvatný cit pro detail a povšechně útulné posezení v přízemí, stejně tak v patře přímo vedle varen a pod trémovím. To se musí vidět.

A když se v sychravém podzimu rozsedíte v teple kachlových kamínek, do kterých by klidně mohl přikládat původní rakousko-uherský drážní zaměstnanec, na stole vám z výčepu stylizovaného do výdejny jízdenek bude přistávat jeden kus za druhým. To se pak klidně může stát, že i poslední vlak z nedalekého, skutečného nádraží odjede. Ani to ovšem nevaří. V pivovaru se dá ubytovat, takže si můžete tohle drážně-pivní opojení protáhnout i do následujícího dne. Vždyť pojede vlak další... ○

# Radarový vlak: tichý strážce vzdušného prostoru

Po druhé světové válce se kolem železnice v bývalém Československu i přímo po ní pohybovalo mnoho trofejních německých válečných strojů a zařízení. Mezi ně patřily také vagony s radary a cvičně nalétávající letouny. Jedna kořistní radarová souprava z období 2. světové války se našla v Ostroměři. Později se jí podařilo zprovoznit a zařadit do služeb vojenského letectva. Vlak spadal pod 1. letecké operační středisko Praha a po opravě hlídal od roku 1950 vzdušný prostor v Horažďovicích.



Jan Dvořák | Foto: archiv autora

**K** čemu vlastně slouží radar? Jde o metodu zaměřování předmětů a zjišťování vlastní polohy, která je založená na vysílání vysokofrekvenčních rádiových signálů a měření jejich odrazů. Jeho elektromagnetické vlny se pohybují rychlostí světla. Vzdálenost daného předmětu proto lze vypočítat podle doby,

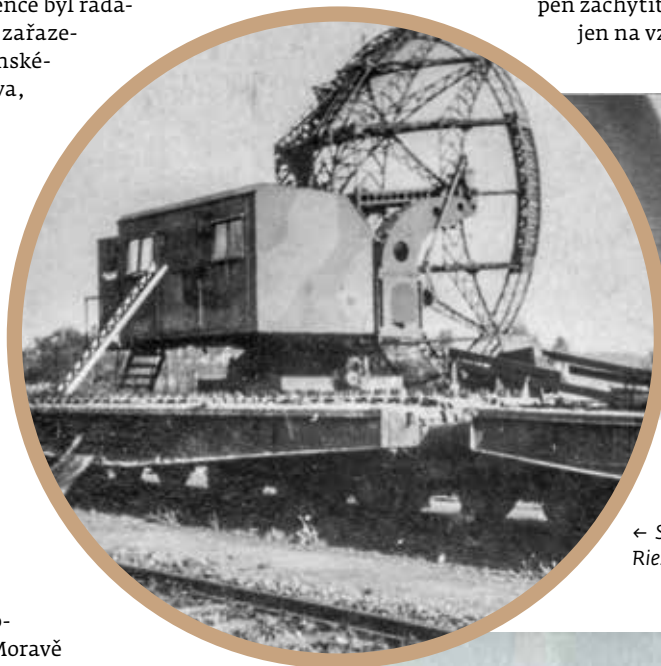
za jakou se od něj vlny po odrazu vrátí. Radar (z anglického „radio detection and ranging“, česky rádiové zjišťování a měření vzdálenosti) je cennou pomůckou při navigaci lodí a letadel, zvláště ve tmě nebo při nepříznivém počasí. Za války se obvykle používá k odhalování nepřátelských letadel, lodí a střel. Zařízení vyvinuli na konci 30. let 20. století britští vědci. Dosah tehdejších radarů činil 160 km.

## Zrod hlásných vlaků

Ale ani Němci nezůstali v tomto pozadu a již v průběhu druhé světové války vytvořili mobilní radarové základny – hlásné vlaky. Jeden z nich byl objeven v Čechách. Šlo o radarový vlak, který byl kořistní německou soupravou Flug-Melde-Mess-Zug typ Raubvogel I z doby války, nalezenou po skončení bojů v Ostroměři. Do jeho výbavy patřil velitelský

vagon se spojovacím zařízením, dále lůžková a stravovací část, elektrocentrály, ale hlavně jeden síťový radiolokátor RZ-III (FUMG-80 FREYA, teoretický dosah 200 km) a jeden parabolický radiolokátor RZ-IV (FUMG-65 WÜRZBURG RIESE, teoretický dosah 70 km). Při delším stání na trati to fungovalo převážně tak, že na příhodném nádraží se vlak rozšířoval a vagony s radiolokátory zůstaly osamocené na samostatných kolejích. Jinak šlo tímto zařízením sledovat oblohu i z uceleného vlaku, což však bylo nebezpečné kvůli zornému poli zářičů i samotnému otáčení radarových antén.

Tato souprava o šestatřiceti vgonech byla nejprve dopravena do Milovic. Odtud se přesunula do Plzně, kde její firma Škoda v roce 1947 zprovoznila. Po nezbytné rekonstrukci však zeštíhlila na deset vagonů. Po celou dobu své existence byl radarový vlak zařazený u vojenské-  
ho letectva,



příčemž po svém počátečním působení na Moravě byl v roce 1949 odeslán opět do Plzně, kde se ve Škodových závodech uskutečnila jeho generální oprava. Spadal pod 1. letecké operační středisko Praha a po opravě sledoval od roku 1950 československý vzdušný prostor ze svého stanoviště v Horažďovicích.

### Po hlavních tratích i lokálkách

Byla to doba v začátcích studené války, kdy naše armáda potřebovala dráhu k přesunu mužstva i bojové techniky po celé ploše území. K plnění jejich bojových povinností jí nestačily hlavní tratě, ke své mobilitě potřebovala i lokálky, a to i z důvodu co největšího utajení. Proto byly pečlivě zpracovány zvláštní jízdní řády, které plně využívaly maximální

možnou propustnost tratí s plánováním křižování vlaků ve všech k tomu vhodných dopravních. A tak náš radarový vlak byl také viděn v železničních stanicích Štědrá u Toužimi, v Dětenicích i v Jičíně, ale i na území jihozápadních Čech.

Měl spojení s ústřednou hláskovací službou a s radiolokačními prostředky letectva. A aby jeho posádka byla dobře vycvičená, čas od času čelila kontrolním letům. Piloti nejen vrtulových letadel, ale také našeho prvního proudového letounu (kořistní ME 262 Schwalbe) dostávali za úkol s tímto radarovým vlakem spolupracovat. Pilot letadla musel v určeném prostoru vyhledat a z různých směrů a v různých výškách na radar nalétávat, aby si operátoři změřili dosahy radiolokátorů a procvičili se ve vyhledávání vzdušných cílů. Bohužel značně opotřebovaný radar RZ-III byl schopen zachytit letoun jen na vzdálenost

50 km a do výšky 3 km a RZ-IV do distance 30 km a do výšky 5 km, čímž výrazně zůstával za svými původními parametry.

Po roce činnosti v jihozápadních Čechách se radarový vlak přesunul na Slovensko a přešel do podřízenosti 3. leteckého operačního střediska v Hájníkách. Zde působil v oblasti Zvolena, Komárna a Bratislavy. K 1. února 1954 byl vlak pro značnou technickou opotřebovanost zrušen. Radiolokátor RZ-III, namontovaný na dvou vozech, zamířil do 4. skladu leteckého týlu ve Zvolenu a radiolokátor RZ-IV, namontovaný na čtyřech vozech, armáda předala Astronomickému ústavu v Ondřejově a vagony po demontáži putovaly do 2. skladu leteckého týlu v Králíkách. Zbývající vozy se přesunuly do Pardubic. Likvidace soupravy skončila 1. března 1954. Radar RZ-IV sloužil v Ondřejově od roku 1956 ke každodennímu pozorování radiového toku Slunce na kmitočtech 260, 536 a 808 MHz.



Snímek neznámého fotografa z kurýrního a spojovacího letounu Fi-156 Storch s pohledem na část německého radarového vlaku.

← Snímky od neznámého fotografa zachycují radary Freya a Würzburg Riese upevněné na plošinových vozech Deutsche Reichsbahn.



Schwalbe Me-262B neboli Avia CS-92 při přípravě ke splnění úkolu z letiště v Zatci, a dost možná že právě ke cvičnému nalétávání na radarový vlak.

## HISTORIE

### Výcvik s vlaštovkami

Tak skončila neobvyklá železniční souprava toulající se po železničních tratích bývalého Československa, která patří do historie naší armády a železnic v tuzemsku. Jediněný vlak v začátcích Československé lidové armády spolupracoval s unikátním proudovým letounem, na což ostatně i vzpomíná J. Jurášek v povídkové knížce s názvem 921 - start povolen! Každopádně tato kdysi německá vlaková souprava byla dobrou průpravou pro naše operátory, než se přeškolili na nové radiolokátory sovětské konstrukce, kteří cvičně zachytávali svými německými radary i kdysi německé stroje Schwalbe - česky vlaštovky.

Vlaštovka, neboli CS-92 (německá ME 262 Schwalbe), byl zase první proudový letoun, který naši letci osedlali. Získané zkušenosti se náramně hodily, protože jak pilotům, tak technikům pomohly urychlit proces modernizace letectva. Během německé okupace se přidě a další díly těchto letounů stavěly v letňanské Avii a další české továrny dodávaly součásti do motorů. Po roce 1945 u nás zůstalo mnoho použitelných draků a jejich části se použily ke kompletaci těchto úspěšných letounů. Na konci roku 1945 už vzlétly první nové stroje.

Letouny o jednotném šedozeleňém barevném nástřiku měly maximální rychlost 870 km/h, dostup 12 000 m a dolet 1 050 km. Výcvik nových proudových pilotů se odehrával na dvousedadlových strojích z letecké základny v Žatci. Vpředu seděl pilot-instruktor a za ním pilot-žák. Jeden stroj dostal i Výzkumný letecký ústav v Letňanech, aby se jeho inženýři seznámili s proudovou technikou.

A jak skončily tyto letouny vyvinuté firmou Messerschmitt? Éra „švalbin“ u československé armády skončila o tři roky dříve než u radarového vlaku. Poslední letoun byl v roce 1951 přelétnut a předán k muzejním účelům. Na rozdíl od radarového vlaku, který byl fyzicky zlikvidován, můžete dva zástupce tohoto dvoumotorového proudového letounu nyní vidět v Leteckém muzeu Kbely - jeden v německých barvách a druhý v českých. Bohužel tehdejší doba na přelomu 40. a 50. let nepřála fotografování, a tak jsou snímky této techniky vzácností. ○

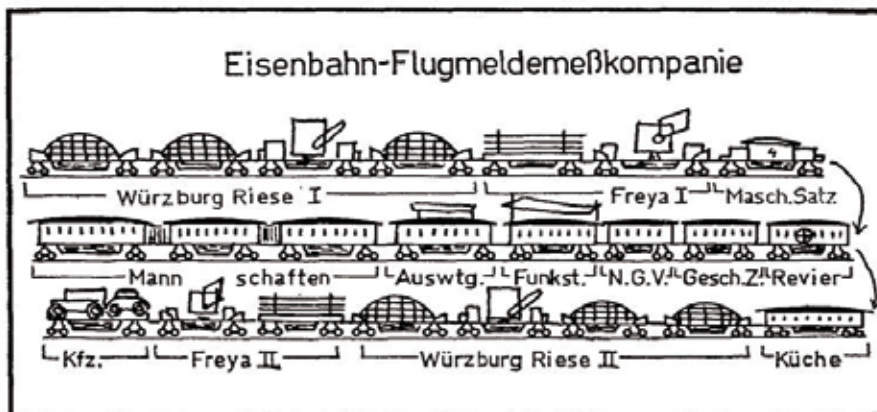


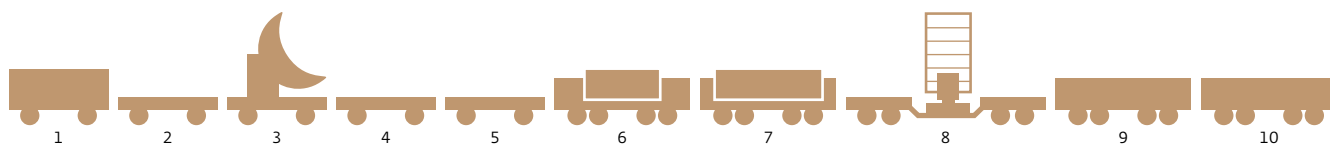
Schéma jednoho z německých válečných radarových vlaků

### Ostraha hranic

Radarový vlak tvořilo 36 vagonů, na dvou z nich byly instalovány antény radiolokátoru FuMG 80 Freya, na další dvojici pak anténní jednotky radaru FuMG 65 Würzburg Riese. Ostatní vozy přepravovaly příslušenství, díly a provozní zařízení k vlastním radarům, zdroje elektrické energie, pomocná zařízení a velitelské stanoviště, další sloužily k přepravě obsluhy celého systému. Nasazen byl při ostraze státní hranice na Moravě. V rámci opravy v Plzni se jeho sestava zredukovala na 10 vagonů vybavených po jednom radiolokátoru RZ-III a RZ-IV. S ohledem na značnou opotřebenost byl v únoru 1954 zrušen.

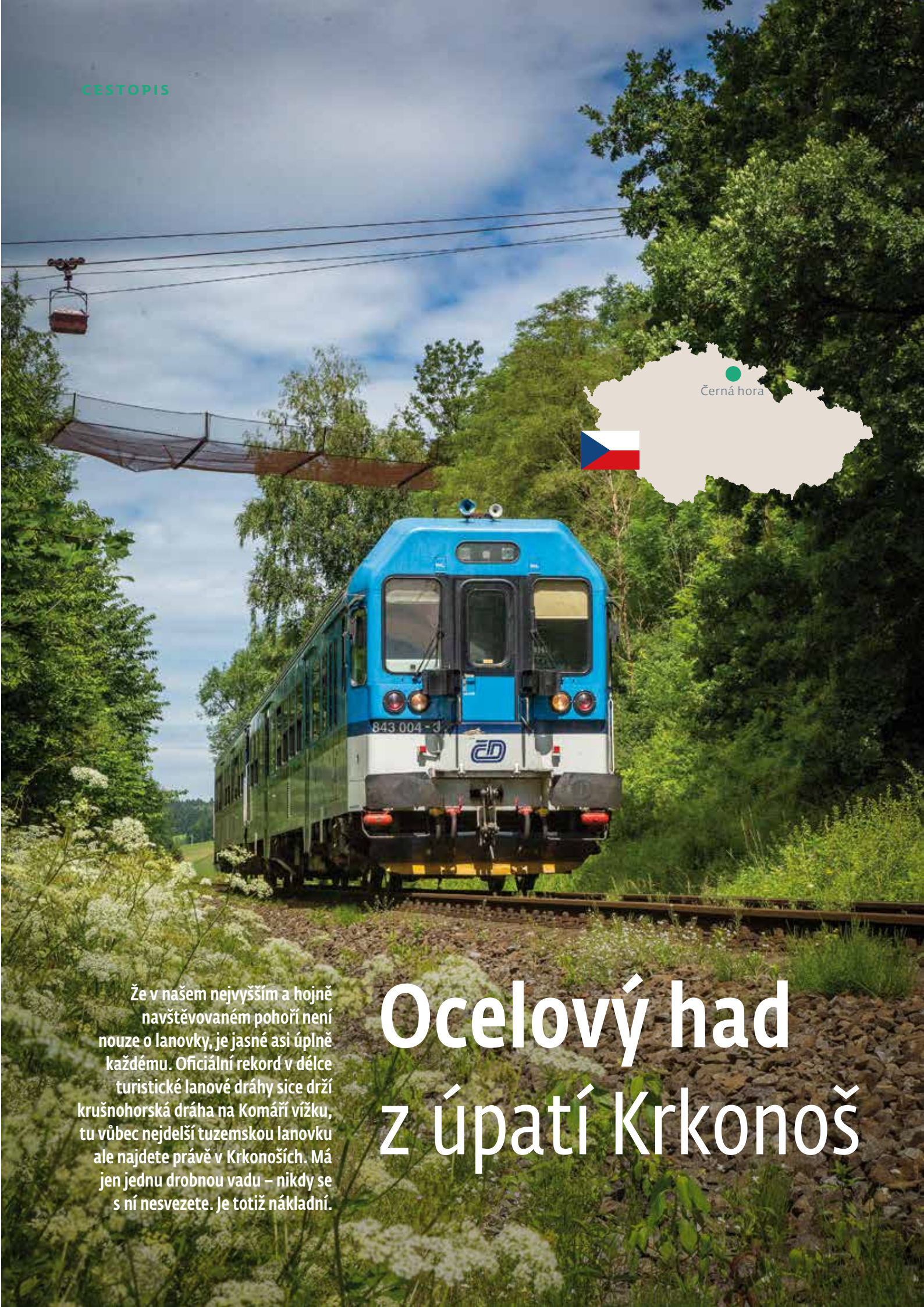


Německý válečný radar Würzburg Riese byl v roce 2011 převezen do vojenského muzea v Lešanech.



1: vůz s dálkopisem a radiostanicí, 2: přístrojová kabina radaru RZ-IV, 3: lafeta a anténa, 4: přístrojová část, 5: vnější část parabolického zrcadla, 6: velitelské stanoviště, 7: díly antén identifikace radar RZ-III, 8: radar RZ-III, 9: dílny a sklad, 10: elektrické zdroje





Černá hora



Že v našem nejvyšším a hojně navštěvovaném pohorí není nouze o lanovky, je jasné asi úplně každému. Oficiální rekord v délce turistické lanové dráhy sice drží krušnohorská dráha na Komáří vížku, tu vůbec nejdelší tuzemskou lanovku ale najdete právě v Krkonoších. Má jen jednu drobnou vadu – nikdy se s ní nesvezete. Je totiž nákladní.

# Ocelový had z úpatí Krkonoš



V místech, kde se dráha kříží se silnicí, stojí ocelové rámy schopné zachytit plně naložený vozík.



Nejvyšší stožár dráhy u silnice č. I/14

Michal Málek | Foto: autor

Poprvé jsem se s krkonošskou nákladní lanovkou setkal před několika lety, a to zcela náhodou při jízdě autem z Jánských Lázní do Vrchlabí. Uvážím-li, že tento kdysi celkem populární způsob přepravy hornin z našich průmyslových center postupně vymizel, o to větší překvapení pro mě bylo setkat se s takovým dopravním systémem na okraji národního parku. Je však pravdou, že Krkonoše vlastně mají celkem bohatou historii, co se dobývání nerostného bohatství týče. Jen to člověku s odstupem let hned nedochází. Každopádně jsem si řekl, že jednou se musím vypravit tento technický unikát detailněji prozkoumat. Ten správný čas nastal právě letos.

### Důležitá volba výchozího bodu

Výchozí stanicí lanovky je obec Černý důl, známá dnes především jako oblíbené lyžařské středisko. S ohledem na převýšení, které lanovka překonává, je i výchozím bodem pro mou výpravu. Šlapání do kopce tak sice neuniknu, bude ho ale výrazně méně. Železniční koleje sem bohužel nevedou, a tak jako nejjednodušší variantu volím jízdu autobusem z konečné stanice Vrchlabí. Přestupy na sebe od Trutnova pěkně navazují a v půl desáté vystupuji na malebném náměstí. Hned vedle něj v budově obecního úřadu se nachází muzeum podzemí Krkonoš, které však otevřívá až v jednu hodinu. Tak dlouho samozřejmě čekat nechci a ani

nemohu, chci-li vidět lanovku v chodu. Jejím provoz je oficiálně ustanoven v pracovní dny mezi šestou ranní a druhou hodinou odpolední. Vyrážím tedy směrem k naučné stezce nazvané příznačně Okolo lomu, mapující historii místní těžby a zpracování vápence.

S vědomím toho, že mě čeká chůze podél nejdelší nákladní lanové dráhy ve střední Evropě v celkové délce 8,3 km, vynechávám procházku kolem stále funkčního lomu. V jeho okolí se dochovala i historická osmiboká pec, ale mou první zastávkou je až horní stanice lanovky. Zde se vytěžený a rozdrčený vápenc nakládá do prázdných vozíků lanové dráhy. Celé to funguje tak, že prázdné

vozíky se automaticky odpojují od nosného lana a po kolejnicích směřují k násypce. Po jejich naplnění jsou pomocí fotočlánků vypouštěny po kolejnicích zpět, po dosažení shodné rychlosti s tažným lanem se připojí k nosnému lanu a vyrážejí rychlostí 3,1 m/s směrem ke Kunčicím nad Labem. Tam obdobným způsobem funguje i jejich vyprazdňování.

Zatímco z dolní stanice toho díky oplocení a vegetaci mnoho vidět není, zde není problém nakouknout přímo do lůna stanice, čehož samozřejmě hbitě využívám. Zároveň ale nechci provokovat místní zaměstnance svou přítomností v dráze lanovky, a tak po pár snímcích pokračuji po asfaltce dál směrem k lo-



Pohled do útrob horní stanice



← Odstavený revizní vozík



Napínací stanice na kopci Malá Sněžka, odkud lze zahlédnout i tu „velkou“.

mu, kde si též neodpustím jedno rychlé foto. Pak už konečně mé kroky směřují k polní cestě, která se po chvíli přimyká k lanové dráze a lemují většinu její délky. Industriální túra může začít.

### A pak že to nejde ekologicky

Po úvodním stoupání cesta lemovaná poli a loukami s remízky příjemně klesá. Dokonalou horskou idylku narušuje jen skřípavý zvuk lanovky, jejíž vozíky mě mírným tempem předjíždějí. Když se pak po chvíli lanovka zastavuje, zase tak úplně mi to nevadí a celkem i chápu stesky některých obyvatel Dolního Lánova, jejichž obec dráha po necelých šesti kilometrech protíná a kterým dříve lanovka drnčela

nad domy 24 hodin denně. V Kunčicích tehdy běžely dvě pece na vypalování vápna vyžadující neustálý přísun potřebné suroviny. V případě výpadku lanovky dokonce musely přepravu přebírat nákladní automobily. Dnes už je naštěstí výrobní tempo betonových a maltových směsí výrazně volnější. Jistou zajímavostí je, že lana nejsou oproti běžným zvyklostem promazávána – mimo jiné i proto, že mazivo zkažovalo dolů za domy a zahrady.

Zatímco lanovka stojí, já pokračuji dál k frekventované hlavní silnici I/14. Při množství kamionů, co na ní za tu dobu vidím, si říkám, kolik jich asi díky lanovce nemusí jezdit po zdejších cestách. Zanedbatelné množství to při denní přepravě

800 tun jistě nebude. A když k tomu připočteme, že pohon zdejší dráhy funguje převážně na principu spádu, kdy naložené vozíky cestou do níže položené stanice vytahují prázdné vozíky vzhůru a elektromotor se využívá především pro rozjezd a brzdění, máme tu přímo ukázkový příklad ekologické dopravy pro 21. století.

Za silnicí to беру zkratkou přes louku a na vrcholu kopce Kovársko přecházím na asfaltku, vedoucí až do zmiňovaného Dolního Lánova. Lanovka se mezitím opět dává do pohybu, čehož využívám k natočení krátkého videa s jedoucimi vozíky a dominantní Černou horou na pozadí.

Cestou mým jednu z ochranných bran se sítěmi, zachycujícími občas vypadávající část nákladu. Údajně by instalované sítě měly bez problému zachytit i pád naloženého vozíku, vážícího 1,2 tuny. Následuje nevýrazný kopec Malá Sněžka a skládka použitých pneumatik. Těžko říci, zda je sem jen svážeji z okolních obcí, nebo jde i o zbytky obutí z pravidelných driftovacích dýcháneků pořádaných na zdejší nouzové přistávací ploše. Každopádně si to s humorem sobě vlastním vysvětluji jako malou snahu o narušení malebné okolní krajiny, která se k průmyslové lanovce, tak jak ji pamatujeme z Ostravska či Kladenska, v zažitých představách nějak nehodí.

### Umění včas odbočit

Před finálním klesáním do Lánova si fotím jednu ze šesti napínacích stanic, rozdělujících dráhu na celkem osm samotných úseků, mezi kterými vozíky přejíždějí po krátkém kolejovém přechodu. V samotné obci přecházím tok Malého Labe a vstupuji do další, výrazně komplikovanější fáze cesty. Lanovka zde totiž vede přes ohrazené pastviny, což sice vypadá na pohled velmi romanticky, prak-



Vápencový lom v Černém dole



Kunčická vápenka – místo, kde vytěžená hornina i lanovka končí.



V Dolním Lánově se lanovka pne nad střechami rodinných domů.





Vlak do Černého Lomu nejezdí, kousek kolejí tu přesto mají.

ticky mě to ale nutí šlapat zbytečné metry navíc a občas se od dráhy znatelně vzdalují. Nakonec se mi ale podaří přes několikero remízků a plotů dostat k další polňačce.

U místní asfaltky propojující Lánov s Kunčicemi mímím poslední ochrannou síť nad silnicí a zde nastává důležitý bod zlomu. K vápence je to už jen kilometr a polní cesta zbarvená díky místní půdě do červena se na první pohled zdá dobře schůdnou. Posledních 200 metrů lanovky však vede hustě zarostlým srázem zakončeným železniční tratí č. 040 a plotem vápenky, přes který toho už moc nevidíte. Mohu-li vám radit, využijte raději zmíněnou asfaltku, která vás pohodlně dovede až do Kunčic a na místní nádraží. O nic zásadního se už neochudíte.

### Solidní vyhlídky do budoucna

Nádraží v Kunčicích nad Labem působí půl hodiny před příjezdem vlaku příjemně ospale. Zatímco odjezdová návštěvnická jsou zde již v podobě známých výrobků z AŽD, před stanicí lze natrefit i na jejich předchůdce označované jako vrchol umu SSSR, vytvořené však původně na základě licence americké firmy Westinghouse. Sice to není taková rarita jako slavné mechaniky v nedalekých Martincích, ale k vidění už také moc nebývají. A obdobně se to má i s cílem této cesty, nákladní lanovkou. Díky jejímu až geniálně jednoduchému principu, spolehlivosti (poslední velká oprava se uskutečnila v 70. letech) a předpokladu těžby na minimálně dalších deset let je šance vidět ji v provozu i v blízké budoucnosti. Jestli se poté i zachová jako technická památka, je v tuto chvíli velká neznámá. Možná už ale pomalu nastává čas začít o něčem takovém alespoň uvažovat. A když u ne o samotné záchraně, tak určitě alespoň o její návštěvě. ○



Malebné náměstí v Černém Dole nedává na první pohled tušit, že by zde mohla být nějaká významnější důlní činnost.

← Panorama Černé hory s lanovou dráhou. Jak taková lanovka zní, můžete okusit skrze QR kód odkazující na krátkou videonahrávku.

## Napsali o nás...

### ČD míří v Jihočeském kraji k nové smlouvě a nákupu pěti Panterů

České dráhy nejspíš v Jihočeském kraji získají výrazně delší jistotu působení na zdejších elektrifikovaných tratích, než mají dosud. A kraj se zároveň dočká pěti dalších nových jednotek RegioPanter. Na posledním zasedání se na tom usneslo jihočeské zastupitelstvo. Zastupitelé odsouhlasili odeslání oznámení, kterým kraj zpraví Evropskou komisi o záměru uzavřít s ČD novou smlouvu, a to bez soutěže. Jde o ojedinělý postup, neboť ČD mají na jihu Čech zánovní desetiletou smlouvu. Na jejím základě provozují v kraji elektrické vlaky od prosince 2019, pořídily přitom deset nových RegioPanterů, které byly dodány letos. Celkem tak v kraji jezdí (včetně čtyř starších) čtrnáct těchto elektrických jednotek. Podle Českých drah i podle kraje je ale třeba k zajištění provozu „pod dráty“ (vyjma Bechyňky) ještě dalších pět jednotek. **zdopravy.cz 25. 10. 2022**



### ČD chystají první soutěže na dvouzdrojové jednotky

České dráhy kromě nákupu čtyř dvouzdrojových jednotek s pohonem na elektřinu a baterie (BEMU) u Škoda Group chystají velké soutěže na nákup dalších jednotek tohoto typu. Deníku Zdopravy.cz to řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Má jít o jednotky nazvané BEMU 140, tedy se zhruba 140 místy. Mají zvládnout jízdu jak pod trolejemi, tak mimo ně na baterie. „Plánujeme vypsat tendry na dodávku několika desítek vozidel, aktuálně se plánuje poptávka po více než čtyřech desítkách vlaků, které budou umožňovat napájení z trakce a z baterie. Vypsání tendrů připravujeme,“ řekl Štáhlavský. Podle informací deníku má jít o 15 dvousystémových jednotek BEMU a 27 jen na střídavý proud. Jezdit mají hlavně v Moravskoslezském a Jiho-moravském kraji. České dráhy mají již souhlas dozorcí rady i řídicího výboru k dalším krokům, jako jsou například jednání s potenciálními dodavateli, provedení výběru dodavatele a na závěr uzavření příslušných kontraktů, na jejichž základě budou dodána vozidla s kombinovaným pohonem. **zdopravy.cz 17. 10. 2022**

### Nové motorové jednotky od PESY budou i v nových barvách PID

Zhruba šest až osm měsíců zpoždění nabrala výroba nových motorových jednotek pro České dráhy. Dopravci je dodá společnost PESA Bydgoszcz. Kromě korporátních barev pro České dráhy budou jednotky jezdit v novém schématu Pražské integrované dopravy (PID). V případě jednotek v barvách PID dojde k jejich nasazení na tratě v Praze a Středočeském kraji, do dokončení (nebo zahájení) elektrizace zejména pro trať Praha – Kladno. První v barvách ČD jsou určeny pro Jihočeský kraj. „První jednotka v barvách Českých drah by měla dorazit na testy na VUZ na přelomu roku,“ dodal člen představenstva Českých drah Jiří Jeřeta. ČD uzavřely s výrobcem PESA Bydgoszcz rámcovou smlouvu na dodávku až 160 jednotek, zatím zasmluvnily dvěma objednávkami celkem 66 kusů v hodnotě 5,6 miliard korun. **zdopravy.cz 13. 10. 2022**

### Odměny i podle zpoždění. Vedení ČD čekají nová pravidla pro bonusy

České dráhy a ministerstvo dopravy dokončují přípravu nových pravidel pro odměňování představenstva a nejvyššího vedení ČD. Podle ministra dopravy Martina Kupky mají nově zohledňovat například i zpoždění vlaků způsobená dopravcem nebo dodržování plánovaného řazení vozidel. „Významným kritériem pro hodnocení manažerů ČD bude také zpoždění vlaků,“ řekl Kupka. Už dříve ministerstvo dopravy změnilo pravidla pro odměňování manažerů Správy železnic tak, aby nebyla zaměřena jen na schopnost utratit co nejvíce peněz. Podle Kupky je důležité současné podmínky bonusů změnit tak, aby více odrážely i spokojenost cestujících. „KPI pro management Českých drah připravuje Výbor pro odměňování Dozorcí rady ČD,“ dodala mluvčí ČD Vanda Rajnochová. O nových pravidlech má být jasno do konce roku. **zdopravy.cz 16. 10. 2022**

### V PID se do konce 2024 roku vymění 22 vlakových souprav

V Pražské integrované dopravě bude do konce roku 2024 vyměněno 22 vlakových souprav, které jezdí na příměstských linkách – a to například z Prahy do Kralup, Kolína či Čáslavi. Nové vozy s kapacitou 230 cestujících nahradí ty dosavadní, které se přesunou na jiné tratě. Vlaky nakoupí České dráhy, které je pro Prahu a Středočeský kraj provozují. Vyplyvá to z dokumentu, který schválili pražští radní. Nové vlaky budou jezdit na lince S4/U4 z Prahy do Kralup nad Vltavou a Ústí nad Labem. Další část vlaků měla být využita na lince S7 v úseku Praha – Řevnice. „Na žádost Středočeského kraje se předpokládá nasazení těchto vozidel na linku spěšných vlaků R41 Praha – Kolín – Čáslav,“ píše se ve schváleném dokumentu. Ve špičkách pracovního dne budou vlaky z Prahy do Kralup i Kolína jezdit zdvojené a kapacita se tak zvýší na 460 cestujících. **ČTK 17. 10. 2022**

## Železničář

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

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





Vážení klienti,

v nabídce máme rekreace na Zimu 2022/2023. Ale zároveň se na našem webu objevují pobyty na letní sezónu 2023. Zájezdy si můžete již nyní objednávat za výhodné First minute ceny.

Dotace připočítáme ve chvíli, kdy budou odsouhlasené zaměstnavateli – obvykle v lednu.

Přejeme barevný podzim

ČD travel – Vaše cestovní kancelář

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



Hledáme  
**MECHANIKY**

**Práce  
s nejlepšími  
vyhlídkami**

Dejte se na dráhu,  
která dává smysl. Staňte  
se **mechanikem** nebo  
**elektromechanikem**  
u největšího českého  
železničního dopravce.

**Co nabízíme:**

- průměrnou měsíční mzdu **31 000 Kč**
- zkrácenou pracovní dobu bez snížení mzdy
- 5 týdnů dovolené
- příspěvek na penzijní připojištění 1 750 Kč měsíčně
- MultiSport kartu
- příspěvek na stravování, rekreace, tábory pro děti a výuku jazyků
- jízdní výhody pro vás i vaši nejbližší rodinu
- a řadu dalších příplatků nad rámec zákoníku práce

[www.cd.cz/kariera](http://www.cd.cz/kariera)



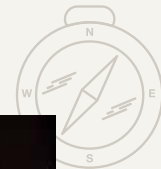


kdykoliv

## Objevte jedinečné poklady berlínského technického muzea

Milovníci techniky a dopravních prostředků budou při návštěvě berlínského technického muzea ve svém živlu. Nachází se v prostorech bývalého depa Anhaltského nádraží. Řada původních objektů prošla rekonstrukcí a doplnily je moderní stavby. Centrální budovu Německého technického muzea (Deutsches Technikmuseum) nelze přehlédnout. V horní části několikapatrového objektu na nábřeží Landwehrkanal je nad terasou zavěšený letoun Dakota – symbol odporu Západoberlíňanů proti ruské blokádě. Samotné muzeum má téměř dvě desítky oddělení věnovaných různým druhům techniky. Největší plochu zabírají expozice dopravních prostředků. Samostatné expozice má železnice, lodní, silniční i letecká doprava. Železniční expozice je umístěná ve dvou bývalých remízách. Ty byly citlivě restaurovány pro muzejní účely. Na místě je čtyřicet vozidel, která představují vývoj železniční dopravy od středověku po současnost. Zastoupená je tu ale také nejrychlejší meziválečná elektrická lokomotiva E 19 01 nebo předchůdkyně moderních elektrických lokomotiv řada E 44. Muzeum najdete na Trebbiner Strasse nedaleko zastávky metra U1 a U7 Möckernbrücke nebo U1 a U2 Gleisdreieck.

**Nejblíže železniční stanice:** Berlin Hbf



3. prosince 2022

## Do Brna na adventní Víno z blízka se slevou

Máte rádi dobré víno? Pak nesmíte chybět na festivalu Víno z blízka. První prosincovou sobotu od 11 do 17 hodin můžete ochutnat vynikající vína v atraktivních prostorách Augustiniánského kláštera ve Starém Brně. Letošního festivalu Víno z blízka se zúčastní 12 vinařů, kteří budou reprezentovat všechny čtyři moravské vinařské podoblasti. Přivezou na 100 vín k degustaci. Pokud přijedete vlakem ČD, získáte po předložení jízdenky ČD slevu 20% z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít cílovou stanici v Brně a být s platností 2. 12. nebo 3. 12. 2022.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Brno hl. n.



17. listopadu

## Neokoukatelné umění je ve státní svátek zdarma

Nenechte si ujít příležitost vidět zdarma sbírkové expozice Národní galerie Praha, která se může pochlubit největší sbírkou výtvarného umění u nás. Ve státní svátek 17. listopadu nemusíte za prohlídky platit vstupné. V Klášteře sv. Anežky České najdete přes 200 exponátů středověkého umění včetně pokladů z éry Přemyslovců a Lucemburků. Výtvarnými díly starých mistrů se můžete pokochat ve Schwarzenberském paláci na Hradčanském náměstí nebo ve Šternberském paláci. Ve Veletržním paláci si prohlédnete dvě expozice, z let 1796 až 1918 a meziválečné umění první republiky.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Praha hl. n.



Do 23. prosince 2022

## Plzeňské adventní trhy pod nejvyšší kostelní věží

Jedny z největších vánočních trhů u nás se každoročně konají v Plzni. Kolem katedrály sv. Bartoloměje najdete od 23. listopadu do 23. prosince vyzdobené stánky, které budou otevřené od 10 do 20 hodin. Těšit se můžete na rozmanitou nabídku rukodělných výrobků, vánočních ozdob, dárkového zboží i pestrý kulturní program. Ve stáncích budou prodejci nabízet občerstvení včetně svařeného vína, staročeského trdla, halušek nebo palačinek. Nepřehlédnutelnou atrakcí je vyhlídkové kolo vysoké 28 metrů. Z něj se vám naskytne pohled na vyzdobené náměstí i na celé město.

**Nejblíže železniční stanice:**  
Plzeň hl. n.