

# Železničář

2. PROSINCE 2021 | ROČNÍK 28 | CENA 42 Kč | VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



12

- 4–6 **Kaleidoskop**  
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**  
S předsedou představenstva společnosti DPOV Jiřím Jarkovským
- 10–14 **Zpravodajství**  
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–18 **Téma**  
V polovině prosince vstupuje v platnost jízdní řád pro rok 2022. Co vše přináší?
- 19 **Aktuálně**  
Vlaky z Brna do Blanska zastaví na rok modernizace koridorové trati.
- 22–23 **Dceřiné společnosti**  
Letošní podzim se u ČD Cargo nese ve znamení zvýšených objednávek přeprav uhlí. Nárůst je meziročně 100 tisíc tun.
- 24–25 **Provoz a technika**  
Pražské Masarykovo nádraží prochází kompletní rekonstrukcí. Obnová čeká nejen staniční budovu, ale i okolí.
- 27 **Zahraničí**  
ZSSK převzala poslední dva z celkem 51 modernizovaných dálkových vozů 2. tř.
- 28–29 **Recenze**  
Představujeme limitovanou sérii krytých vozů Gbk ČSD ve velikosti TT.
- 30–32 **Historie**  
Dráha císaře Františka Josefa právě slaví 150 let od zahájení pravidelného provozu. Co vše provázelo její nelehký vznik?
- 33–37 **Cestopis**  
Sever Německa je oblíbeným místem turistů z ČR. Neprávem přehlíženým cílem jsou Brémy. A právě sem vás zve.
- 40 **Tip na výlet**  
Kam vyrazit vlakem za zážitky

**TITULNÍ FOTO**

Autor: Michal Málek

Loňská zima byla po dlouhé době štědrá na sněhobílou nadílku i v podhůří Hrubého Jeseníku, jak můžete vidět na únorovém záběru RegioPantera u Velkých Losin



## InterJet ČD

Nový koncept dálkových osobních vlaků vychází z platformy Siemens Viaggio Comfort. Jedná se o netrakovní pětivozovou jednotku s tlakotěsnými průchody mezi vozy. Dodatečnou inovací je otevřená čelní stěna s posuvnými dveřmi. Díky tomu je možné pružně reagovat na aktuální potřeby provozu a nasadit další posilové vozy. Nové soupravy pojmenované InterJet v jízdním řádu 2022 vyjedou na spojích Západní expres z Prahy do Plzně a Chebu a také na vlaky Krušnohor z Prahy přes Ústí nad Labem do Karlových Varů a Chebu. V rámci společného projektu konsorcia Siemens Mobility a ŠT byla využita technologie výroby oken, která umožní snazší průchod signálu mobilních telefonů do soupravy se zachováním tepelněizolačních vlastností skel.

## InterJet





Ivan Bednárik

generální ředitel a předseda  
představenstva ČD

Vážení čtenáři,

před námi je konec roku 2021, proto bych rád pozdravil nejen všechny železničáře, ale také ostatní čtenáře, kteří mají železnici rádi. Předpokládám, že náš časopis berou do rukou právě lidé, kteří splňují jedno či druhé.

Nebudu plakat nad rozlitym mlékem – pandemií. To vůbec ne. Stačí si zapnout televizi nebo rádio. Ani bilancovat uplynulý rok mi nepřisluší, to nechám historii. Možná si dovolím jen jedno konstatování. Je vás hodně takových, kdo jste se letos napracovali jako nikdy před tím. A je jedno, jestli jezdíte na vlacích, udržujete koleje, opravujete vlaky v depech nebo pracujete ve stanicích a v kancelářích. Nezáleží na tom, ze které firmy vám posílají výplatu nebo kdo vám na konci roku píše zdravici. Každý z vás je dílek, bez něhož není železnice železnicí, ale prostě jen pouhým zaměstnáním. Vám všem, těm dílkům, které tvoří železnici a hrdě se komukoliv podívají do očí, když přijde řeč na vaši práci, tak přesně vám bych chtěl poděkovat.

Upřímně DĚKUJI vám, kdo se nebojíte zdolávat překážky, které vám život a práce kladou do cesty, a nevybíráte si lehčí cestu tím, že je obejdete. Dnes se bohužel mnohem častěji setkáváme se situacemi, kdy právě hledání snazší cesty válcuje zodpovědnost a kumšt, jež byly v minulosti samozřejmostí. Já nicméně věřím, že ještě stále většině lidí na dráze záleží na její budoucnosti.

Čtělo by to asi příklad, aby to nevyznělo tak, že děkuji každému. Železničář s velkým Ž je podle mě člověk, který udělá maximum pro to, aby vlak vyjel včas a dorazil do stanice, bez ohledu na jeho osobní nebo pracovní starosti. Prostě slouží. Ano, zanádává si na vedení, na plat, na výstrojové součásti, na výluky, na testování, očkování... Zkrátka na všechno na světě. Ale navzdory překážkám udělá všechno, co je v jeho silách, aby železnice jako celek fungovala a poskytovala zákazníkům co nejlepší servis. Svět nezajímá konkurenční boj, železniční balíčky EU, ani naše starosti, ale bezpečnost, komfort a přesnost vlaků.

Prosím zapomeňte u příležitosti „svátků klidu“ na všechno, co naše služba obnáší. Klidně si zanádávejte na šéfstvo, ale určitě nezapomeňte na své blízké, kteří mnohokrát tolerují naše rozhodnutí upřednostnit povinnost sloužit před zálibami a rodinným krbem. Nezapomeňte jim poděkovat za to, že to s námi vydrží další rok.

A malá rada. Hlavně slibte jim i sobě, že uděláte maximum, aby ten další rok byl lepší než ten, co právě končí.

A jestli vás to neurazí, já slibuji a děkuji.

Přeji krásné svátky.



*předchůdce...*

## Vozy řady Amz, ABmz, Bmz



Vozy Amz<sup>138</sup> zakoupily ČD v roce 2017 od ÖBB společně s dalšími 47 dálkovými vozy. Vyrobila je firma SGP Simmering. Jde o tlakový vůz 1. třídy pro dálkovou dopravu s max. rychlostí 200 km/h. Od něj je odvozený i vůz ABmz.



Vozy Bmz různých verzí cestující mohou využít ve vlacích EuroCity. Nejmodernější varianta, která jezdí na lince Praha – Berlín – Hamburk, disponuje kromě klimatizace i audiovizuálním informačním systémem či wi-fi.



## Parní legendu soustruží v pražském depu

Do Prahy dorazila koncem listopadu ze Slovenska legendární parní lokomotiva 498.104 Albatros. Ve Středisku údržby Jih jí pracovníci Českých drah obrábějí kola na moderním podúrovňovém soustruhu. Lokomotivní řada 498.1 drží československý parní rychlostní rekord 162 km/h. Moderní podúrovňový soustruh Českých drah je v České republice jediný svého druhu. Obrábí tandemově, a je tak podstatně rychlejší než jiná obdobná zařízení. Železniční dvojkolí soustruží přímo na vozidlech bez toho, aby se jakékoliv komponenty musely odmontovávat, navíc lze k soustružení přistavit i ucelené jednotky bez nutnosti rozpojení. Albatros je první parní lokomotivou, kterou pracovníci SÚ Jih soustružili, proto si přípravy vyžádaly hodně času. Od začátku používání tento stroj osoustružil už celkem 14 976 náprav. O lokomotivu 498.104 se stará slovenský Albatros klub, ten tento stroj využívá k historickým jízdám a setkáním, a to nejen na Slovensku. Lokomotiva 498.104 navštívila soustruh naposledy v roce 1972. Nově osoustružená kola parní lokomotivy by se ve vši parádě měla předvést už 4. prosince, kdy Albatros čeká Mikulášská jízda v okolí Bratislavy.



## Nadační fond Skupiny ČD mezi nejlepšími

Nadační fond ŽELEZNICE SRDCEM se umístil mezi pěti nejlepšími HR projekty soutěže Zaměstnavatel roku. Postavil se tak po bok projektů banky ČSOB, drogerie dm a společnosti innogy anebo ZF Automotive. Výsledky byly vyhlášeny v unikátním prostoru 4. patra OD Máj na Národní třídě v Praze. Nadační fond Skupiny ČD v regionálním a celostátním kole prezentovala vedoucí oddělení nábory a rozvoje zaměstnanců ČD Miroslava Růžičková. Umístění projektu je velkým úspěchem už proto, že byly v letošním ročníku preferovány zejména projekty reflektující covidovou dobu, digitalizaci a individuální přístup k zaměstnancům. Soutěž pomáhá rozvíjet oblast lidských zdrojů v České republice, a to bez ohledu na jejich historii, velikost, a dokonce i odvětví. Hodnocení probíhá celosvětově uznávanou metodikou Saratoga.



## Laminátka z Techmanie přejela do NTM

Unikátní prototyp šestinápravové Laminátky S 699.001 přejel na začátku listopadu z plzeňské Techmanie do chomutovského depozitáře Národního technického muzea (NTM). Techmania, jejíž hlavní náplní je přibližování vědy a techniky, spravuje několik klenotů Škody Plzeň. Nicméně po zhodnocení svých možností v ochraně exponátů a snaze centra se stát výkladní skříní nových technologií rozhodlo její vedení o odprodeji. Jelikož je vozidlo zapsáno na seznamu kulturních památek ČR, uplatnilo ministerstvo kultury předkupní právo státu ve prospěch NTM. Unikátu tak bude systémově zaručena nejvyšší možná právní ochrana a jistota zachování pro budoucí generace. Po dokončení stálé expozice Muzea železnice a elektrotechniky NTM na pražském Masarykově nádraží je předpokládán přesun z Chomutova právě sem. Laminátka S 699.001 byla vyrobena v roce 1963 coby největší a nejtěžší elektrická lokomotiva pro traťovou službu na území ČSR.





## ČD patří k důvěryhodným značkám

Sedmý ročník marketingového ocenění Nejdůvěryhodnější značka 2021 zná výsledky průzkumu zaměřeného na důvěru ve značky prodávané na území České republiky. V kategorii Poskytovatelé dopravních služeb se na prvním místě umístila společnost České dráhy. V rámci výzkumu, který vyhlášení předcházela, byly dotazány čtyři tisícovky respondentů. K hodnocení měli celkem sedm set značek z osmdesáti kategorií nejrůznějších oblastí. Ty jsou nominovány automaticky na základě prodeje. V každé kategorii může být nejdůvěryhodnější pouze jedna značka, což zaručuje, že všechny oceněné subjekty jsou skutečně silné a důvěryhodné. Za ČD cenu převzal ředitel odboru komunikace Radek Joklík.



## Zákazníci ČD mohou využít cyklověž v Milovicích

K úschově kol na nádraží v Milovicích nově slouží cyklověž. Zákazníci ČD s platnou aplikací na In Kartě mohou využít výhodné ceny úschovného. Prvních 24 hodin je zdarma, za každý další den platí jen 5 korun. Cyklověže propojují dva významné ekologické způsoby přepravy – železnici a kolo. Uschovat bicykl v biketoweru a pokračovat v cestě vlakem je možné už na 17 místech v republice. Cyklověž je samoobslužný skladovací systém pro kola řízený průmyslovým robotem. Uvnitř mohou cyklisté uskladnit kola v bezpečném a suchém prostředí bez přístupu jiných osob. Na kolo neprší ani se na něj nepráší a je celou dobu monitorováno kamerovým systémem. Všechna kola jsou po dobu úschovy pojištěna proti poškození a krádeži. Přístup ke kolu je 24 hodin denně. Cyklistům navíc ČD nabízí možnost výpůjčky kol v nádražních půjčovnách. V turistické sezoně od května do října toho využilo téměř osm tisíc zákazníků. Pět poboček bude mít otevřeno i v zimní sezoně.



## Vozy řad Btx a Bdtx dojezdily

Osobní vozy řad Btx a Bdtx před několika týdny skončily v provozu. Jsou již v nevyhovujícím stavu. Naposledy je České dráhy vypravily v soupravách cyklovlaků mezi Děčínem a Rumburkem na konci října letošního roku. V provozu je na jaře nahradí dva novější vozy řady Bdtm757, které ČD do Děčína přesunou z Trutnova. Z pravidelného provozu zmizely vozy už před dvěma roky. Vozy Bdtx vznikly mezi roky 2007 a 2011, a to úpravou vozů Btx763 v Krnovských opravárnách a strojírnách (KOS). Původně se vyráběly v první polovině 60. let. Naopak vozy řady Bdtm mají původ ve vozích řad Btm755 a Btm750 a pro ČD je mezi roky 2004 a 2013 rekonstruovaly opět KOS.



## Studenti se věnovali čisté mobilitě

Průmyslové muzeum v Mladějově hostilo další ročník odborného vzdělávacího semináře pro studenty Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice Den čisté mobility. Seminář byl rozsáhlejší než v předchozích letech, a to ze dvou důvodů – prvním bylo zahájení výuky v nově akreditované studijní specializaci Elektrická trakce a elektromobilita a druhým snaha vynahradiť dlouhou dobu distanční výuky. Seminář se zúčastnilo přibližně 30 studentů napříč studijními obory fakulty. Akce byla příležitostí k tomu, aby se mladí lidé dozvěděli více o souvislostech a trendech v dopravních oborech. Hovořilo se i o železnici, respektive nadcházejících významných meznících. Jsou to především přechod na jednotnou soustavu trakčního napájení, zavedení ETCS, nulová uhlíková stopa a výstavba vysokorychlostních tratí. Na semináři vystoupil i Jiří Pohl z firmy Siemens Mobility s tématem Multimodální čistá mobilita.

## Studenti si prohlédli správkářenskou halu v Maloměřicích



Studenti brněnské Střední školy technické a ekonomické Olomoucká navštívili depo Českých drah v Brně-Maloměřicích. Zaměstnanci ČD z Oblastního centra údržby Východ pak studenty třetího ročníku maturitního oboru Mechanik elektronických zařízení provedli celým střediskem údržby. Mezi nejzajímavější část exkurze patřila návštěva nově vybudované opravárenské haly, kde servisujeme moderní elektrické jednotky z rodiny Panterů. V jedné jednotce se dokonce podívali na stanoviště strojvedoucího. Moderní správkářenská hala Českých drah v Maloměřicích už nedávno hostila delegaci lotyšského dopravce Pasažieru vilciens. Ten si chce obdobnou halu pořídit právě proto, že bude provozovat jednotky RegioPanter, a u nás kolegové z Lotyšska sbírali zkušenosti.



## Nádražní budova v Převýšově zůstane

Zástupci Správy železnic a obce Převýšov se dohodli na zachování místní nádražní budovy, která měla původně ustoupit plánované modernizaci železniční trati z Prahy do Hradce Králové. Obec si pronajme volný prostor v přízemí objektu, pro který Správa železnic nebude mít využití. Zároveň pokračuje příprava nové varianty vedení trasy, která povede mimo nádraží. Správa železnic hledala spolu s obcí Převýšov řešení od jara tohoto roku. Klíčovým bodem jednání se stal nakonec pronájem přízemních prostor. Částka za nájem pokryje provozní náklady a běžnou údržbu a umožní tak zachování objektu. V prvním patře zároveň budou moci zůstat stávající nájemníci, kteří obývají tamní byty. Správa železnic zároveň představila další modifikace trasy v okolí Převýšova, které umožňují budovu zachovat a zároveň minimalizují nutnost snížení traťové rychlosti. Nové varianty umožňují snížit propad na 120 km/h, respektive 130 km/h v případě, že by trať vedla v těsném sousedství výpravní budovy.



## Začala rekonstrukce stanice Vsetín

Správa železnic začala rekonstruovat železniční stanici Vsetín. Náklady činí 3,376 miliardy, hotovo by mělo být na začátku roku 2025. Nová výpravní budova, která nahradí současnou, bude sloužit jako společný odbavovací terminál pro vlaky i autobusy a poslouží i pro zajištění provozního zázemí stanice. Během následujících měsíců dělníci vybudují tři nástupiště, vzniknou nové podchody i parkovací dům. Zároveň se zredukují současné kolejiště a nově uspořádá tak, aby mohla být zřízena nástupiště s nástupní hranou ve výši 550 milimetrů nad kolejí s mimoúrovňovým přístupem pro cestující. Hlavním cílem je zajištění bezbariérového přístupu na nová nástupiště, zvýšení rychlosti projíždějících vlaků a vyšší bezpečnost provozu. Terminál bude mít dvě nadzemní a jedno podzemní podlaží, to bude komunikačně propojené s navazujícím podchodem. Hlavní čekací plochy pro cestující budou umístěny v odjezdové hale v prvním podlaží. Navazovat budou přímo na pokladny. V nejvyšším podlaží nad pokladnami vznikne zázemí pro zaměstnance včetně šaten.



## Na Masarykově nádraží se uctila památka obětí holocaustu

Centrum studií genocid Terezín ve spolupráci s Vojenským historickým ústavem, Armádou ČR, Českými drahami a ČD Cargo si na pietním shromáždění připomnělo první transport židovských obyvatel z Prahy do Terezína. Přesně před 80 lety – 24. listopadu 1941, byl z pražského Masarykova nádraží (tehdy Hyberského) vypraven první transport židovských občanů z Prahy do Terezína. Uctění památky obětí holocaustu se odehrálo koncem listopadu na Masarykově nádraží v Praze. ČD zastupoval generální ředitel a předseda představenstva Ivan Bednárik. „Jako železničář si připomínám nejhroší období zneužití železnic v Evropě. Vlakovými transporty bylo do Terezína deportováno více než 150 tisíc lidí. Podobné události se nesmějí už nikdy opakovat. Proto tady dnes stojím se skloněnou hlavou a také proto České dráhy dlouhodobě podporují Výzkumné centrum archeologie zla, které tuto akci pořádá,“ řekl. ČD pro akci zapůjčily speciální vůz, symbolizující transportní vagon, tzv. dobytčáky, které před osmdesáti lety přepravovaly židovské obyvatele do koncentračního tábora v Terezíně.





# Zaměříme se především na opravy perspektivních řad

Velkou výzvou do budoucnosti se pro dceřinou společnost Českých drah DPOV stane změna programu oprav železničních kolejových vozidel v dalším období. O co konkrétně se jedná, na co se podnik hodlá zaměřit, ale i jaká je hlavní náplň firmy v současné době, prozradil v rozhovoru pro časopis Železničář generální ředitel a předseda představenstva DPOV Jiří Jarkovský.

DPOV | Foto: Michal Málek

## Jaký je nosný program vaší firmy v současné době?

Stěžejní náplň naší společnosti je v jednotlivých Provozních střediscích (PSO) v současné době relativně stabilní. Pokud to vezmu od východu, tak v PSO Veselí nad Moravou jsou to především RegioNovy, řada 814 i 814.2. Vzhledem k ukončení projektu modernizace moto-

rového vozu řady 810 na řadu 811 předpokládáme navýšení kapacity pro opravy těchto motorových jednotek v roce 2022 na dvojnásobek. Samozřejmě nemohu zapomenout na čtyřnápravové motorové vozy řad 842 a 843 včetně řídicích vozů a v neposlední řadě i na to nejmodernější, co České dráhy v motorové trakci provozují, a to jsou motorové vozy řady 841 a motorové jednotky řady 844. Pokud se týká těchto jednotek, uzavřeli jsme

smlouvu se společností AŽD, na jejímž základě bychom měli zajišťovat montáž ETCS do všech jednotek, ať už jako součást periodické opravy, nebo i samostatně, paralelně s periodickými opravami. Nezakrývám, že je to pro naše kolegy ve Veselí nad Moravou velká výzva. Ve středisku oprav Přerov je program zaměřen na elektrické jednotky řady 471 a na elektrické lokomotivy s pulzní regulací – především řady 162 a 362. Opra-

vy dalších elektrických lokomotiv řad 151, 371, 210 a podobně budou realizovány maximálně v řádu let a jejich odstavení z provozu bude závislé na rychlosti pokrytí železniční sítě systémem ETCS. Středisko oprav Nymburk se dlouhodobě orientuje na opravy a modernizace osobních vozů klasické stavby a v tomto segmentu je jeho činnost pro České dráhy nenahraditelná. Samozřejmě nemohu zapomenout ani na opravy motorových vozů řady 854, přípojných vozů řady 054 ve všech variantách, řídicích vozů řady 954 a v neposlední řadě i na opravy podvozků pro elektrické jednotky řady 680.

**Řada odborníků i nadšenců železnice v nedávné době pozorně sledovala modernizaci malých motorových vozů řady 810, obchodně nazvaných RegioMouse. Máte v plánu upravit či modernizovat ještě další vozy, či tato „sada“ pro Moravskoslezský kraj již skončila?**

Projekt řady 811 a přípojných vozů řady 012 v průběhu třetího čtvrtletí tohoto roku skončil a nemáme žádné informace o tom, že by některý objednatel veřejné dopravy měl o další podobná modernizovaná vozidla zájem. Obecně platí, že většina objednatelů o vozy řady 810 a z nich odvozené alternativy z dlouhodobého hlediska nemá zájem a pokud by k nim existovala alternativa odpovídajících parametrů především po stránce provozních nákladů, zřejmě by jejich vyřazení z provozu bylo podstatně rychlejší. Pokud se týká klasických motorových vozů řady 810, probíhá v našem středisku oprav v Přerově jejich modernizace, která spočívá v dosazení jiného typu spalovacího motoru, v instalaci nových sedaček včetně spouštěcích oken a informačního systému, ale očekává se, že tento typ modernizace bude nejspíše v roce 2022 ukončen. Pak už budou následovat pouze periodické opravy stupňů R1, respektive R2 až do okamžiku, než budou vyřazeny z pravidelného provozu. Novinkou je nový nátěr těchto motorových vozů podle barevného vzoru Pražské integrované dopravy (PID).

**Jste specialisté na opravy i nejmodernějších motorových vozů řady 843 (Stadler RS 1 neboli RegioSpider) i jednotek řady 844 (RegioShark), budete v této činnosti pokračovat? Případně rozšíříte svůj záběr i na další destinace?**

Jak jsem již řekl, vzhledem k ukončení projektu modernizace motorového vozu řady 810 na řadu 811 se nám v PSO Veselí nad Moravou příští rok výrazně uvolní kapacity pro opravy ostatních motorových jednotek. A věnovat se zde samo-

zřejmě budeme těmto vozidlům, tedy jak řadám 843, tak i RegioSharkům.

**Můžete zhodnotit tvrdou dobu dvou lockdownů loni a letos? Jak jste je zvládli a museli jste redukovat některá pracovní místa?**

Dopady epidemie COVID-19 neměly na činnost naší akciové společnosti zásadní vliv. Zvýšila se sice nemocnost, a to především na jaře roku 2021, ale situaci jsme zvládli a já bych za to chtěl všem zaměstnancům DPOV poděkovat. I když některá opatření jim poměrně znepříjemňovala život. Mám na mysli nošení roušek a respirátorů, komplikovanější organizaci práce jednotlivých pracovních kolektivů včetně závodního stravování, ale i pravidelné testování, na které řada zaměstnanců docházela v době volna. Program oprav železničních kolejových vozidel však nebyl zásadním způsobem narušen. Nepřítomnost zaměstnanců z důvodu nemoci nebo karantény jejich kolegové operativně nahrazovali přesčasovou prací. I za to jim patří poděkování. Negativně a s přímým dopadem na termíny dodávek náhradních dílů se situace projevila u našich subdodavatelů. V tomto případě jsme situaci ohledně prodloužení termínů některých zakázek řešili s kolegy z Českých drah na Odboru kolejových vozidel.

**Jak kooperujete činnost s mateřskou firmou ČD. V jakých oblastech?**

Spolupráce se společností České dráhy je možné rozdělit do dvou oblastí. První je součinnost se správci řad z Odboru kolejových vozidel, kteří rozhodují o přístavbě konkrétních vozidel do opravy včetně stanovení požadovaného stupně opravy. Navíc se zúčastňují komisionálních prohlídek, na kterých se mimo jiné upřesňuje rozsah prací, a stanovují termíny pro dokončení zakázky. V této oblasti je spolupráce mezi odpovědnými zaměstnanci na profesionální úrovni. Druhou oblastí je spolupráce s kolegy v jednotlivých OCÚ, která se zaměřuje na výpomoc při zajištění nedostatkových náhradních dílů a na pomoc s odstraňováním závad v době záruky vozidla tak, aby byla minimalizována doba jeho vyřazení z provozu. I v této oblasti vnímám spolupráci na velmi dobré úrovni.

**Co připravujete v opravárenském, případně výrobním programu ve vašich PSO na nejbližší období? Jakým výzvám budete v nejbližší době čelit?**

Základní výzvou do budoucna pro DPOV bude změna programu oprav železničních kolejových vozidel v dalším období. Chceme se zaměřit především na segment vozidel, jejichž opravy umí-

Základní výzvou do budoucna pro DPOV bude změna programu oprav železničních kolejových vozidel v dalším období. Chceme se zaměřit především na segment vozidel, jejichž opravy umíme. Rádi bychom v budoucnu opravovali například moderní elektrické lokomotivy z produkce firem Siemens nebo Bombardier.







me a máme co nabídnout. Navíc v souvislosti s ETCS nebudou vozidla některých řad odstavována do periodických oprav, což bude mít negativní dopad na potřebu počtu zaměstnanců a do personálního plánu jako celku. Proto musíme hledat nový program, případně navyšovat potřeby oprav vozidel perspektivních řad. Rádi bychom v budoucnu opravovali například moderní elektrické lokomotivy z produkce firem Siemens nebo Bombardier, případně navýšili počet oprav u jednotek řady 471 tak, abychom periodické opravy stupňů R2 a R3 všech jednotek zajišťovali pouze ve středisku oprav Přerov. Chceme také modernizovat další řady vozidel pro České dráhy podle jejich požadavků. O tom a o dalších projektech v současné době ve spolupráci s Českými drahami diskutujeme a připravujeme rozvojové investiční programy jednotlivých středisek oprav v krátkodobém i střednědobém horizontu tak, aby reflektovaly zájem a potřeby celé Skupiny ČD a na očekávané změny co nejlépe připravily. Aktuálně investujeme i do navýšení kapacity pracoviště oprav podvozků v provozním středisku oprav v Nymburce, které je vyvoláno primárně potřebou oprav podvozků pro Skupinu ČD. Pozornost věnujeme rovněž rozvoji vlastní Projektční kanceláře, která zajišťuje projektovou dokumentaci, tvorbu technologických postupů oprav a podkladů pro homologaci vozidel. ○

 **DPOV**  
Člen Skupiny ČD

### **Jiří Jarkovský**

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

# Pavouci se na čas usídlili v okolí Kralup



Cestující jezdící pravidelně z Kralup nad Vltavou do Loun a Velvar od začátku listopadu vozí před časem zakoupené motorové vozy řady 841. České dráhy tu v rámci zkušebního provozu nasadily čtyři vozidla. Ta v provozu dočasně nahradila starší motoráky řad 809 a 810.

Josef Holec s využitím TZ | Foto: autor

Čtyři nízkopodlažní motorové vozy řady 841 slouží od začátku listopadu cestujícím na spojnících Kralup nad Vltavou s Louny anebo Velvary. Na trasách nahradily starší motorové vozy řad 809 a 810. ČD RegioSpidery testují pro možné budoucí využití typově obdobných vozidel právě v okolí Prahy. Znamená to tedy, že jsou na trasách jen dočasně.

„Pracujeme na tom, aby cestování vlaky bylo pro cestující komfortní a odpovídalo požadavkům a očekáváním, které jsou na ně v dnešní době kladeny. Tyto RegioSpidery nahradí starší a již nevyhovující motoráky a jsem přesvědčený o tom, že cestující s jejich nabízeným servisem bu-

dou spokojeni,“ uvedl radní pro veřejnou dopravu Středočeského kraje Petr Borecký, který se spolu se zástupci ČD zúčastnil jedné z prvních jízd. „Nasazení těchto komfortnějších vozidel vnímám jako jeden z dalších kroků v modernizaci veřejné dopravy. Převážně komfort 21. století je pro nás prioritou i v odlehlejších částech kraje. Nízkopodlažní vlaky nabízejí pohodlné a bezpečné cestování osobám se sníženou pohyblivostí, především vozíčkářům a seniorům, ale současně i cyklistům nebo maminkám s dětmi,“ doplnil ředitel IDSK Zdeněk Šponar.

## Po modernizaci jinam

Nízkopodlažní vlaky České dráhy odkoupily na konci loňského roku od německého

dopravce SWEG. „Motorové vozy Stadler RS1 byly vyrobeny v roce 1997 a cestujícím nabízí 71 míst k sezení, prostorný interiér, bezbariérový přístup a dostatek místa. S délkou přes 25 metrů a váhou kolem 50 tun dosahují maximální rychlosti 120 km/h, podvozkový pojezd vozidla navíc lépe absorbuje nerovnosti kolejiště a tím zásadně zlepšuje jízdní komfort,“ řekl člen představenstva ČD a náměstek pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Vlaky z dvaadvacetikusové série nakoupené od SWEG budou v okolí Kralup nad Vltavou jezdit více než rok, potom je čeká modernizace. ČD je dovybaví technologií wi-fi, úprav se dočká audiovizuální informační systém, doinstalovány budou klimatizace a elektrické zásuvky, sedačky si dopřejí nové čalounění a skříň nový lak podle požadavku objednatele. A kam definitivně zamíří poté? Od prosince 2023 je dopravce po modernizaci nasadí na linky v krajích Ústeckém a Pardubickém. Vždy po jedenácti kusech. Do té doby budou postupně jezdit ve středních Čechách, Vysočině a Ústeckém kraji, přičemž na ústecké krajské lince U11 z Postoloprty přes Louny do České Lípy už zůstanou i po modernizaci.

ČD již nyní jedná se Středočeským krajem o pořízení typově obdobných moderních vozidel, která by zlepšila kvalitu cestování nejen na této trati, ale i na jiných regionálních tratích ve středních Čechách. Stejný typ vozidel národní dopravce provozuje již řadu let pod názvem RegioSpider v Libereckém kraji nebo na Vysočině. ○

## Žralok z Milavčí už se do provozu nevrátí

Jednotka 844.006, která byla poničena při srpnové mimořádné události u Milavčí na Domažlicku, se už do provozu nevrátí. Zcela zničená polovina vlaku bude sešrotována poté, co z ní technici odinstalují všechny upotřebitelné díly. Druhou polovinu si České dráhy ještě nějaký čas nechají a také použijí jako zásobárnu komponent. V druhé polovině vlaku je poškozen především podvozek, respektive uzel uložení dílu na podvozku, dorazy podvozků a powerpack včetně zavěšení.

„Jednotka je poničena natolik, že by se oprava už nevyplatila,“ upřesnil Radek Sedláček, vedoucí oddělení servisu hnacích vozidel ČD. „Kromě toho by rekonstrukce trvala příliš dlouhou dobu. Věc jsme řešili i s výrobcem,“ doplnil. Nyní je poničená polovina

dvouvozové jednotky odstavená v plzeňském Oblastním centru údržby ČD Západ, druhá je zatím v Blížejově. Nebude se tak opakovat model, který České dráhy aplikovaly po incidentu u Perninku. Tehdy se totiž rozhodly RegioShark opravit.



## Stamilionové škody

Do šrotu putoval i osobní vůz řady Bdmpee, řazený za lokomotivou mezinárodního Západního expresu, který do jednotky 844.006 čelně narazil. Nejdříve jej hasiči pomocí jeřábu snesli na louku pod železničním náspem a později jej rozřezala a zlikvidovala specializovaná firma. ČD si nechaly jen náhradní díly včetně podvozků.

Při mimořádné události, která se stala letos 4. srpna, se střetly expres v čele s motorovou lokomotivou řady 223 německého dopravce s osobním vlakem, vedený jednotkou RegioShark. Při incidentu zemřeli tři lidé – dva strojvedoucí a jedna cestující. Škody přesáhly sto milionů korun. Příčiny neštěstí u Milavčí i nadále šetří orgány činné v trestním řízení a Drážní inspekce.

Josef Holec | Foto: Drážní inspekce



## České dráhy uspořádaly další prezentační den pro studenty

České dráhy jsou moderní firma. Mohla se o tom přesvědčit osmadvacítka studentů plzeňské Střední průmyslové školy dopravní, kterou ČD pozvaly do Klatov na speciální prezentační den. Dopravce jim ukázal nejen zázemí, ale představil i činnost jednotlivých profesí.

Josef Holec | Foto: autor

České dráhy uspořádaly v klatovské železniční stanici další prezentační den pro studenty plzeňské Střední průmyslové školy dopravní Karlovarská. Osmadvacet studentů si mohlo prohlédnout zázemí ČD i Správy železnic anebo se vlakem vydat na krátkou exkurzi po zdejšímu depu. Několik z nich se netajilo tím, že by chtěli u národního dopravce pracovat.

„Cílem akce bylo studenty zaujmout a třeba je přimět k práci u Českých drah,“ uvedl Miroslav Skoupa, českobudějovický regionální manažer Zákaznického personálu Oblastního ředitelství osobní dopavy ČD Západ (OŘOD). „Chceme možným budoucím kolegům ukázat, že jsme moderní firma, a představit jim podmínky, ve kterých by mohli pracovat. Součástí je prohlídka pracovišť, ukázka techniky a softwaru, se kterým by mohli být denně ve styku. Představujeme jim i práci jednotlivých provozních zaměstnanců i to, jak se o ně firma stará,“ doplnil.

### Budoucnost u ČD

Studenti si prohlédli prostory osobních pokladen, nedávno rekonstruované

a moderně vybavené středisko vlakových čet anebo zázemí správce infrastruktury. Čas byl vyhrazen i na projížďku RegioNovou po zdejšímu depu, což většina studentů včetně pedagogického doprovodu ocenila jako zajímavé zpestření. Celým

dnem pak potenciální nové kolegy provedli supervizoři, dozorčí osobní přepravy, regionální manažer a zaměstnanci Správy železnic. „Snažíme se všem předat informace, které studentům umožní se rozhodnout, které jim rozšíří obzory. Se studenty hovořila i naše kolegyně, specialista nábory z odboru péče o zaměstnance,“ doplnil Miroslav Skoupa.

Mezi studenty už leckteří chodí do plzeňského Oblastního centra údržby ČD na praxe. Projdou celou centrální halou oprav. V Klatovech se však objevilo i několik studentů – brigádníků, kteří už si u ČD přivydělávají jako vlakvedoucí, i těch, kteří chtějí být strojvedoucími. „Po maturitě, která mě čeká na jaře, chci jít dělat strojvedoucího. Nejsem typem člověka, který stojí na jednom místě. Rád se pohybuji a cestuji. To mi profese umožní. Nebudu kancelářskou krysou,“ prohlásil jeden z příchozích studentů Nick Taišl.

### Dopravce hledá posily

Různé propagační akce přináší své ovoce, Českým drahám se daří získávat kolegy mezi mladou generací. „Stále však hledáme vlakvedoucí, pokladní pro vnitrostátní i mezinárodní odbavení, anebo strojvedoucí,“ vyjmenoval Miroslav Skoupa. Nejen oni pak mohou navštívit kariérní webové stránky [www.cd.cz/kariera](http://www.cd.cz/kariera).

Prezentační den nepořádalo OŘOD Západ poprvé. Pozvání už studenti přijali v červnu 2019, obdobná akce se později konala i v Českých Velenicích. „Exkurze se moc povedla. Byli jsme velmi nadšeni. Prý se jednalo o jednu z nejpovedenějších exkurzí. Mělo to švih, žádné prostoje, žáci neměli čas se nudit,“ zhodnotila na závěr kantorka Helena Šleglová. ○



## Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc prosinec zní: **Kolik bylo vyrobeno kusů lokomotivy Kyklop a jaký byl její rychlostní rekord?**

Své odpovědi nám zasílejte do **31. prosince** na adresu [soutez@cd.cz](mailto:soutez@cd.cz). Do předmětu zprávy uveďte „Železničář prosinec“. Tentokrát se hraje o knihy Stříbrný šíp, motorový vůz M 260.001 a Kyklop, lokomotivy řady T 499.0.

Správná odpověď z č. 11: Poprvé vyjel Orient expres z pařížského Východního nádraží v úterý 5. června 1883. Publikaci Exotické železnice získává Martin Sládek, Ostrava.



# Spolek Zelená železnice hledá odpovědi na otázky spojené s bezemisní dopravou

Čeká železnici zářná bezemisní budoucnost? Jaké technické řešení bude splňovat podmínky roku 2050? Budou parametry nastavené pro jednotlivé dopravní módy spravedlivé? Jaké očekávat náklady a budou existovat nějaké dotační tituly? To je jen část otázek, které již nyní řeší dopravci, výrobci vozidel, distributoři paliv, akademická obec a další. Aby bylo hledání odpovědí efektivní a smysluplné, založili spolek Zelená železnice.

Redakce | Foto: Michal Málek, Alstom

Jeho cílem je definovat technická řešení bezemisní mobility vhodná pro Českou republiku, prosazovat příslušnou legislativu a hledat finanční zdroje pro naplnění ambiciózních plánů EU. Spolek by měl být odborným partnerem státních a unijních úřadů či samospráv.

„Stačí si pustit televizi anebo si přečíst noviny. Všude se hovoří o Green Dealu neboli Zelené dohodě pro Evropu, snižování emisí, atd. Prvním významným milníkem je rok 2030, kdy bychom měli mít emise nižší o 55%. My se ovšem musíme dívat mnohem dále, protože investice do kolejových vozidel jsou plánovány na třicet let. A to už jsme v roce 2050, kdy by měla být Evropa emisně neutrální,“ říká Václav Nebeský, místopředseda představenstva ČD, a dodává, že Zelená železnice se snaží najít řešení, které bude nejen maximálně šetrné k životnímu prostředí, ale zároveň technicky a ekonomicky udržitelné.



Záběr ze společného jednání spolku v Masarykově salonku na stejnojmenném nádraží letos v říjnu

## Bude lepší vodík, nebo baterie?

Pokud zůstaneme u techniky, spolek by měl umět ukázat na optimální trakci pro železniční kolejová vozidla, a to nejen pro nejbližší roky, ale i pro další dekády. Odpovědět na otázku, který ze

zvažovaných pohonů bude opravdu efektivní. Zda se orientovat na bateriový pohon, elektřinu z trakční soustavy, diesellový motor splňující emisní normy, vodíkový pohon anebo hybridy. „Když se setkáte s lidmi z ministerstva

## Drážní úřad informuje

Vážení železničáři, přiblížily se Vánoce, období zaslouženého klidu a odpočinku po hektických přípravách na konec roku. Ani letos nám bohužel pandemie COVID-19 nedopřála oddechu. Na dráhách se ale nezahálelo. Modernizovala se řada tratí a výpravních budou, rostly se počty dopravců a v rámci Evropského roku železnice se uskutečnilo i několik významných událostí jako například jízda Evropského expresu. Užijme si proto klidné Vánoce a do roku 2022 vykročíme s optimismem. Bezstarostnou jízdu novým rokem Vám přeje Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu.

Obrázek nakreslila jedenáctiletá Anička z DD Jeseník. Výrobou tohoto PF byly podpořeny děti z dětských domovů prostřednictvím DEJME DĚTEM ŠANCI.



průmyslu a obchodu, řeknou vám, že v případě paliv se držíme energetické neutrality. Je to správný přístup, jenže my musíme říci, že ČD mají určitý vozídlový park, závazky, objednávky na techniku, plán údržby. A že my jsme ten, kdo to musí umět skloubit, a že to není úplně levné,“ popisuje Václav Nebeský současnou situaci. V propočtech zatím ekonomicky nejlépe vychází vodík. Jenže až po roce 2030, protože jen vybudování potřebné infrastruktury a zázemí pro vodíková vozidla představuje násobky cen v porovnání s konvenčními pohony. Přesto musí železnice výrazně snížit svou energetickou stopu, aby zvládla cíle nastavené Evropskou unií. Kromě toho jde o trend, který kladně hodnotí objednatelé dopravy.

Kromě hledání technických řešení je cílem Zelené železnice také legislativní činnost a narovnání některých rozporů. „Auto na elektrický pohon je podporované, elektrická lokomotiva už méně. Přitom se argumentuje tím, že elektroauto už nespáluje fosilní palivo. Elektrická lokomotiva také nespáluje fosilní palivo, přitom ale elektrická energie je v konečném důsledku odebírána ze stejné elektrárny a po stejné rozvodné síti jako ta, která pohání elektrické lokomotivy. My, železničáři, to vnímáme jako nespravedlnost a chtěli bychom stav narovnat,“ říká Václav Nebeský.

### Jednoznačné řešení zatím neexistuje

Jak ale dojít k rovnému řešení? Jednou z cest je komunikace. Zástupci spolku počítají s tím, že se budou bavit se všemi zainteresovanými ministerstvy, Parlamentem ČR, samosprávami i evropskými institucemi. Už i objednatelé veřejné dopravy se ptají, kdy na tratě vyjedou vozidla s nulovými emisemi a proč je ČD ještě neobjednaly? V tuto chvíli však neexistuje masové řešení, resp. ne takové, které by bylo udržitelné po celou dobu plánované životnosti. Výrobci jsou sice daleko, ale stále jen ve vývojové části. „A pokud vozidlo mají, jde o neskutečně drahou malosérii,“ upřesnil Václav Nebeský.

Velkým otazníkem k řešení je nákladnost. Například v případě uvažovaného vodíku jde o investice počítané ve stonásobcích oproti těm současným. „Vlaky by měly navíc používat tzv. zelený vodík, to znamená vodík vyrobený z obnovitelných zdrojů, bez uhlíkové stopy,“ zmínil další prozatímní problém Václav Nebeský. Na druhou stranu ještě existuje modrý vodík, který je vedlejším produktem průmyslových procesů, popř. další „barevné“ druhy vodíku, které se musí ještě čistit, což opět zvyšuje náklady.

### Členové spolku

Členy spolku Zelená železnice jsou České dráhy, ČD Cargo, CZ Loko, Škoda Transportation, Siemens Mobility, Vysoká škola logistiky v Přerově anebo distributor a zpracovatel paliv ČEPRO. Zájem o členství projevili Alstom, Stadler a ČEZ ESKO. Rozhovory o spolupráci probíhají např. s Orlen Unipetrol, Univerzitou Pardubice, ČVUT a dalšími.



### Bez podpory to nepůjde

Z toho je zřejmé, že rozvoj emisně neutrální mobility stojí na obřích investicích. V tomto by měl vývoj ještě postoupit a pomoci by měly i dotace. Spolek

Zelená železnice má proto v plánu podporovat vznik příslušné legislativy i hledání finančních zdrojů. „Když se podíváte do dotačních programů, zjistíte, že jsou roztržštěné. My bychom byli rádi, aby dotace v konečné fázi putovaly k nízkoemisním vozidlům a systém byl nastaven férově,“ prohlašuje místopředseda představenstva ČD Václav Nebeský. „Jistě, jsou tam i další konkrétnější cíle. Například snížit spotřebu nafty. Spousta unijních institucí se tváří, že nafta prostě zmizí. Ale je to nesmysl, bude tu určitě dalších 15 až 20 let,“ připomněl.

Činnost Zelené železnice reaguje i na masivní společenskou poptávku a diskuzi o ekologii. „Víme, že zhruba polovina společnosti je strategií Zelené dohody pro Evropu nakloněna a druhá ne. Chceme věci uvádět na pravou míru a skupiny sblížovat. Měli bychom se dívat i dál za rok 2030 a také bychom měli umět přiznat, že cena za vlakokilometr poroste.“ Podle Václava Nebeského nelze ekologii ignorovat, je nutné brát Green Deal jako cestu, nikoliv cíl. Pomoci skládat všechny argumenty by měl i výkonný ředitel, kterého spolek vybral. Jedná se o Antonína Felbera, který nastupuje 1. 12. 2021. ○



Na hlavních tazích zůstává prioritou elektrifikace tratí...



...zatímco na regionálních tratích je jednou z možností i vodíkový pohon

# Wi-fi se rozšíří do další tisícovky vlaků

Mezi cestujícími oblíbená služba wi-fi se dočká dalšího rozšíření. ČD totiž meziročně navýší počet vlaků s bezdrátovým připojením o dalších 1 015. Navíc v části spojů, kde byla wi-fi dostupná už letos, přibude vozů s přístupem na internet. Na začátku jízdního řádu 2022 nabídne wi-fi již 90 % dálkových vlaků a třetina všech denně vypravovaných spojů ČD.



Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Wi-fi patří podle marketingových průzkumů u cestujících k jedné z nejčastěji požadovaných doplňkových služeb. „Ve stále více vlacích ji chtějí také objednatelé veřejné dopravy. Proto wi-fi v našich soupravách průběžně rozšiřujeme a k začátku jízdního řádu ji budeme nabízet ve 2 248 spojích denně. Do stovek dalších spojů ji zavedeme v průběhu roku 2022,“ řekl Ivan Bednárik, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah.

Wi-fi se nově objeví například v rychlících Vltava a Lužnice z Prahy do Českých Budějovic a Českých Velenic, kde dosud nebyla. „Více vozů s touto službou nabídneme také v rychlících Vysočina z Prahy

přes Havlíčkův Brod do Brna a Bouzov z Brna do Olomouce a Šumperka,“ uvedl náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

## I v regionálních spojích

Pozadu však nezůstane ani regionální doprava. „Technologii wi-fi jsme letos dosadili rovněž na všechny jednotky CityElefant. Díky tomu ji nabídneme plošně v rámci Pražské integrované dopravy a Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS a částečně také v Ústeckém a Pardubickém kraji. V souladu s požadavky objednavatelů regionální dopravy rozšiřujeme nabídku sítě wi-fi i na dalších tratích a do dalších vozidel včetně motorových jednotek

RegioNova nebo modernizovaných vozů 810,“ doplnil Jeřeta.

Na začátku platnosti jízdního řádu 2022 v prosinci bude palubní wi-fi síť v 90 % dálkových vlaků a ve třetině všech denně vypravovaných spojů Českých drah v celé republice. Stovky dalších spojů sice nabídnou wi-fi, ale v jízdních řádech například kvůli oběhu různých souprav přímo označené nebudou. O možnosti připojení k internetu se v takovém případě cestující dozvědí přímo ve vozech, které jsou označené příslušným piktogramem.

## Plány pro příští rok

Připojení k internetu přes palubní wi-fi se v průběhu roku 2022 objeví i v dalších vlacích. Půjde jak o nově dodané soupravy, například RegioPanter v Plzeňském a Jihočeském kraji, tak o stávající provozovaná vozidla. České dráhy zároveň poplávají instalaci technologie do desítek motorových vozů a jednotek, přípojných vozů motorových souprav pro regionální dopravu a do rychlíkových vozů, které nyní obsluhují linku Labe Praha – Děčín.

Kromě toho se v jízdním řádu 2022 rozšíří počet vlaků vybavených palubním informačním portálem na celkem 73 spojů operovaných jednotkami InterPanter, Pendolino, railjet a InterJet. Ten nabízí ke stažení například hry, e-knihy či filmy. Navíc poskytuje informace o jízdě vlaků. Vedle linek Praha – Ostrava a Praha – Brno – Břeclav bude palubní portál k dispozici i na tratích Praha – Plzeň – Cheb a Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb. ○

## Výzkumný Ústav Železniční expandoval na Slovensko

Výzkumný Ústav Železniční v rámci své dlouhodobé strategie dokončil vstup na slovenský trh prostřednictvím své 100% dceřiné společnosti VUZ Slovakia. Ta bude poskytovat slovenským klientům především služby posuzování interoperability, tzv. služby NoBo.

VUZ je Autorizovanou osobou č. AO 258 a Oznámeným subjektem č. 1714 posuzujícím strukturální subsystémy Infrastruktura, Energie, Kolejová vozidla, Traťové a palubní řízení a zabezpečení, a to včetně příslušných prvků interoperability v železničním systému Evropské unie.

Řízením rozvoje VUZ Slovakia a jejím jednatelům byl jmenován technický ředitel a člen představenstva VUZ Ing. Ondřej Fanta. „Chceme být našim zákazníkům blíže

a věnovat místní železniční infrastruktuře ještě větší pozornost než dnes. Zásadně nepracujeme pouze od stolu a bližší dojezdová vzdálenost na posuzované stavby zvýší naši konkurenceschopnost. V oblasti vozidel pak chceme našim zákazníkům nabídnout plnohodnotné podklady pro schválení pro provoz v ČR i SR tak, jak tomu bylo před IV. železničním balíčkem. Brzy tedy rozšíříme naše služby i o tzv. DeBo pro SR. Slovenská pobočka je odrazovým můstkem pro expanzi na evropský trh a počítáme s rozšiřováním i na další trhy,“ uvedl Fanta.

Generální ředitel VUZ Martin Bělčík připomněl, že VUZ vznikl téměř přesně před 50 lety, 23. 11. 1971, oddělením od tehdejšího Výzkumného ústavu dopravného v Žilině jako subjekt, jehož primárním cílem bylo pro-

vozování Zkušebního centra ve Velimí. „Niméně za posledních 15 let naše společnost prošla poměrně dynamickým rozvojem, zejména v oblasti posuzování železničních kolejových vozidel a infrastruktury, přičemž po celou dobu slovenský trh pro nás byl a nadále je přirozeným trhem. Naše společnost dožrála do bodu, kdy jedním z pilířů naší strategie je postupná expanze na zahraniční trhy a rozvoj služeb mimo ZC Velim,“ uvedl.

„Cílem naší slovenské dceřiné společnosti VUZ Slovakia je – mimo obchodní zastoupení – přinést našim slovenským zákazníkům vysoce specializované služby autorizované osoby ve stejné vysoké kvalitě, jakou poskytujeme zákazníkům v ČR. Otevření naší pobočky na Slovensku vnímáme tak, že se vrátíme domů,“ doplnil Bělčík. (pes)

# Jízdní řád 2022: České dráhy nasadí nová vozidla

Nový jízdní řád bude ve znamení postupného nasazování zcela nových anebo modernizovaných vozidel. Obecně vzato, jízdní řády se v řadě krajů příliš nezmění, rozsah dopravy bude více či méně zachován, v některých regionech dokonce vzroste. Přinášíme přehled nejdůležitějších změn.



Josef Holek, Petr Pošta | Foto: archiv ČD, Siemens Mobility

**P**ush-pully, RegioPanteri, RegioSpideři a jednotky GTW. To je nová anebo modernizovaná technika Českých drah, která vtrhne na tuzemskou železniční síť se začátkem platnosti nového jízdního řádu. Platit začíná úderem půlnoci 12. prosince 2021. České dráhy budou v jízdním řádu 2022 vypravovat denně v průměru 6 783 spojů osobní dopravy. Vlaky ujedou během platnosti nového grafikonu přibližně 118 milionů kilometrů. Nabídka spojení s přestupy zůstává zachována. Jak se změny projeví v jednotlivých regionech?

### Praha a Středočeský kraj

Středočeský krajský úřad se rozhodl neobjednat provoz vlaků na tratích z Bakova nad Jizerou do Dolního Bousova, z Vraňan do Lužce nad Vltavou, z Rakovníka do Kralovic u Rakovníka, dále z Březnice do Rožmitálu pod Třemšínem, z Vlašimi do Trhového Štěpánova a víkendové letní vlaky v úseku Zlonice – Straškov. Na dalších tratích bude provoz částečně omezen. Mluvíme například o úsecích Pečky – Kouřim anebo Mladá Boleslav hl. n. – Mělník. Zásadní snížení počtu vlaků je nutné očekávat v pracovní dny i v úseku Čisovice – Dobříš. Objednány nejsou ani vlaky nočního víkendového rozjezdu v 02.30 z Prahy hl. n. ČD navíc opouští linku L4 z Mladé Boleslavi do Rumburku.

Mezi Nymburkem a Jičínem by měly vlaky nově zrychlit o 5–15 minut. V rámci zkušebního provozu budou v roce 2022 nasazena na většině vlaků na Kralupsku vozidla Stadler RS1 (RegioSpider).

### Pardubický kraj

Nový jízdní řád reaguje především na změny v dálkové dopravě v souvislosti s výlukami na koridoru mezi Prahou, Českou Třebovou a Brnem. Rozsah dopravy zůstává na stejné úrovni. Regionální doprava bude dotčena řadou výluk, vlaky tedy budou na řadě míst nahrazeny autobusy (například mezi Chocní a Českou Třebovou či Pardubicemi a Stěblovou).

S ohledem na změny časových poloh rychlíků zastavujících v Přelouči a osobních vlaků Kolín – Pardubice bylo nutno přistoupit k úpravám časových poloh vlaků do a z Heřmanova Městce. Cílem je zajištění návaznosti na spoje do a z Prahy.

Díky zastavení expresů linek Ex1 a Ex2 v Chocní je na trati Choceň – Litomyšl možné se vrátit k původnímu jízdnímu řádu platnému před 6. 4. 2021, kdy začaly platit v souvislosti s výlukami nové jízdní řády. Vznikají tak výhodné přestupy na dálkové i regionální vlaky.

Rychlíky Svitava se budou ve Svitavách opět potkávat okolo celé hodiny, takže na trati směr Polička opět pojedou vlaky tak, že odjedou krátce po celé ze Svitav a za necelou hodinu dorazí do Pusté Kamenice, aby o další hodinu později přijely do Svitav k přípojným rychlíkům. Novinkou jsou i letos zavedené sezonní víkendové vlaky Rychmburk.

### Královéhradecký kraj

ČD budou provozovat dopravu na základě nové desetileté smlouvy, v níž obhájily provoz regionálních vlaků na všech tratích kromě trati 030 Jaroměř – Stará Paka. Nově ČD zajistí dopravní obslužnost mezi Trutnovem a Svobodou nad Úpou a mezi Starou Pakou a Lomnicí nad Popelkou.

Ve Starkoči se budou spojovat vlaky z Broumova a Svobody nad Úpou a 7x denně zajistí spojení s krajským městem.

Spěšné vlaky Hradec Králové – Trutnov pojedou nově až do Svobody nad Úpou a ve špičce prac. dne bude posílena doprava mezi Hradcem Kr. a Týništěm nad Orlicí včetně návaznosti do Doudleb n. O.

Královéhradecký a Pardubický kraj od 12. prosince změní ceník jízdného ve veřejné regionální dopravě. Hlavním důvodem změny je snaha nepřístupovat k plošnému omezování autobusových a vlakových spojů v obou regionech. Kraje tím reagují i na zdražování pohonných hmot, energií a dalších nákladů. Zdražení je v řádech korun.

### Liberecký kraj

Osobní vlaky na trati z Mladé Boleslavi do Rumburku nově zajistí dopravce Die Länderbahn, osobní vlaky ze Staré Paky

do Jaroměře pak Arriva. ČD naopak zajistí osobní dopravu mezi Starou Pakou a Lomnicí nad Popelkou.

### Ústecký kraj

Na tratích, kde zajišťují regionální dopravu ČD, nedochází ke snížení rozsahu osobní dopravy. V období od začátku dubna do konce října pojedou o víkendech a svátcích vlak Letní kometa, o adventních víkendech Vánoční kometa. Zůstávají i sezonní cyklovlaky mezi Děčínem, Mikulášovicemi a Rumburkem.

Od 26. června 2022 do února 2023 bude výluka mezi Děčínem a saským Bad Schandau. Kvůli tomu se upraví odjezdy linky U28 (Děčín – Bad Schandau – Dolní Poustevna – Rumburk).

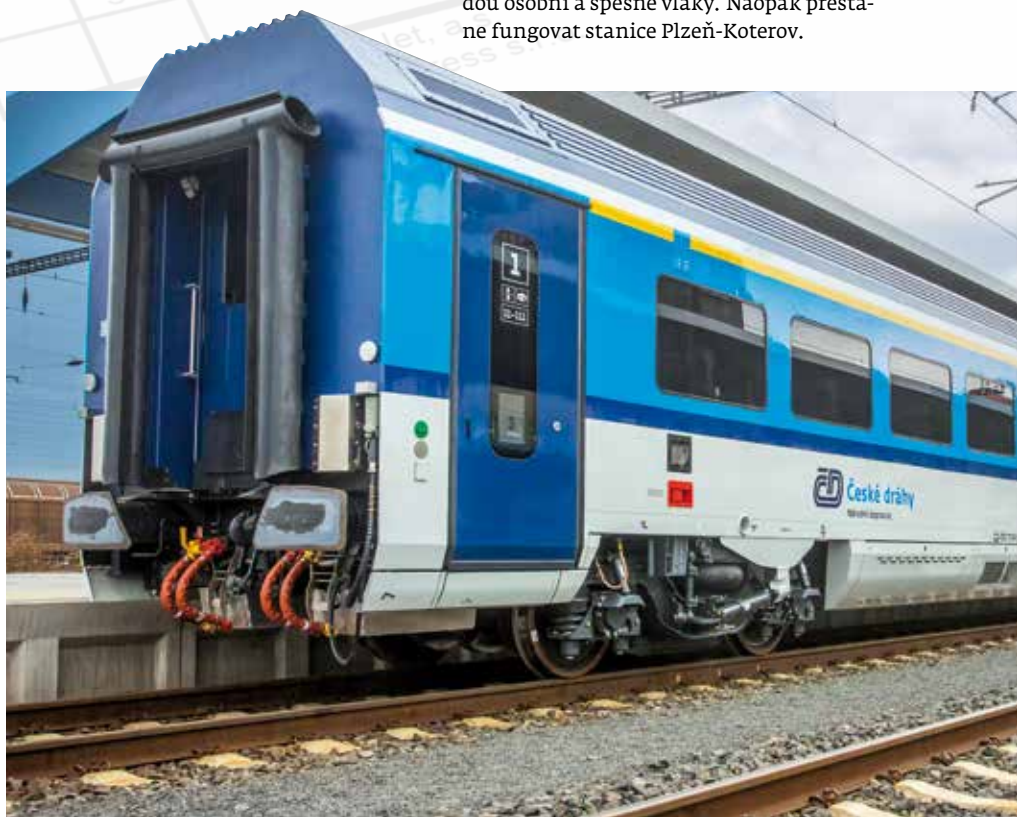
### Karlovarský kraj

Jízdní řád na Karlovarsku nepřináší významnější novinky. Stále zůstává v provozu nedávno spuštěná mezikrajská linka spěšných vlaků mezi Karlovými Vary a Plzní. Na ni ČD nasazují nové elektrické jednotky RegioPanter. Vlaky na této lince jezdí ve dvouhodinovém taktu a částečně nahradily motorové jednotky RegioShark, které jsou více využity na neelektrifikovaných tratích v regionu.

### Plzeňský kraj

Na novou linku Plzeňského kraje P2 (Beroun – Plzeň – Klatovy) bude nasazeno 11 zcela nových elektrických jednotek RegioPanter. Převážně na trať z Plzně do Žihle České dráhy nasadí moderní motorové vozy Stadler RS1 RegioSpider.

Od dubna 2022 bude v provozu nová zastávka Plzeň-Slovany. Zastavovat zde budou osobní a spěšné vlaky. Naopak přestane fungovat stanice Plzeň-Koterov.





## Jihočeský kraj

Jízdní řád na jihu Čech nedozná velkých změn. To však neplatí o technice. ČD na regionální elektrifikované tratě budou průběžně nasazovat deset nových RegioPanterů. Přednostně zajistí všechny vlaky mezi Strakonice, Českými Budějovicemi a Českými Velenicemi. Dále vyjedou i na trasy z Budějovic do Písku, do Tábora, do Veselí nad Lužnicí a Jindřichova Hradce anebo do Horního Dvořiště. Soupravy klasické stavby zůstanou v tomto případě jen pro spoje vedené z a do Lipna nad Vltavou. RegioPantery se ale přece jen na Lipence objeví, ovšem jen ve zkušebním provozu.

Příští rok by měly být dokončeny stavební práce mezi Soběslaví a Doubím

u Tábora. Kvůli tomu zanikne stanice Roudná, naopak již vyrůstá nová – Myslkovice. Práce by měly skončit v listopadu 2022.

## Kraj Vysočina

Na všech provozovaných tratích v Kraji Vysočina se koncepce jízdního řádu prakticky nemění a dochází pouze k úpravám časových poloh jednotlivých vlaků.

Cestující z Vysočiny budou moci využívat novou zastávku Ostopovice mezi Střelice a Brnem-Horními Heršpicemi v sousedním Jihomoravském kraji. Zastaví tu vybrané vlaky linky S4. Zároveň bude rozšířen integrovaný systém VDV o některé úseky do sousedního Středočeského a Jihočeského kraje.

olomouckého regionu svězt v tomto úseku moderní elektrickou jednotkou řady 640 RegioPanter. Po dokončení elektrifikace v následujících letech budou jezdit na celé trati Olomouc – Šternberk – Šumperk.

## Zlínský kraj

Rozsah dopravy zajišťované ve Zlínském kraji Českými drahami zůstává na stejné úrovni jako letos. Na jednotlivých tratích dojde jen k drobným změnám, nejčastěji úpravě datových omezení u některých spojů. Zastávka Rajnochovice bude přejmenována na Podhradní Lhotu.

## Jihomoravský kraj

Po celou dobu platnosti jízdního řádu bude v souvislosti s výlukovou činností za-

## Jízdní řád 2022 v číslech

- 5 385 spojů s vozy vhodnými pro přepravu cestujících na vozíku
- 76 spojů s restauračními vozy
- 86 spojů s bistrovozy
- 217 spojů s občerstvením (minibar, automat)
- 195 spojů s dámským oddílem
- 108 spojů s dětským kinem
- 2 248 spojů s vozy vybavenými wi-fi
- 37 spojů s tichým oddílem
- 73 spojů s palubním portálem
- 1 435 spojů vybavených el. zásuvkami
- 14 vypravených spojů SC Pendolino
- 23 vypravených spojů railjet
- 86 vypravených vlaků v kategorii EC
- 63 vypravených vlaků v kategorii IC
- 4 vypravené vlaky EuroNight
- 2 vypravené vlaky NightJet
- 345 vypravených rychlíků
- 564 vypravených spěšných vlaků
- 7 517 vypravených osobních vlaků

\* Jde o ideální stav, obvykle ve všední dny



## Olomoucký kraj

Se zahájením nového jízdního řádu se v provozu objeví více motorových jednotek řady 848. Stadler GTW budou postupně nasazeny na trať z Olomouce do Senice na Hané a Drahanovic, ze Šumperka do Hanušovic a Jeseníků, zároveň i na polovinu spojů z Lipové Lázně do Javorníka ve Slezsku. Poslední vozidlo se objeví na trati z Olomouce do Moravského Berouna. Oproti jednotkám, se kterými se cestující v regionu již mohli seznámit při nasazení vozidel ve zkušebním provozu, se jedná o vozy po provedené kompletní modernizaci.

S ohledem na postupné otvírání zmodernizovaných úseků bude o letních prázdninách nově zaveden spoj pouze na patnáctikilometrovém úseku z Olomouce do Šternberka, a to v elektrické trakci. Vlak s odjezdem z Olomouce hl. n. v 18.00 a v opačném směru ze Šternberka v 18.20 pojedou pouze v pátek a v sobotu. Poprvé se tak budou moci obyvatelé

staven provoz v úseku Brno hl. n. – Blansko a zavedena náhradní doprava, která bude zajištěna po několika linkách. Více informujeme na straně 23.

Opětovně budou zavedeny víkendové noční vlaky z Brna do řady měst v kraji.

S ohledem na dlouhodobou výluku na přeshraniční trase Lanžhot – Kúty jsou na našem území zrušeny bez náhrady všechny osobní vlaky. Cestující z Břecelavi využijí autobusovou linku 572 IDS JMK, ostatní budou muset přejet hranici dálkovými vlaky.

## Moravskoslezský kraj

Zatímco ve většině krajů jsou změny pouze minimální, Moravskoslezský kraj se trendu vymyká. Absolutní novinkou je nasazení zcela nových, patrových push-pullů na linku z Ostravy do Frenštátu pod Radhoštěm.

Dále se změní takt mezi Ostravou, Frýdantem nad Ostravicí a Frenštátem pod Radhoštěm, a to o plus třicet minut. Tím



pádem bude možné v Ostravě-Kunčicích okamžitě přestoupit na osobní vlaky linky S1 (Opava – Ostrava – Havířov – Český Těšín). V souvislosti s tímto dojde k časovému posunu o 30 minut i u základního taktu osobních vlaků linky S5 Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice. Změny časových poloh jsou i u některých vybraných osobních vlaků na trati Frenštát pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí. Půlhodinový přesun odjezdů bude zaveden i na lince S7 (Frýdek-Místek – Český Těšín – Cieszyn).

Dalších úprav dozná linka S8. Zejména v dopoledních hodinách bude na lince ze Studénky do Veřovic zpravidelněn takt a odstraněny dlouhé pobyty ve Štramberku. Tím vzniknou pravidelné návaznosti ve stanici Veřovice.

Ve stanici Opava východ bude nově navázán přípoj mezi osobními vlaky linek S10, S13 a spěšnými vlaky linky R61.

V souvislosti s pravidelným navázáním přípojů mezi osobními vlaky linky S1 a linky S6 budou v pracovní dny omezeny vložené vlaky z Ostravy-Svinova do Ostravy-Kunčic. Nově pojedou jen ve frekvenčních špičkách. Víkendové vložené vlaky z Ostravy-Svinova přes Ostravu-Vítkovice do Havířova nepojedou vůbec.

Dále ČD zavedou o víkendech tři páry nových spěšných vlaků Lysohor mezi Ostravou a Ostravicí.



### Významné změny v dálkové dopravě

Na spoje Západní expres a Krušnohor nasadí ČD nejmmodernější soupravy InterJet. Vlaky od konsorcia Siemens Mobility-Škoda Transportation budou vybaveny speciálními okny, která lépe propouští mobilní signál. V první třídě nabídnou bezdrátové nabíječky i zásuvky na dobíjení elektrických vozíků a elektrokol.

Dopravce vyřadí starší vozy s koženkovými sedačkami a nahradí je klimatizovanými vagony s wi-fi nebo zásuvkami. Nejvíce to bude znát na rychlících Vltava a Lužnice z Prahy přes Tábor do Českých Budějovic a Českých Velenic a v rychlících Vysočina z Prahy do Brna. Jednotlivé komfortní vozy pak ČD doplní do rychlíků Hradečan, Krakonoš a Bouzov. Starší „koženky“ budou sloužit jen jako záloha.

V rámci dálkové mezinárodní dopravy České dráhy opět nabídnou přímé spojení do Německa (Mnichov, Drážďany, Berlín, Hamburk, Kiel), Polska (Krakov, Varšava, Přemyšl, Gdaňsk), na Slovensko (Bratislava, Žilina, Poprad, Košice, Humenné, Banská Bystrica), do Maďarska (Budapešť), Rakouska (Vídeň, Graz, Linec) a do Švýcarska (Curych).

### Prodej jízdenek a rezervací na jízdní řád 2022

České dráhy zahájily předprodej jízdenek a rezervací na jízdní řád pro rok 2022. V současné době tak lze zakoupit jízdenky a rezervace na vánoční prázdniny a cestování kolem Vánoc a Nového roku. Do e-shopu a mobilní aplikace Můj vlak budou ještě doplňovány rezervace zahraničních dopravců, kteří je spustí v pozdějším termínu, a také některé trasy a spoje, jež budou v novém jízdním řádu ovlivněny mimořádně rozsáhlou výlukovou činností. V nabídce jsou současně k dispozici jízdenky Systému jednotného tarifu One Ticket pro celou českou železniční síť a dopravce, kteří jsou v systému zapojeni. ○

## České dráhy ještě více zpříjemní cestování rodičům s dětmi



České dráhy v novém jízdním řádu 2022 rozšíří počet vlaků s dětským kinem na 108 spojů. Více vlaků nabídne také vozy s vyhrazenými místy pro cestující s dětmi do 10 let. Přibude i moderních bezbariérových vlaků, které jsou snadno přístupné pro cestující s kočárky a vybavené přebalovacími pulty pro cesty s kojenci a batolaty.

„Rodiny s různě starými dětmi patří k významné skupině našich zákazníků, proto neustále rozšiřujeme služby a podmínky pro jejich pohodlné cestování,“ řekl Jiří Jeřeta, náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu. „V novém jízdním řádu zvýšíme počet vlaků s dětským kinem ze 72 na 108 spojů. To se nově objeví v rychlících Vltava a Lužnice z Prahy přes Tábor a Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic a Českých Velenic. Rozšíří se rovněž počet bezbariérových vlaků, do kterých mohou snadno nastoupit cestující s kočárkem a s malými dětmi. Jejich výhodou je dostatek místa pro uložení kočárků a vybaveny jsou sklápěcími přebalovacími pulty,“ doplnil.

Mezi tyto soupravy patří RegioPantery, které v novém jízdním řádu obslouží například linku P2 Klatovy – Plzeň – Rokycany – Beroun, a jednotky push-pull pro linku Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm. V průběhu roku 2022 zajistí RegioPantery dopravu i na páteřních elektrifikovaných linkách Jihočeského kraje.

### Dětské kino v jízdním řádu 2022

SC/IC Pendolino	Fr. Lázně – Plzeň – Praha – Ostrava – Košice
Railjet Vindobona	(Berlín) – Praha – Brno – Vídeň – Graz
Západní expres	Praha – Plzeň – Cheb
Krušnohor	Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb
Vltava / Lužnice	Praha – Tábor – Č. Budějovice / Č. Velenice

V dálkové dopravě nabídne 108 vlaků dětské kino a celkem 477 vlaků vyhrazená místa a oddíly pro cestující s dětmi do 10 let. V nových soupravách InterJet, ale také v jednotkách railjet a Pendolino mají cestující k dispozici dětská kina a na rozkládacích stolech dětské stolní hry s dětským maskotem Českých drah slonem Elfíkem. Stolní hra je k dispozici i ve více než 60 kombinovaných vozech typu Bbdgme, které jezdí ve spojích EuroCity Metropolitan z Prahy do Brna, Bratislavy a Budapešti a Jižní expres z Prahy do Tábora, Českých Budějovic a Lince nebo v rychlících Berounka z Prahy přes Plzeň do Klatov.

# Vlaky z Brna do Blanska zastaví modernizace trati



Stavební stroje se pomalu zakusují do železnice mezi Blanskem, Adamovem a Brnem. V polovině prosince začne na této důležité hlavní trati roční výluka. Vlaky budou zcela nahrazeny autobusy. Oprav se dočkají především železniční svršek, stanice i tunely.

Josef Holek | Foto: autor

Tři stavební projekty stojí za výlukou železničního koridoru mezi Blanskem, Adamovem a Brnem. Ta začne v polovině prosince a potrvá přibližně jeden rok. Dálková doprava mezi Brnem a Prahou bude přeměrována přes Vysočinu s výjimkou rychlíků linky R19, které jízdu končí již v Blansku. Správa železnic zmodernizuje mezistaniční úseky mezi Brnem-Maloměřicemi a Blanskem (dvě samostatné stavby) a celou stanici Adamov.

„Uskutečnění všech staveb zlepší technický stav a parametry trati, umožní zvýšit rychlost vlaků a zajistí vyšší bezpečnost a spolehlivost provozu. Cestující pak uvítají bezbariérový přístup k nástupišťům v Adamově a na nově upravených zastávkách,“ vysvětlil generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda s tím, že vlaky budou nahrazeny autobusy.

## Brno-Maloměřice – Adamov

Projekt počítá s kompletní rekonstrukcí železničního svršku a částečně i železničního spodku, výstavbou nové odbočky Svitava a potřebnými úpravami zastávek Bílovice nad Svitavou a Babice nad Svitavou. Správa železnic do oblouků o malých poloměrech nechá instalovat kolejnice s větší odolností proti opotřebení. Dále opraví všechny mosty, tunely a zárubně zdí a sanuje skalní svahy. Zastávky budou nově splňovat požadavky na pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V Bílovicích nad Svitavou navíc vznikne nový podchod pod tratí, který zkrátí přístup od parkoviště k nástupišti směr Brno. Kompletně hotovo bude v roce 2023.

## Rekonstrukce nástupišť v Adamově

Modernizace adamovského nádraží přinese dvě nová ostrovní nástupišť a lávku. Manažer infrastruktury nechá rekonstruovat i odbavovací prostory pro cestující, součástí stavby je také výstav-



## Plánované výluky

### Blansko – Brno-Maloměřice

Termín: 12. 12. 2021–10. 12. 2022  
Opatření: Vlaky linek S2, R19 a Ex571/Ex 570 končí/Jsou výchozí v Blansku. Ostatní dálkové vlaky jedou odklonem přes Havl. Brod. Bude zavedena náhradní autobusová doprava v celém úseku.

### Uzel Brno

#### (Brno hl. n. – Brno-Židenice)

Termín: 27. 3.–27. 11. 2022  
Opatření: Kvůli opravě mostu přes ulici Šámalova bude ovlivněn provoz linky S JMK S3 a s největší pravděpodobností i linky R9, která bude zřejmě odkloněna na dolní nádraží se zastavením v Brně-Židenicích. Opatření jsou v přípravě.

### Březová nad Svitavou – Svitavy

Termín: 1. 6.–26. 8. 2022  
Opatření: Kvůli sanaci svahu a opravám přejezdu a mostu bude v úseku Svitavy – Blansko – Brno zavedena náhradní autobusová doprava za linku R19, za Os vlaky v úseku Svitavy – Březová nad Svitavou/Letovice, linka S2 by měla být v úseku Březová nad Svitavou/Letovice – Blansko zachována v nezávislé trakti.

ba parkoviště s kapacitou 30 vozidel. Prodloužení třetí staniční koleje pak umožní odbavení nákladních vlaků o délce 740 metrů. Stavba skončí v polovině roku 2023.

## Adamov – Blansko

Stavba zahrnuje kompletní rekonstrukci železničního svršku v celém mezistaničním úseku Adamov – Blansko i celkovou rekonstrukci adamovské zastávky. Stavební firmy rekonstruují pětici tunelů, přílehlé skalní zářezy, mosty a zdí. Cestující jistě ocení výraznou přestavbu nádraží v Adamově. Stávající dvě vnější nástupišť, jež jsou situována nevstřícně, budou nahrazena novým, oboustranným ostrovním nástupišťem, které bude umístěno v poloze současného nástupišť ve směru na Brno. Zkrátí se tak docházková vzdálenost cestujícím od Brna a současně to přispěje ke snadné organizaci případných výlukových opatření. Hrany nástupišť budou ve výšce 550 mm nad kolejí, délka bude 170 metrů. Bezbariérový přístup zajistí šikmý chodník. ○



# VUZ kolébkou technologií

Výzkumný Ústav Železniční letos slaví 50. výročí od svého vzniku a ve své historii má zapsanou celou řadu úspěchů nejen ve zkušebnictví, ale i ve vývoji komponent a systémů pro železniční kolejová vozidla. Za jedním z nich, za systémem Automatické regulace rychlosti (ARR), stojí dlouholetý zaměstnanec Lubor Kubík, který je u VUZ od jeho vzniku.

Josef Holek | Foto: autor a archiv Lubora Kubíka

Pokud se Lubora Kubíka zeptáte, co ho přimělo k práci na železnici, odpoví, že to nebylo ani rodinné prostředí, ve kterém vyrůstal, ani jiný kontakt se železniční dopravou, ale náhodně získaná informace, že Výzkumný ústav dopravní v Praze (VÚD) hledá technika se zaměřením na automatizaci. Rozhodnutí pracovat ve VÚD, z něhož se na začátku sedmdesátých let vyčlenil VUZ, neovlivnil druh dopravy, ale činnost spojená s automatizací. Než v roce 1969 nastoupil do VÚD, byl zaměstnancem Žďárských strojůren a sléváren. Po vojně se však

do podniku nevrátil. Doplňme, že pan Kubík mezi roky 1958 a 1962 vystudoval Střední průmyslovou školu strojní se zaměřením na strojní technologie ve Žďáru nad Sázavou a po maturitě nastoupil na ČVUT, kde promoval o pět let později.

Pracovat začal ve Výzkumné oblasti železniční vozby, oddělení technologie železniční vozby, ve skupině zaměřené na vývoj a aplikaci nových automatizačních systémů, kterou vedl až do odchodu do starobního důchodu Božetěch Šula, autor Automatického vedení vlaku (AVV). On byl mozkem, veškerá činnost se řídila jeho pokyny. „Pro něho bylo důležité, že se mohl spoolehnout na spolupracovníky,

kterí jeho pokyny plnili. Je proto nutné rozlišovat, kdo to vymyslel, kdo jeho myšlenky realizoval,“ říká Kubík.

Sám v tomto oddělení pracoval až do konce roku 1988. Charakterem práce se trochu vymykalo tomu, co se ve VUZ většinou dělalo. „Byli jsme oddělením, které dávalo myšlenky do nových technologií s perspektivou realizace a uvedení do provozu,“ upřesnil.

## Funkční vzorek ARR

Součástí AVV byla Automatická regulace rychlosti (ARR). „Sestavu zařízení ARR tehdy tvořil napájecí zdroj, regulátor rychlosti, regulátor tahu, elektricky řízený šestiventilový brzdící samočinné vlakové brzdy DAKO BSE a jeho ovládač, snímač rychlosti, měřidla a ovládací panely,“ vyjmenoval Kubík. Pro ověřování funkčního vzorku ARR se využíval motorový vůz M 296.2022.

Jeho prvním samostatným úkolem bylo vybavení série motorových vozů řady M 296.1 zařízením pro samočinnou regu-



Den VUZ na ŽZO v Cerhonicích dne 24. 6. 2011

laci rychlosti. Šlo o první využití ARR vyvinuté ve VUZ v železniční dopravě. Vytvořil návrh jeho instalace, v ŽOS Šumperk řídil montáž a stacionárně odzkoušel jeho funkčnost a následně proškolil strojvedoucí.

Sestava, respektive fragment pozdějšího komplexního systému Automatického vedení vlaku (AVV), samočinně regulovala rychlost vozidla na rychlost požadovanou, kterou zadal strojvedoucí voličem rychlosti, s respektováním vlastností trakční a brzdové výzbroje hnacího vozidla a vlakové soupravy. ARR byla později vybavena řada hnacích vozidel závislé i nezávislé trakce. Regulátor rychlosti byl v dalším stupni vývoje doplněn zařízením pro automatické cílové brzdění a zařízením pro programově řízenou jízdu vlaku. Zařízení pro cílové brzdění generuje požadovanou rychlost tak, aby vlak dosáhl předepsané rychlosti v požadovaném místě. K tomu využívá například informace ze zabezpečovacího zařízení nebo informačních bodů instalovaných na trati. Zařízení pro programově řízenou jízdu vlaku řídí jízdu tak, aby při dodržení jízdního řádu byla spotřeba trakční energie minimální.

### Tvořili i na koleni

Ne vždy ale měli výzkumníci, v systému řízeného hospodářství, na různých ustláno. Třeba požadavky, které kladli jednotliví zkušebníci, aby měřicí technika používaná při zkouškách byla poplatná době, se prosazovaly velmi těžce. Vždy platila věta: „Řekněte si, co potřebujete, ale i to, kdy se vám to zaplatí.“ Návrhovatelnost nákladů nebyla úplně jednoduchá a na tom úsilí o získání nových technologií ztroskotalo. Konkrétně šlo například o měřicí dvojkolí pro zkoušky jízdních vlastností

kolejových vozidel. „My jsme měli technologie, které jsme si vyvinuli a vyrobili, ale vypovídací schopnost nebyla taková jako u moderních systémů. Stálo to miliony korun a konkurence nás tehdy předběhla,“ vzpomněl Lubor Kubík.

Od roku 1989 do konce roku 1996 pracoval jako vedoucí Výzkumné oblasti kolejových vozidel. Následovala funkce manažera kvality dílčí zkušební laboratoře ČD VÚŽ-ZL 3 a jako systémový specialista pro zkoušky, měření a vyhodnocování pracoval v oddělení brzd. Pod jeho vedením sloučením zkušebních a měřicích týmů jednotlivých oddělení výzkumné oblasti vznikla dílčí laboratoř ZL 3, která se stala vzorem pro vznik dílčích laboratoří ZL 7, ZL 8 a ZL 15. Ty dohromady vytvořily zkušební laboratoř ČD VÚŽ-ZL Praha. Cílem bylo získat akreditaci. Český institut pro akreditaci (ČIA) po úspěšném splnění požadavků zařadil 31. března 1995 ČD VÚŽ-ZL Praha mezi laboratoře s osvědčením o akreditaci registrovým pod číslem 1462.

Buď jak buď, technologie a vývoj šly nahoru. A své zázemí vylepšoval i VUZ. Lubor Kubík vzpomíná, že ve Zkušebním

centru VUZ ve Velimi například vyrostly nové budovy a haly, VUZ modernizoval úsek tratí včetně úseku určeného ke zkoušení vozidel. „Mluvíme o příjezdu k Dynamickému zkušebnímu stavu, tedy o koleji s obloukem o poloměru 150 metrů a S oblouk pro zkoušky jízdních vlastností kolejových vozidel.“

Dodejme, že v 90. letech oddělení technologie železniční vozby Výzkumné oblasti kolejových vozidel zaniklo. Tým zaměstnanců VUZ zabývajících se AVV přešel do AŽD, kde pokračuje ve zdokonalování zařízení, jehož autorem je výše zmíněný výzkumník VUZ Božetěch Šula.

### Rychlý návrat zpět

Další zlom v kariéře pana Kubíka se stal v roce 2007. Jako senior VUZ po desetiletích opustil. Ovšem ne na dlouho. O necelý rok později se vrátil. VUZ totiž získal autorizaci, byl jmenován jako akreditovaný oznámený subjekt pro posuzování výrobků železniční dopravy. „Nabídku jsem přijal v domněnku, že se jedná o krátkodobou výpomoc v rámci nově zavedených činností. Opak byl pravdou. Nejdříve na plný pracovní úvazek v pozici posuzovatele subsystému Kolejová vozidla, což je jeden z útvarů Kanceláře autorizované osoby (KAO), nyní na zkrácený pracovní úvazek na pozici technického asistenta útvaru TR KAO,“ zmínil. „Vyrožené jsem těžil z toho, že automatizace železniční vozby mi umožnila průřezově se seznámit se všemi zařízeními, která se na vozidlech vyskytují, a která se v procesu schvalování vozidel do provozu posuzují.“

Pracovní postupy, které si vytvořil pro zpracování výstupních dokumentů z posuzování pomocí aplikací na PC (certifikáty, soubory technické dokumentace), začali posléze používat i ostatní posuzovatelé KAO. Nové požadavky a časté změny v evropské legislativě vyžadují nové aplikace vytvářet nebo je aktualizovat, a tím je dnes pan Kubík plně vytížen.

A že by se ve volných dnech nudil? Vůbec ne. Dlouho se rekreačně věnoval fotbalu, hokeji, volejbalu, stolnímu tenisu, turistice a hrál šachy. Z tohoto výčtu se nyní věnuje jen stolnímu tenisu. Hraje soutěž Pražský rekreační stolní tenis za Českou agenturu pro standardizaci (ČAS). V minulosti byl sportovně aktivní i VUZ. Jeho mužstva hrála soutěže ve volejbalu a stolnímu tenisu a nevedla si špatně. ○



Výzkumný  
Ústav  
Železniční, a.s.  
Člen Skupiny ČD



Výstava konaná na ŽZO v 70 letech. Vpravo Kubík popisuje mapetu ovladačů a měřidel ARR, vlevo Hlava (VUZ), uprostřed člen delegace sovětských železnic

# Závěr roku ve znamení uhelných přeprav



Potřeba rychlé a levné přepravy pevných paliv byla v druhé polovině 19. století jedním z důvodů rychlého rozvoje železniční sítě. Vlaky s uhlím pak dlouhá léta patřily ke každodennímu koloritu nejen v bývalém Československu, ale po celé Evropě. Časy se však mění. Postupný přechod od fosilních zdrojů energie ke zdrojům obnovitelným je realitou, která postupně nějakým způsobem zasáhne snad všechny obory včetně těch pro železniční nákladní dopravu nejdůležitějších, tedy mobilitu a energetiku. Zatím nicméně situace na dopravním trhu svědčí o tom, že konec doby uhelné ještě nenastal.

Michal Roh | Foto: autor

**N**a to, že současná doba je poměrně turbulentní, jsme si už zvykli. Ale to, co se v posledních měsících děje na energetickém trhu, překonává asi všechny představy. Raketově stoupající ceny elektrické energie a zemního plynu jsou již několik týdnů vděčným námětem všech médií. Zatímco první pololetí se neslo na vlně Green dealu a s ním související co nejrychlejší náhradě uhlí jinými palivy, ve druhém pololetí se rétorika

změnila a nyní všichni překotně objednávají vlaky s uhlím a přemýšlejí, jak teplo vyrobit co nejefektivněji.

Letošní podzim se tak nese ve znamení zvýšených objednávek proti loňskému roku. V září jsme přepravili o 100 tisíc tun hnědého uhlí více než v roce 2020, v říjnu přepravy meziročně narostly o téměř 80 tisíc tun. Pro ČD Cargo to znamená nemalé tržby, ale bohužel i řadu problémů. „ČD Cargo se ocitlo ve složité situaci, kdy jsme v souvislosti s poklesem poptávky nastartovali proces optimalizace kapacit

a najednou jsme nebyli schopni pokrýt bezprecedentní požadavky zákazníků na přepravy hnědého uhlí,“ říká předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth a dodává: „Každopádně jsme podnikli všechny kroky, abychom se s nárůstem poptávky poprali. Uhlenné vlaky dostaly prioritu, přenastaveny byly i priority interního opravárenství, operativně se nám podařilo najmout další vozy.“

Podívejme se nyní na dva zajímavé obchodní případy, které si i přes současnou agresivní kritiku spalování pevných paliv zaslouží od ČD Cargo „Pečet společen-

*Nakládku tříděného uhlí probíhá na vlečce Úpravny uhlí Ledvice*





Přistavba vozů na vlečku EXPOL TRADE v Šenově u Nového Jičína

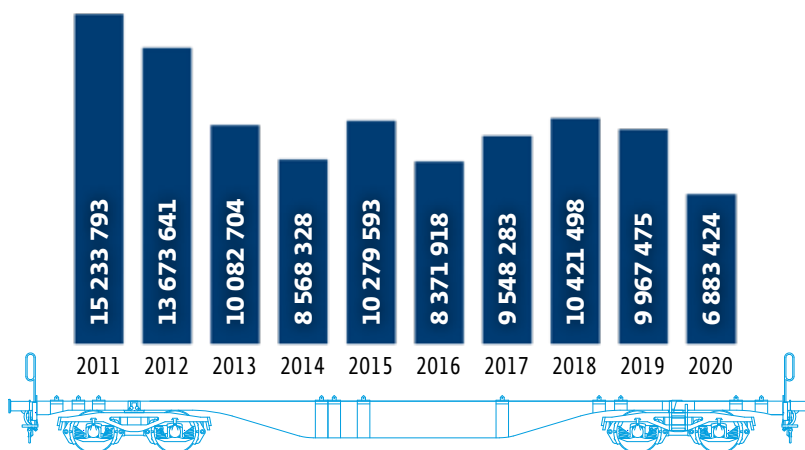


V areálu uhelných skladů v Šenově u Nového Jičína probíhá překládka tohoto paliva z železničních vozů přímo na nákladní automobily, které je rozvázejí k cílovým spotřebitelům

sky odpovědné firmy“, a to za příkladné využití synergií mezi železniční a silniční dopravou. Železniční je určena pro přepravu větších objemů na delší vzdálenosti, silniční pak na rozvoz uhlí na poslední míli.

### Spolupráce železnice – silnice

Přepravu hnědého uhlí do teplárny v Klatovech dlouhodobě zabezpečuje ČD Cargo ve spolupráci se společností Carbosped. Poslední míli zajišťuje firma KDS Cargo. Ročně se jedná o přibližně 10 tisíc tun paliva. Uhlí je v úpravě této suroviny v Ledvicích nakládáno do skupin osmi vozů řady Faccs, které jsou na tuto přepravu vyčleněny. Pravidelnou vlakotvorbou je skupina vozů dopravena do stanice Švihov u Klatov. Klatovská teplárna totiž nedisponuje vlastní vlečkou, proto je stanicí určené Švihov u Klatov a poslední míle je řešena nákladními automobily. Do teplárny je to odtud necelých 10 kilometrů po silnicích vedoucích mimo obytnou zástavbu. Negativem nasazení výsypných vozů řady Faccs je menší ložný objem oproti vozům Falls, naopak pozitivem je jednoduchý systém vykládky uhlí



Objemy přeprav hnědého uhlí v tunách

přímo na pás, po kterém je uhlí přeloženo rovnou do nákladního automobilu. Po automatickém zaplachtování pak automobil míří k vykládce do teplárny.

Další zajímavou přepravu realizujeme pro zákazníka EXPOL TRADE, do jehož uhelných skladů v Šenově u Nového Jičína míří ročně okolo 25–30 tisíc tun hně-

dého uhlí ze severních Čech. Ucelené vlaky sestavené z vysokostěnných vozů řady Eas jsou v elektrické trakci dopraveny do Suchdola nad Odrou a odtud po částech přistavovány na vlečku uhelných skladů v nákladní zastávce Šenov u Nového Jičína. Vykládka uhlí je prováděna „drapákem“ a palivo je buďto uloženo na skládku, nebo zde již čekají nákladní automobily, které ho ihned odvázejí k cílovým odběratelům. Důležitá je proto kvalita přeprav, aby nedocházelo ke zbytečným zdržením a komplikacím.

Realizací přeprav v relacích Světec – Švihov u Klatov a Světec – Šenov u Nového Jičína po železnici jsou naše silnice ušetřeny jízdy 1 600 kamionů a společně ušetříme přibližně 550 tun CO<sub>2</sub> ročně. ○



← Vykládka uhlí ve stanici Švihov u Klatov

# Pražské Masarykovo nádraží získává novou tvář

Masarykovo nádraží má za sebou další významnou část rekonstrukce. ČD, které jsou majitelem areálu, na jedné z budov zajistily statiku, vyměnily okna nebo inženýrské sítě a zrekonstruovaly celý interiér. Počítají s tím, že sem přesunou zaměstnance z vybraných organizačních jednotek.



Josef Holek | Vizualizace: Správa železnic

Masarykovo nádraží v Praze, klasičtí architekturovými skvosty uprostřed metropole a důležitý dopravní uzel, má za sebou další výraznou část rekonstrukce. České dráhy se pustily do oprav v několika budovách areálu. Později by se do části prostor měli přesunout zaměstnanci dopravce.

„Práci se na Masarykově nádraží udělalo opravdu hodně. V budově hotelu, na rohu ulic Havlíčkovy a Hybernské, jsme opravili strop ve druhém podlaží a vyměnili veškeré inženýrské sítě. Dále jsme v objektu v Hybernské ulici vyměnili výtah a spojovací chodba má také novou střechu. I nadále pokračujeme v rekonstrukci domu u tramvajové zastávky v Havlíčkově ulici. Kompletně

jste tu sanovali statiku, vyměnili okna a elektroinstalaci, instalovali vzduchotechniku, zprovoznil kotelnu, opravili fasádu a vnitřní omítky,“ vyjmenoval provedené práce ředitel Regionální správy majetku ČD (RSM) Zdeněk Sedláček.

## Raději ve svém

V poslední jmenované budově budou mít ve dvou patrech kanceláře zaměstnanci Oblastního ředitelství osobní dopravy ČD a Centra interních služeb ČD. Třetí patro se vyhradí pro vlakové čety a strojvedoucí. Vybudují se jim zde nocležny.

V příštím roce mají České dráhy naplánovanou opravu spojovací chodby v Hybernské ulici. Nová budou okna, dveře a fasáda. Tím jsme se zároveň dostali do objektu, kde už nyní sedí část zaměstnanců Generálního ředitelství ČD (GŘ)

## Modernizace má územní rozhodnutí

Správa železnic získala pravomocné územní rozhodnutí pro modernizaci Masarykova nádraží. Stavební práce začnou v roce 2023 a v jejich rámci se mimo jiné rozšíří stávající počet kolejí ze sedmi na devět, vybuduje nový vestibul ve formě zastřešení propojující prostor ulic Na Florenci, Hybernská a Opletalova s přístupy na jednotlivá nástupiště, zvýší rychlost vlaků na 100 km/h a položí koleje pro provozní ošetření souprav v lokalitě Hrabovka. V současné době je koncovým nádražím několika velmi vytížených regionálních linek ze Středočeského kraje. Brzy se stane koncovou či výchozí stanicí vlaků spojujících centrum Prahy s Letištěm Václava Havla.

a Správy železnic. Zatímco Správa železnic místnosti opustí na začátku příštího roku, zaměstnanci ČD tady zůstanou a doplní se dalšími tak, aby jich co nejméně působilo v pronajatých prostorech. Cílem je úspora nákladů za pronájem.

## Pokladny ke komerčním účelům

Neuvažuje se však o přesunu všech zaměstnanců GŘ jednoduše proto, že by se na „Masaryčku“ nevešli, a to ani v případě, že by ČD koupily přilehlou budovu, ve které ještě nedávno sídlila Česká pošta. Ta už objekt opustila. Na přilehlém prostoru, který ohraničuje kolejiště, magistrála a Hybernská ulice, sice vyroste další budova, bude ale patřit hotelu vybudovanému developerem Penta.

A co se stane bývalými pokladnami? „Jsou zasmělněny se společností Penta, která zde hodlá vybudovat obchodní prostory,“ doplnil Martin Špinka, náměstek ředitele RSM ČD s tím, že současný hotel má i nadále sloužit svému účelu. Zatím největší změny je možné spatřit přímo z opravené dvorany. ČD tu například nedávno otevřely moderní pokladny, najdete tu i řadu nových obchůdků včetně lékárny anebo rekonstruované toalety.

U nádraží už vyrůstají další budovy s kanceláři, byty, obchody či restauracemi. Zmizí zdejší parkoviště, vznikne malé náměstí s dostatkem zeleně a odpočinkových ploch. Součástí náměstí bude i dominanta projektu architektky Zahy Hadid – stěna se zlatým reliéfem, která vytvoří další pražskou věž. Vytvoří čelo právě stavěného objektu. ○







Mnoho let plánovaná modernizace tratě z Prahy do Kladna s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha se přiblížila ke kýženému zahájení. Správa železnic totiž v listopadu vypsal výběrové řízení na zhotovitele úseku Praha-Bubny – Praha-Výstaviště. Maximální přípustná nabídková cena zakázky je 3,8 miliardy korun.

Petr Slonek | Vizualizace: Správa železnic

Stavbou odstartuje přeměna pražských Holešovic, které v místech dnešního bubenského nádraží propojí zcela nová čtvrť. Modernizace má podle plánů skončit do roku 2025. Nejvýraznějším prvkem modernizované tratě se stane nová stanice Praha-Bubny, která vznikne za Negrelliho viaduktem. Propojena bude podzemním vestibulem se stanicí metra C Vltavská. Architektonické ztvárnění nádraží se třemi nástupišti a čtyřmi kolejemi má na starosti architektonické studio Jakub Cigler Architekti.

Vypsání výběrového řízení pro celou modernizaci tratě z Prahy do Kladna a na letiště je podle generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody důležité. „Spolu s kladenským úsekem jde o faktické zahájení stavby a především o začátek proměny celých Holešovic. Staré nádraží

## Trať Praha-Bubny – Výstaviště čeká kompletní proměna

dlouho rozdělávalo Holešovice na dvě ne-sourodé části, zatímco nová železnice bude naopak obě části spojovat,“ uvedl.

### Dvě fáze modernizace

Nádraží vyroste ve dvou etapách. V první půjde o jedinou budovu v území, přičemž na její střeše vznikne travnatá odpočinková plocha, která umožní lidem výhled na město. V druhé fázi vznikne spolu s výstavbou nové čtvrti přímo nad nádražím nová administrativní budova. V nádražních vestibulech potom bude řada komerčních prostor, sloužících jak cestujícím, tak obyvatelům budoucí nové čtvrti Bubny-Zátory.

Právě nádraží se spolu s novou budovou pražské filharmonie stane přirozeným centrem nové čtvrti. Zároveň půjde o jeden z klíčových prvků její dopravní obslužnosti. Funkci důležitého dopravního uzlu by měla modernizovaná železnice plnit napříč Prahou 7 a Prahou 6. V rámci modernizace úseku Bubny – Výstaviště vznikne totiž na okraji parku Stromovka zastávka Praha-Výstaviště, jejíž architektonické ztvárnění má na starosti studio dh architekti. Výrazně uleví pražské integrované dopravě především ve chvílích, kdy se budou na Výstavišti konat hro-

madné akce jako veletrhy, koncerty nebo sportovní zápasy. Díky nové lávce přes trať se navíc zlepší propojení Stromovky a Letné. Podobný přínos má mít železnice také pro návštěvnost koncertů v budově pražské filharmonie nebo v případě konání hromadných akcí na pražské Letné.

### Součástí stavby estakáda

Modernizovaná trať povede v úseku Bubny – Výstaviště z větší části po nové estakádě, která umožní scelení Holešovic do jednoho funkčního území. „Estakáda bude navržena s velkorysími mostními oblouky, a to proto, aby maximálně umožnila další rozvoj území. Počítáme s tím, že v okolí Výstaviště zde po vzoru z Německa a dalších západních zemí vzniknou prosklené vestavby umožňující komerční využití. Pokud se tak ale nestane, umožní estakáda vzdušná a bezpečně propojení území po obou jejích stranách,“ upřesnil Svoboda. Tato stavba umožní i zrušení neoblíbeného železničního přejezdu v Bubenské ulici a současně zvýšení mostní konstrukce v ulici Dukelských hrdinů. Jedná se o místo, kde neukáznění řidiči nákladních aut kvůli nízkému výškovému profilu svým vozy často strhávají tramvajové troleje. ○

# PKP IC čerpá miliony z EU na vozidla a infrastrukturu

Polský dopravce PKP Intercity využívá finanční prostředky Evropské unie k modernizaci vozidlového parku i vlastní infrastruktury. V uplynulých třech letech přiteklo z Bruselu zhruba půl miliardy zlotých. Finance směřovaly především na spolufinancování dvou obřích investičních projektů.



Josef Holek | Foto: autor, PKP IC

Poláci unijní příspěvky investovali do modernizace vozidlového parku, která stále pokračuje. „Investiční program přináší velký kvalitativní skok pro cestující a rozvoj naší společnosti. Nemalý podíl na tom mají námi získané prostředky z evropských fondů. Proto nadále sledujeme možnosti dalších investic s přispěním unijních dotací,“ uvedl Tomasz Gontarz, člen představenstva PKP IC.

„PKP Intercity v současnosti uskutečňuje projekty spolufinancované Evropskou unií. Prvním je Železnice pro dobré spojení a jedná se o modernizace vozů a loko-

motiv. Druhý, s názvem Komfortně zrychlujeme, se týká nákupu nových lokomotiv. Jejich celková hodnota činí více než 2,5 miliardy zlotých hrubého (téměř 14 mld. Kč). Jsou spolufinancovány z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Infrastruktura a životní prostředí,“ doplnila Katarzyna Grzduková, mluvčí PKP IC.

## Novinkou Combo

Do konce roku 2021 PKP Intercity dokončí všechny modernizace kolejových vozidel včetně osobních vozů. Díky tomu se vozový park rozšíří o 335 vagonů, přičemž 60 z nich jsou vozy s oddíly první třídy. Jde o techniku modernizovanou konsor-

ciem firem PESA Bydgoszcz a ZNTK Mińsk Mazowiecki a dále o „dvojky“ opravené u výrobce H. Cegielski-Poznań. „V následujících týdnech bude dokončena modernizace 60 multifunkčních vozů s názvem Combo. Vozidla modernizovaná u PESA a firmy Mińsk Mazowiecki se vyznačují především širokými dveřmi a rampou, což zjednodušuje přístup osobám se zdravotním postižením, rodinám s dětmi nebo cyklistům,“ podotkla Grzduková.

Spolufinancování rovněž přispělo k modernizaci vozidlového parku, respektive lokomotiv. Už loni Poláci nakoupili dvacet nových strojů řady EU160 Griffin a nechali modernizovat 33 elektrických hnacích vozidel řady EP07, jež nově mohou jezdit rychlostí až 160 km/h. Součástí projektu bylo i předělání 13 posunovacích motorových lokomotiv řady SM42. Nově mohou být nasazeny i do běžného provozu.

## Investice do infrastruktury

V rámci projektů určených pro infrastrukturu investuje PKP IC do dep po celém Polsku. Po rekonstrukci vlastních vleček v Olštýně a Kolobřehu je právě rekonstruováno depo Štětín Zaleskie Łęgi. Na vlečce v Krakově začala modernizace sítě stlačeného vzduchu a vodního systému. Opravu podstupují i revizní kanály v depu ve Vratislavi, kde také staví novou myčku. Podobné zařízení vznikne na krakovském hlavním nádraží. Novou myčkou se též může pochlubit odstavné nádraží ve Varšavě.

Do roku 2030 chtějí Poláci do modernizace vozidel investovat dalších 19 miliard zlotých (cca 105 miliard korun). Peníze by měly směřovat na nákupy a rekonstrukce osobních vozů a lokomotiv, hnací vozidla by navíc měla mít pokud možno co nejnižší uhlíkovou stopu. ○

## Rakušané spustili jízdenku KlimaTicket na všechny módy veřejné dopravy

Rakousko spustilo na konci října průkopnický projekt celostátní jízdenky KlimaTicket. Za roční cenu 1 095 eur (v přepočtu zhruba 28 tisíc korun) může její držitel cestovat po celé zemi jakýmkoliv prostředkem veřejné dopravy. Platí ve spojích státních i soukromých dopravců či v metru ve Vídni.

Do systému jsou na území Rakouska zapojeny rovněž vlaky Českých drah vedené railjety. Celodenní jízda vlakem, autobusem a metrem tak díky ní vyjde zhruba na tři eura.

Pořídí lze také zlevněné verze pro mladistvé do 26 let, seniory a hendikepované za roční cenu 821 eur nebo rodinné tarify. Vedle celostátní varianty KlimaTicket Ö za 1 095 eur na rok jsou k dispozici regionální verze. Například souhrnná jízdenka pro okolí

Vídně, tedy Dolní Rakousko a Burgenlandsko, vyjde na 550 eur. Roční kupon v hlavním městě lze pořídit za 365 eur.

Roční jízdenka pro cestování veřejnou dopravou napříč celým Rakouskem se začala prodávat už na začátku října za zvýhodněnou zaváděcí cenu 949 eur, za niž si ji pořídilo přes 70 tisíc lidí. „Lidem se musí finančně vyplatit využívat veřejnou dopravu. Jde o to zvýšit její atraktivitu tím, že jim nabídneme něco nekomplikovaného,“ uvedl při představování produktu vídeňský radní Peter Kraus.

KlimaTicket funguje jako jednotný roční průkaz pro danou zakoupenou oblast. Rakouské úřady tvrdí, že jde o víc než pouhou letádku. Projekt má pomoci

společně dosáhnout klimatických cílů vyplývajících z Pařížských dohod, ke kterým se země zavázala. Cílem je zvýšit počet lidí využívajících služeb veřejné dopravy. Jízdenka bude financována ze spolkových daní. Ministerstvo dopravy odhaduje, že daňové poplatníky systém na kompenzacích dopravcům ročně přijde na 150 milionů eur (3,8 miliardy Kč).

Rakouský plán mobility počítá s nárůstem veřejné dopravy ze stávajících 27 na 40 procent do roku 2040. KlimaTicket mají pomoci další opatření, jako je modernizace a rozšíření hlavních dopravních tras. Vládní program vyčlenil na rozvoj infrastruktury miliardy eur. Jen ÖBB plánují v příštích šesti letech investovat do železnic 17,5 miliardy eur. (hol, pes)



# ZSSK kompletně zmodernizovala dálkové vozy

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) převzala na začátku listopadu poslední dva z celkem jedenapadesáti kusů modernizovaných dálkových osobních vozů 2. třídy. Interiér splňující standardy 21. století je inspirován historií a kulturním dědictvím Slovenska – potahy sedadel jsou provedeny v lidovém motivu čičmanského vzoru.

Petr Slonek | Foto: ZSSK



Slovenský národní dopravce tak dokončil jeden z nejvýznamnějších projektů obnovy vozového parku ve své historii. Modernizace přišla na 37,8 milionu eur, tedy v přepočtu na téměř 970 milionů korun. Vagony nesoucí nyní označení Bmz jsou nasazovány na spoje ze Žiliny do Prahy a z Bratislavy do Košic. Nový interiér navrhla česká firma Aufeer Desing, jež dlouhodobě spolupracuje na

příklad s Českými drahami či společnostmi Stadler a Bombardier.

## Moderní prvky v interiéru

Hlavní charakteristikou je lidový motiv čičmanského vzoru, který představují potahy sedadel. Vozy mají navíc v interiéru dřevěný dekor. „Nový interiér vagonů v sobě spojuje moderní i tradiční prvky, funkční prostředí i příjemnou atmosféru

a cestující mají zase o důvod víc dát přednost ekologické dopravě,“ řekl předseda představenstva ZSSK Roman Koreň.

„Hlavním cílem rekonstrukce těchto vozů je především zvýšení kvality cestování, ale nezanedbatelným přínosem je i posílení pozitivního vnímání značky národního dopravce,“ zdůraznil Koreň.

ZSSK modernizaci původní řady Bmeer financovala kompletně z vlastních zdrojů a uskutečnila ji firma ŽOS Trnava. První modernizovaný vůz se dostal do provozu v květnu 2018, poslední po jízdních zkouškách letos v listopadu. Vagony po přestavbě mohou jezdit rychlostí až 160 km/h.

Inovaci prošly i další části interiéru – osazeny jsou protiskluzové podlahy, skleněné výplně dveří, zavazadlové police či stolky. Pod sedadla byly doplněny další zásuvky (230 V) s USB portem a vyměněno bylo i osvětlení (dosazení nového LED vnitřního a koncového osvětlení) a instalovány jsou nové vakuové toalety. Výhodami inovovaných vozů je i klimatizace s regulací výkonu a systémem sledování CO<sub>2</sub> v prostoru pro cestující v závislosti na obsazení vozu, wi-fi připojení pro bezdrátový internet, systém detekce požáru či elektronický rezervační systém. ○

## Angličané předvedli nový malý motorový vůz pro lokálky

Mohl by se stát záchranou pro málo využívané regionální tratě. Alespoň tak samotní výrobci hovoří o novém malém motorovém voze, který nedávno v anglickém městečku Ironbridge představili zástupci sdružení firem Eversholt Rail a Transport Design International. Jedná se o vozidlo lehké konstrukce nesoucí označení Revolution Very Light Rail (RVLR).

Motorák vznikl na základě výzvy Rady pro bezpečnost a standardy železnic a ministerstva dopravy, které hledaly nízkonákladový vlak pro zajištění služeb na vedlejších tratích. Nový typ vozidla má zároveň umožnit znovuotevření nepoužívaných úseků a rozšíření stávající sítě.

Prototyp výrobci prvně ukázali v Ironbridge, kde sdružení také otevřelo malou testovací dráhu a zájemcům z řad odborníků i široké veřejnosti na ní vozidlo předvádí. Místo nebylo vybráno náhodou. Jedná se o již dávno zaniklou trať, kde se přestalo jezdit v roce 1963. A právě na ní by se mohla tato vozidla v budoucnu objevit. Úřady zároveň na tomto případě předvedly, jak snadno lze



na léta nepoužívané trati znovu obnovit provoz, pokud je o to z příslušných stran zájem.

Vozidlo měří osmnáct metrů a karoserie je vyrobena z recyklovaných uhlíkových vláken. Největší výhodou je podle výrobců především jeho nízká hmotnost. Ta činí 24,8 tuny, tedy až o 40% méně než u jiných podobně velkých vozidel. Čím je vůz lehčí, tím méně energie potřebuje ke svému pohonu, a tím se rovněž méně opotřebovává trať. S tím souvisí i nízké náklady na provoz, které mají konkurovat autobusům.

Motorák pohánějí dieselelektrická jednotka, která zajišťuje provoz s nulovými emise-



Foto: RVLR (2x)

mi a nízkou hluchlost. Při pohybu ve stanicích či nízkých rychlostech do zhruba 33 km/h jede totiž na baterie. Maximální rychlost je 65 mil za hodinu (tedy zhruba 100 km/h). Vybraný motor Cummins 2,8 litru splňuje normu EURO 6. Vůz pojme 56 sedících cestujících, celková kapacita je 120 lidí.

„Revolution Very Light Rail je nová technologie, která nabízí pohled na železnice budoucnosti. Tato nízkonákladová doprava s nízkými emisemi se může stát tím, co v nadcházejících letech uvidíte ve vašem městě,“ okomentoval nový vlak britský ministr železnic Chris Heaton-Harris. (pes)



# Kryté vozy Gbk ČSD ve velikosti TT

Ve spolupráci s německým výrobcem Hädl Manufaktur připravila firma Kolmar pro modeláře preferující „velikost středu“ limitovanou sérii dvouvozového setu krytých vozů Gbk pod katalogovým číslem 0114009. Vagony spadají do IV. epochy a mají dvě různá inventární čísla: 20 54 118 0715-4 a 20 54 118 0704-8. Jedná se o dobře zpracované modely, což není u firmy Hädl žádná výjimka. Pojdme si je blíže představit v následující recenzi.

Michal Bednář | Foto: autor

ČSD zařadily několik desítek kusů vozů řady Zs, později značených Gbk, do svého vozového parku po roce 1945. Výroba vozů tohoto typu byla ukončena v roce 1932. Do zahájení výroby celosvařovaného provedení v roce 1937 vzniklo několik mezitypů, které se liší v detailech skříně a výrazněji i v provedení pojezdů. Většina vozů byla po přečíslování v režimu 20 54, tudíž nemohly být zařazeny do mezinárodního provozu a byly určeny jen pro provoz na tratích



- kovové uložení dvojkolí
- povrchová úprava



- určité odlišnosti od předlohy v rámci možností modelu

ČSD. Tak alespoň o vozech oficiálně píše distributor.

## Provedení, jízda

Zabaleny jsou v novějších krabičkách Hädl bez průzoru s novějším designem a logem, než jsme byli doposud zvyklí. Obě krabičky drží pohromadě průhledný blistr. Přibaleny jsou doleповací doplňky. Na rámečku jich je více, konkrétně na tyto vozy však využijeme pouze držáky luceren a madla, jejichž síla je 0,5 mm.



Popisky na skříní i na rámu jsou ostré a dobře čitelné, výlisky jednotlivých dílů čisté, pouze u stupaček na rozích vozu lze při pozorném pohledu zaregistrovat drobné několikadesetinové otřepy. Ty lze jednoduše strhnout skalpelem. Nárazníky jsou na čelníky dosazeny zvlášť, nejsou součástí výlisku voze. Model má odsouvatelná boční vrata a uvnitř imitaci prkenné podlahy. Její delší střední část nad závažím je v šedé barvě, krajní části v barvě černé. Tím se liší od staršího modelu Gbkl DR, který sám vlastním a jenž má celou podlahu šedou. Navíc u nynějších modelů jsou tyto dva krajní díly na rám vozu přilepené, dříve byly pouze zasazené na čepch bez fixace lepidlem. Jedna vrata jednoho vozu jdou v mém případě tro-

chu hůře posouvat, příčinu jsem zatím nenašel, ale otřep jsem po jejich vyjmutí nikde neobjevil. Podívám se na to, až bude nálada a čas, není to nic akutního, co by se muselo řešit okamžitě.

Skříně na voze drží díky dvěma zámkům na podlaze nad kinematikami. Jsou zaklesnuté za výstupky na vnitřní straně čelních stěn. Demontáž je tak opravdu jednoduchá a rychlá. Navzdory tomu vše drží spolehlivě a nedochází k samovolnému uvolňování. Pro oddělení obou dílů stačí uchopit voze za rozsochy a skříně za bočnice a opatrně od sebe tyto díly tahem oddělit, přičemž rám mírně tlačíme k tomu čelu, které je dál od místa úchopu. Dvojkolí jsou kovová, oboustranně izolovaná, uložená v plechovém pouzdře. Díky tomu mají voze

zaručen lehký chod bez odporu, jízdní vlastnosti jsou tedy výborné a ani „vlečkový“ poloměr 267mm jim nečiní při průjezdu problém. Střecha je rovněž vyrobena jako samostatný díl a na skříně je nalepena. Pod ní je v horní části skříně výztuha, která zabraňuje případnému prohnutí bočních stěn. Na voze jsou rovněž jako separátní díl dolepeny podlouhlé stupačky pod vrata.

Na modelu nebylo kromě horšího chodu jedné vrat nic, co by se muselo upravovat pro docílení 100% funkčnosti. Kinematiky, ukryté v podlaze voze, fungují spolehlivě. Jejich návrat do střešové polohy zajišťuje ocelová strunka o průměru 0,2mm. Vzdálenost mezi nárazníky vozů na rovině v tahu je cca 1,9mm, na obloukových kolejkách o poloměru 321mm (kolejivo Kuehn) jsou od sebe talíře nárazníků na vnitřní straně oblouku zhruba 1,5mm. Voze mají spřáhla od firmy Kuehn s pojistkou proti samovolnému rozpojování. Hmotnost modelu je 26g, což při jeho délce 100,6mm odpovídá téměř přesně minimální hodnotě stanovené normou NEM 302. Samotná délka se však oproti předloze dost liší. Přepočtení údaje 12,80m, který je uvedený na skříně modelu, vychází po stovcetinásobném zmenšení na 106,6mm, rozdíl tu tedy je. Na webu distributor publikuje fotografii skutečného voze, z níž jsou oproti modelu jisté odlišnosti patrné, pro mnohé modeláře však budou akceptovatelné, pokud si jich vůbec všimnou. ○



## Hodnocení

Není to první model, který firma Kolmar našim modelářům zprostředkovala. V nedávné minulosti nám již nabídla ve spolupráci s firmou Hädl set dvou osobních vozů Biz a služební vůz Pwgs, s firmou Kres zase motorový vůz M140.313 zvaný Manka, s jehož recenzí jste se již na stránkách Železničáře setkali, a k němu přívěsný vůz CDIm. Vše jako limitované edice. Vždy se samozřejmě jedná o původně německá vozidla, která u nás po válce zůstala, ale budme vděční i za ně. Oba němečtí výrobci se mohou chlubit kvalitními produkty, a kdo si tyto modely stihl pořídit, určitě nelituje a rozhodně neprohloupil. Ani já jsem neodolal a po velmi krátkém zvažování se má sbírka o tyto dva kryté voze rozšířila. Před 10 lety jsem si koupil výše zmíněný vůz Gbkl DR, z něhož tato ČSD verze vychází, takže jsem věděl, do čeho jdu, a měl jsem určitou jistotu a záruku kvality.

# Dráha císaře Františka Josefa slaví 150 let

Patří k nejdůležitějším tratím na našem území a je součástí IV. železničního koridoru. Letos si připomíná významné výročí své historie. Před 150 lety začal pravidelný provoz na odbočné větvi soukromé Dráhy císaře Františka Josefa z dnešních Českých Velenic přes Veselí nad Lužnicí do Prahy. Již 3. září 1871 projely první vlaky úsek do Benešova. O pár měsíců později, konkrétně 14. prosince 1871, po dokončení dřevěného mostu přes Sázavu v Čerčanech a tunelu pod Královskými Vinohrady dorazily parní lokomotivy KFJB až na tehdejší Nádraží císaře Františka Josefa v Praze, dnešní hlavní.



Na snímku z června roku 1986 je zachycen Břejlovec při průjezdu Voticemi v čele rychlíku Praha – České Budějovice. Vidět jsou i sloupky budoucího elektrického vedení. Závory a přejezd přes trať z betonových panelů jsou provizorní, sloužily pouze v době stavby elektrifikace. Železniční zaměstnanec na přejezdu drží ceduli s příkaznou jízdní rychlostí pro strojvedoucího

Petr Slonek | Foto: Jan Dvořák, archiv

Zrod dráhy však nebyl jednoduchý. O její výstavbu se zasloužily někdejší věhlasné firmy Vojtěcha Lanny a bratří Kleinů. Na vzniku se finančně nepodílela přímo monarchie, ale především zámožní aristokraté. Provozovateli, tedy firmě Dráha císaře Františka Josefa, se nicméně nevyhnuły finanční potíže a později byla zestátněna. Co vše provázelo vznik této privátní železnice?

Spojit Vídeň s Prahou přes jižní Čechy chtělo mocnářství, respektive ředitelství

drah, už v polovině devatenáctého století. V roce 1842 si proto nechalo vypracovat příslušnou studii. Bohužel z projektu sešlo a stát si vybral alternativní spojení přes Olomouc. Změny nastaly až o necelých dvacet let později, byť se těsně před vznikem o spojení s metropolí snažila Severní dráha císaře Ferdinanda. Projektem totiž chtěla zastínit konkurenční Společnost státní dráhy. Jenomže císař chtěl ještě vybudovat spojení z Českých Budějovic do Chebu přes Plzeň. Tuto možnost Severní dráha ale nakonec neakceptovala a stát koncesi v roce 1866

přiklepl společnosti k.k. privilegierte Kaiser-Franz-Josephs-Bahn (KFJB), tedy soukromé Dráze císaře Františka Josefa.

## Problém s financemi

Výstavba železnice nepatřila nikdy k levným záležitostem. V dobách monarchie, kdy byl kapitál i v držení šlechty, stát proto nechal vše na bedrech zámožných koncesionářů. Ti ve stejném roce zadali stavbu sdružení firem Vojtěcha Lanny a bratří Kleinů. Složitý terén a především nedostatek subdodávek způsobily, že se Kaiser-Franz-Josephs-Bahn brzy do-

## Jak se otvíraly jednotlivé úseky

- České Budějovice – Plzeň (1. 9. 1868)
- České Velenice – České Budějovice (1. 11. 1869)
- České Velenice – Čerčany (3. 9. 1871)
- Čerčany – Nádraží císaře Františka Josefa (14. 12. 1971)
- Plzeň – Cheb (28. 1. 1872)
- České Budějovice – Veselí nad Lužnicí (8. 6. 1874)

stala do červených čísel. Peníze už nepřítékaly ani od Rotschildova Privilegovaného rakouského úvěrního ústavu a firmě nezbyvalo, než se obrátit opět na stát. Proč? Už předtím totiž od společnosti dostala bezúročnou půjčku a libovala si v daňových úlevách. Nakonec ani finanční injekce nepomohla a dráha musela být v roce 1884 zestátněna. Zajímavostí bezpochyby je, že jedním z podporujících šlechticů byl i Jan Adolf II. Schwarzenberg – člověk, který měl bohaté zkušenosti s dotováním staveb tratí na severu Itálie.

Samotnou výstavbu dozoroval Jindřich Kogerer a podle dostupných historických zdrojů projektanti a stavitelé naráželi v jejím průběhu na různé překážky. Trať měla například podle původních plánů vést přes Zlivskou návěs, což se pochopitelně nelíbilo místním. Zkušené stavitele naštěstí napadlo přeložit ji vedle obce, tedy tak, jak bylo vždy zvykem. A zůstaneme-li ještě chvíli na západním rameni, můžeme vzpomenout, že lehké to se šlechtou neměli ani Písečtí. Ti

nakonec přišli zkrátka úplně, neboť dráha byla vyprojektována přes Strakonice a Nepomuk dále do Plzně.

## Nové pracovní příležitosti

V 19. století země ještě nedisponovala hustou železniční sítí a prostor ohraničený tratěmi z Prahy na Plzeň a na Olomouc byl v podstatě bez dopravní obsluhy. Lidé



tak žili jen z prodeje zemědělských plodin. Rakousko-Uhersko navíc finančně vyčerpávala i prusko-rakouská válka, na rolníky a spotřebitele zase dolehla neúroda v roce 1868. Pracovní nabídky tedy byly více než žádoucí a stavba nové železnice dokázala na několik let tisíce lidí bohatě uživit. A tak v dubnu 1869 úřady vydaly stavební povolení na úsek z Prahy na zemskou hranici, k Suchdolu. Velenice totiž ležely už na území Dolních Rakous. Trať byla stavebně rozdělena do dvou oddílů (Třeboň, Vele-

nice) a osmi sekcí s patričními názvy Třeboň, České Velenice, Soběslav, Tábor, Votice, Benešov, Říčany a Praha. Po čase se Pražští odtrhli a vedli stavbu spojnice mezi Smíchovem a hlavním nádražím, včetně ražby tunelů pod Vinohrady.

Poprvé dělníci kopli do země na Sedlecku. Zplanýrovali stovky hektarů lesů, vydláždili hráz Rožmberského rybníka a odvodnili bažiny Zlaté stoky. Zachovány samozřejmě zůstaly násypy, propustky a mosty. Pracovali vždy pod dohledem stavebního dozoru a četnictva a materiál dováželi například z lomu u Frahelže. Už koncem prosince 1869 na Třeboňsku dokončovali první úsek. A zatímco směrem ku Praze stavba vesele pokračovala, ve městě už to taková sláva nebyla. Technické vybavení Kaiser-Franz-Josephs-Bahn nebylo na příliš vysoké úrovni a například správní a technické budovy podél trati vznikaly ještě dáv-



Takto se nastupovalo kdysi na Dráze císaře Františka Josefa do vagonů, které měly tehdy boční vstupy přímo do kupé (píše se zhruba rok 1890)



Vláda dieselových lokomotiv trvala pouhých 15 let. Na snímku z května roku 1986 je osobní vlak Praha – České Budějovice ve stanici Olbramovice



Nejmonosnější staniční budova Dráhy císaře Františka Josefa byla v Českých Velenicích. Na pohlednici ji vidíme asi v roce 1910. V této době před budovu zajížděly z rakouského Gmündu trolejbusy a před budovou také bylo kolejiště rakouské úzkorozchodné dráhy

no po tom, co po trase projel první vlak. S ražbou tunelu mezi Nuslemi a hlavním nádražím firma dokonce začala bez stavebního povolení a řádného vyvlastnění. Dnes nemyslitelné...

### Otevíráno postupně

V roce 1870 už tlak samospráv i státu na stavbaře značně vzrůstal a společnost požadovala rychlé zprovoznění. Velké komplikace přinesly zmíněné problémy s byrokracií při ražbě pražského tunelu a rovněž nekvalitně zbudovaný most v Čerčanech. Sázava se vůbec stala největší překážkou při budování dráhy. Trať dosáhla sázavských břehů na úseku z Českých Velenic přes Veselí nad Lužnicí, Tábor, Votice a Benešov do Čerčan 3. září 1871. Protože ještě nebyl postaven most, cestující museli vystoupit a použít přívozu. Dál pak pokračovali dostavňikem.

Koncem července 1871 se zkoušky dočkal úsek z Velenic do Čerčan, první pravidelné vlaky se na cestu vydaly 3. září téhož roku. Osobní vlaky však kvůli neodpovídajícímu zázemí pro cestující končily už v Benešově. Zbytek dráhy stavbaři dokončili v prosinci 1871, a to včetně provizorního dřevěného mostu přes Sázavu. Teprve 1. 7. 1882 dobudovali definitivní železný most a v roce 1903 byla část tratě (úsek Praha – Benešov) zdvoukolejněna. Tím se doprava významně zrychlila.

Dráha KFJB byla velice populární a pro dopravu důležitá. Svědčí o tom mnoho zápisů v různých obecních kronikách. Trať se dokonce chlubila i místa ležící několik kilometrů od ní. Jedním z nich bylo město Sedlec-Prčice. V roce 1899 mu byla vydána barevná poštovní pohlednice s jedenácti kolorovanými obrázky tehdejších honosných staveb kolem sedleckého náměstí. Pohlednice měla název Sedlec na dráze Františka Josefa, ačkoliv samotná trať byla postavena ve vzdálenosti zhruba pěti kilometrů.

Až do 70. let 20. století jezdily v úseku z Benešova do jižních Čech tehdy moderní parní lokomotivy. Nejčastěji se na osobních vlacích objevovaly Šlechtičny a Albatrosy, na nákladních pak dominovaly Štokr, Čtyřkolák a Krasin. Nejrychlejším

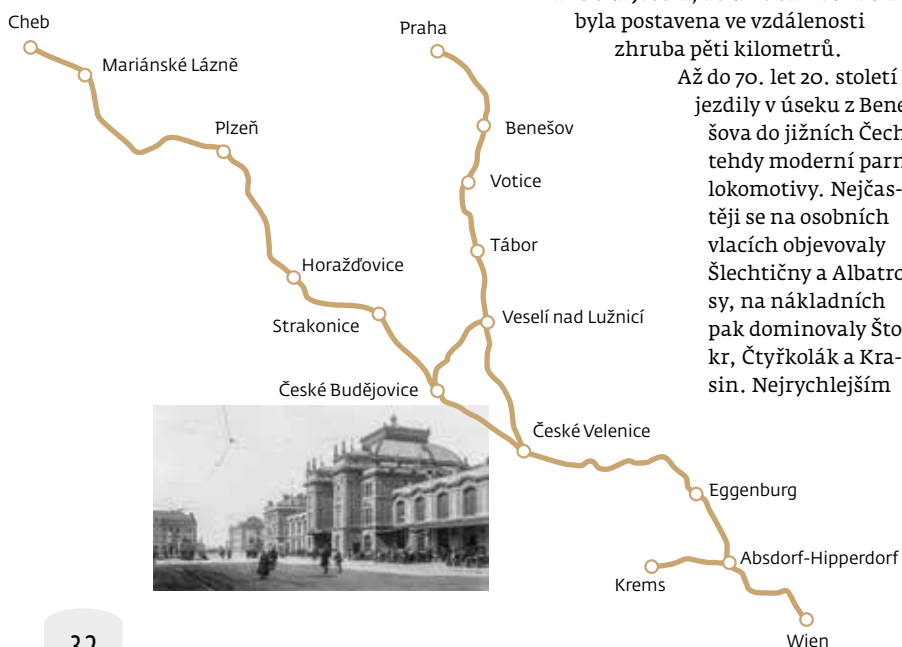
spojem tu kdysi býval motorový expres Vindobona, který spojoval Berlín s Prahou a Vídní. V roce 1978 trať projel za necelé tři hodiny s jedním zastavením v Táboře.

### Modernizace v 21. století

Čtvrtý železniční koridor dnes vedle významného vnitrostátního spojení představuje také tranzitní spojení Německa (Berlín a Drážďany) a Rakouska (Linec). Celková délka koridorové tratě je 365 km. Celá trasa koridoru je kompletně elektrizovaná od roku 2001.

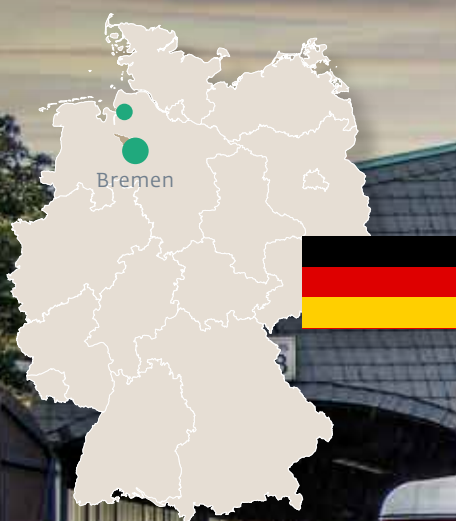
Vzhledem k začlenění trati do trasy IV. koridoru prošla svou větší částí rozsáhlou modernizační včetně několika přeložek. Už v roce 2005 začala SŽDC s rekonstrukcí mezi Strančicemi a Hostivaří. Tato část byla dokončena v roce 2008. Následoval úsek Doubí u Tábora – Tábor (2006–2009). V letech 2007–2009 se pracovalo na úseku od státních hranic s Rakouskem v Horním Dvořišti do Českých Budějovic. V roce 2009 začala rekonstrukce trati Votice – Benešov u Prahy, která skončila v listopadu 2012. V únoru 2011 následovala modernizace úseku České Budějovice – Nemanice, hoto bylo v roce 2014.

V roce 2013 začaly dvě stavby, a to Horusice – Veselí nad Lužnicí a Tábor – Sudoměřice u Tábora. Hned v následujícím roce odstartovala modernizace úseku Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora v části Veselí nad Lužnicí – Soběslav, stavba Ševětín – Horusice. Pracovat se začalo rovněž na první části úseku z pražského hlavního nádraží do stanice Praha-Hostivař, která byla přestavěna (2016). Letos se dokončuje modernizace úseku z Hostivaře k hlavnímu nádraží, přičemž loni se otevřela zastávka Eden a letos v září Praha Zahradní Město. ○





# Vydejte se po stopách Brémských muzikantů



Tuzemští turisté míří na sever Německa vcelku často. Oblíbenou destinací je především Hamburk, kterým protéká „naše“ Labe a kam jezdí přímé spoje EuroCity z Prahy a z Brna. Zcela neprávem leží v jeho stínu další velké přístavní město – Brémy. Jeho atmosféra je přitom stejně kosmopolitní, a přesto mnohem klidnější. V mnohém připomíná slavná přístavní města Belgie, Nizozemí nebo z pobřeží Baltu.



Hanzovní historii Brém připomínají plachetnice na řece Vezeře



Zahradní kavárna u stanice Bruchhausen-Vilsen



Petr Štáhlavský | Foto: autor

Symbol Brém jsou městští muzikanti. Příběh bratří Grimmů, který je hodně podobný české pohádce Zvířátka a Petrovští. I když osel, pes, kočka a kohout, kteří v pohádkovém příběhu vystupují, nakonec do města nedošli, stali se jeho symbolem. Na tuto nesouroudou čtveřici narazíte téměř všude: ve vývěsních štítech obchodů, mezi upomínkovými předměty, zdobí domy a jejich nejslavnější provedení najdete hned vedle radnice. Je jím bronzová socha, která vám může přinést štěstí a splnění vašich přání. Je to velmi jednoduché. Stačí oběma rukama chytit oslíka za přední kopyta a pak za nozdry a něco si přát. Místo si nespletete. Už teď je od doteků milionů rukou vyhlazené do zlatavé barvy.

Muzikanty můžete i slyšet. Musíte dávat velký pozor na zem a najít ten správný kanál, známý také jako Brémská díra, kde je otvor na mince. Nachází se na prostranství mezi historickou radnicí a moderní budovou zemského parlamentu. Když do otvoru vhodíte drobné mince, stačí pár centů, tak se z útrobu ozve některý ze čtyř muzikantů – hýkáni osla, štěkot psa, mňoukání kočky nebo kokrání kohouta.

Když už jsme u radnice, určitě stojí za zmínku, že na její fasádě najdeme kousek reprezentující naši vlast. Na bohatě zdobené fasádě se nacházejí sochy sedmi kurfiřtů, volitelů římsko-německého císaře, a jedním z nich je také český král. Poznáte ho podle erbu se stříbrným lvem na červeném poli. Jak je patrné, Češi v minulosti patřili mezi nejvýznamnější národy Evropy.

### Dominantou dóm sv. Petra

Kolem hlavního náměstí se nachází další zajímavosti. Dominantou je gotický dóm sv. Petra s kryptou, v níž leží mumie vzniklé přirozeným prouděním vzduchu, několik dalších kostelů a honosné měšťanské i spolkové budovy. Za pozornost stojí i socha legendárního rytíře Rolanda před radnicí. I s baldachýnem má přes deset metrů. Pochází z 15. století a symbolizuje svobody a výsady, které panovníci městu udělili. Dohlížel i nad poctivostí obchodu. Jak to dělal? Určitě vás zaujme brnění na jeho kolenou a hlavně kovové špiče. Vzdálenost mezi nimi je přesně jeden Brémský loket, takže si zde mohl každý zkontrolovat správnou míru.

Při toulkách hanzovní metropolí nelze minout ani Böttcherstraße, uličku mezi centrálním náměstím a řekou Vezerou s přístavištěm turistických výletních lodí, které vás svezou na exkurzi

Historický motorák Kaffkieker z 50. let jezdí v některých obcích i po ulicích



Historický motorák Kaffkieker z 50. let jezdí v některých obcích i po ulicích

### Naše tipy

Tramvajové muzeum: [www.fdbns.net](http://www.fdbns.net)

Mohr Express: [www.evb-elbe-wese.de](http://www.evb-elbe-wese.de)

Muzeum polních drah: <https://kleinbahndeinste.wordpress.com>

Kaffkieker: [www.vgh-hoya.de](http://www.vgh-hoya.de)

Úzkorozchodná dráha: [www.museumseisenbahn.de](http://www.museumseisenbahn.de)

Muzejní dráha Bremerhaven: [www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de](http://www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de)

do zdejšího námořního přístavu. Jen 110 metrů dlouhou uličku nechal ve dvacátých letech minulého století postavit obchodník s kávou a mecenáš Ludwig Roselius v moderním stylu. Nad jejím začátkem visí velký zlatý reliéf přízračně pojmenovaný Světloňoš a v uličce zní třikrát denně zvonkohra.

Romantickou procházku nabízí nedaleká čtvrť Schnoorviertel, kde žili a pracovali řemeslníci vyrábějící nejrůznější vybavení pro lodě a námořníky. Úzké křivolaké uličky, jimiž se místy jen stěží protáhnete, pitoreskní domky a v nich malé obchůdky a stylové restaurace. Brémy mají i další lákavá zákoutí: větrný mlýn, rozlehlé parky včetně rododendronového s několika stovkami rostlin, moderní čtvrtě vzniklé na opuštěných brownfieldech i útulné bary, restaurace a minipovary.



Brémy nabízejí honosné budovy, jako je radnice, i romantické domky ve čtvrti Schnoorviertel

### Hlavní slovo mají tramvaje

Na své si přijdou také příznivci kolejové dopravy. Páteř městské hromadné dopravy tvoří tramvaje. Koňka vyjela do ulic už 4. června 1876 a v současnosti provozuje Brémská tramvajová akciová společnost na 79 kilometrech tratí 14 linek, z toho tři noční. Současný park tvoří různá provedení nízkopodlažních souprav GT8N od Bombardieru a Siemensu.

Ve městě funguje také tramvajové muzeum Das Depot. Stará se o více než deset historických vozů od koňky po článkové vozy z 60. a 70. let minulého století. Das Depot najdete na konečné Sebaldsbrück linek 2 a 10. Otevřeno je obvykle jen jeden den v měsíci, zpravidla druhou neděli v měsíci. Za 30 eur si lze sjednat i individuální otevření expozice.

V okolí Brém lze podniknout také řadu šotovýletů. Ten první může začít hned na brémském hlavním nádraží. V letní sezoně z něj o víkendech a svátcích vyráží Mohr Express do kouzelného hanzovního městečka Stade. Skoro stokilome-

trovou trať urazí za přibližně dvě a půl hodiny bažinatým krajem, který dal vlaku jméno. Mohr Exopress lze přeložit jako Močálový expres.

Na lince jezdí starší motorové vozy včetně historických kolejových autobusů VT 98 vyráběných v letech 1955 až 1962. Jeden otevřený prostor bez přepážek uvnitř umožňuje cestujícím sledovat trať a dívat se přímo na ruce strojvedoucího.

Expres má dvě desítky zastávek a železniční fanoušky nejvíc zaujme stanice Deinste s muzeem polních malodrah. Zdejší spolek organizuje několikrát do roka jízdy po zhruba kilometrové dráze, kterou chce v budoucnu prodloužit na dva kilometry. Asi nejzajímavějším exponátem je provozuschopná parní lokomotiva č. 1 Montua z roku 1927 z lokomotivky Henschel, ale skutečně zde zaplesá srdce milovníka dieselů.

Ve zdejší sbírce se nachází 14 malých lokotraktorů vyráběných od 30. let minulého století.

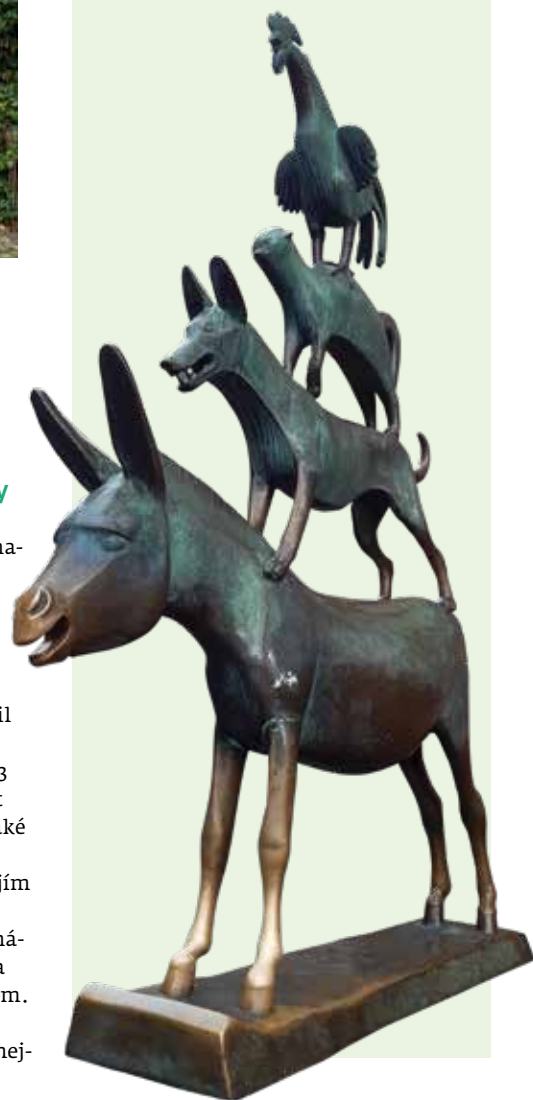
### Lokálka s historickými motoráky

Za jinou raritou je třeba cestovat na jih od Brém po trati na Hannover nebo Osna-brück. Obě hlavní železnice spojuje lokálka Syke - Eystrup s muzejním sezonním provozem historických motorových vozů. Kaffkieker, jak modro-krémovému vozu říkají, byl vyroben v roce 1959 a do roku 1977 sloužil u Osthannoverschen Eisenbahn a pak byl odprodán na sever Itálie. V roce 2003 se vrátil do Německa a posledních 15 let slouží na zdejší dráze. Ta je unikátní také díky několika úsekům vedeným po uličích uprostřed místních vesniček a v jejím okolí je množství dalších technických památek. Například v Eystrupu se nachází kousek od nádraží historická továrna s dochovaným stabilním parním strojem.

Výlet si můžete zpestřit zastávkou v Bruchhausenu-Vilsenu a návštěvou nej-

### Brémští muzikanti

Byla čtyři zvířátka, osel, pes, kočka a kohout, o která se jejich páni nechtěli starat. Zvířátka se s takovým osudem nesmířila a rozhodla se, že utečou a postarají se sama o nový život. První se na cestu vydal oslík, který zamířil do Brém s tím, že se tam bude živit jako muzikant. Cestou potkal psa s podobným osudem a pak se k nim přidala ještě kočka a kohout. Společně zamířili do Brém. Uprostřed hustého lesa je zastihla noc. Zvířátka si ustlala pod stromem a kohout vylétl na špičku stromu, odkud zahlédl světélko. Protože byli všichni hladoví, vydali se za ním, až našli dům plný loupežníků s lupem. Zvířátka loupežníky vyhnala a už je tam nepustila, když se chtěli vrátit. Do Brém pak už nedošla a v získaném domě žila společně až do konce svého života.







*Muzeum polních dráček se nachází v zastávce Deinste, nedaleko města Stade*

starší německé muzejní úzkorozchodné dráhy do Asendorfu (1 000 mm). Více než sto let stará a asi osm kilometrů dlouhá úzkorozchodka vede dílem v souběhu s frekventovanou hlavní silnicí, přesto je jízda příjemný zážitek. Prohlédnout se dá také velká remíza, která z čela působí jako historická budova, ale uvnitř zjistíte, že je to nová správkárenská hala se vším potřebným pro údržbu historických vozidel. Těch tady mají celou řadu. Podle webových stránek zdejšího železničního spolku je to sedm parních lokomotiv, šest motorových vozů, pět motorových lokomotiv a více než 70 osobních, nákladních a služebních vozů. Navíc na nádraží funguje dobře zásobený obchůdek s železniční literaturou a nedaleko od něj narazíte na příjemnou zahradní kavárnu, kde nápoje rozváží vlaky.

Vyrazit můžete také do druhé části spolkové země Brémy, do města Bremerhaven a zavítat na tamní normálně rozchodnou muzejní dráhu do městečka Bad Bederkesa. Na skoro 18 kilometrů dlouhé trati z roku 1896 byla zastavena osobní doprava v roce 1968 a nákladní o 25 let později. V současnosti tam sdružení místních železničních fanoušků provozuje muzejní vlaky Drangstedt – Bremerhaven Hbf. ○

### **Svobodné hanzovní město Brémy**

Brémy spolu s Hamburkem a Berlínem patří mezi trojici německých městských spolkových zemí. Ze všech 16 spolkových zemí je s rozlohou 419 km<sup>2</sup> a s 680 tisíci obyvateli nejmenší. Tvoří ji dvě města: Brémy (325 km<sup>2</sup>, 566 tisíc obyvatel) a 53 kilometrů vzdálený přístav Bremerhaven. Spojení mezi nimi vede přes Dolní Sasko. Historické jádro města má oválný tvar. Na jedné straně je ohraničeno řekou Vezera, na druhé parkem vzniklým po zbourání barokních hradeb a vodním příkopem ve tvaru hvězdy. V parku stojí zachovalý větrný mlýn, ve kterém je dnes kavárna. Středem města je náměstí, které je obklopeno výstavnými měšťanskými domy a celou řadou dominantních budov, včetně radnice s renesanční fasádou ze 17. století či dómu St. Petri s vysokými věžemi. Významnou památkou náměstí je desetimetrová socha rytíře Rolanda před brémskou radnicí, která symbolizuje nezávislost a obchodní práva města. Socha Rolanda je spolu s radnicí od roku 2004 zapsaná na seznamu památek UNESCO.



EUROPEAN YEAR  
OF RAIL **2021**



**Železnice  
spojuje Evropu**  
#EUYearofRail

# PŘIDEJTE SE

## 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 | **Produkcce:** 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](http://www.cdprovas.cz/predplatne).

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



## Zavřely se rakouské hory? Odleťte do tepla

Nabízíme výhodné zájezdy do Egypta, cena od 11 600 Kč (6 600 Kč po dotaci). Vybírat si můžete i z celé nabídky CK Čedok nebo CK Eximtours, kde také najdete aktuální ceny. ČD travel vám jako dárek přidá komplexní cestovní pojištění či výhodnou cenu na pojištění Covid.

### Náš tip

#### Marsa Alam

Royal Tulip Beach Resort – all inclusive, 12 190 Kč, po dotaci 7 190 Kč, 11. 12.–18. 12.

#### Hurghada

Aladdin Beach Resort – all inclusive, 11 690 Kč, po dotaci 5 690 Kč, 15. 12.–22. 12.

Klidný adventní čas přeje

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

## SPLŇTE SVÝM BLÍZKÝM CESTOVATELSKÉ SNY



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

Vánoční voucher Českých drah  
udělá pod stromečkem radost.

**ČD České dráhy**  
Národní dopravec



celoročně

## Slezský Semmering – horská železnice, která vás okouzlí

Projděte se vlakem z Hanušovic do Jeseníku krajinou hlubokých lesů, strmých údolí a vychutnejte si výhledy na vrcholy Jeseníků a Rychlebských hor. Z Hanušovic vlak po trati č. 292 projíždí údolím řeky Branná vstříc kopcům a lesnatou krajinou dojde asi po dvaceti minutách do stejnojmenné stanice. Cestou zdoláme nejvyšší stoupání na trati – téměř 31 promile. Dominantou obce Branná je částečně zrekonstruovaný dobytelný hrad Kolštejn. Za Brannou začíná nejkrásnější úsek. Do následující stanice Ostružná je to něco přes pět kilometrů a vlak musí zvládnout další náročné stoupání. Z horské obce, která patří k oblíbeným rekreačním střediskům, pokračuje vlak vzhůru několika táhlými oblouky do Ramzové. Nádraží leží ve výšce 760 m n. m. Za Ramzovou potom prudce sjíždí zalesněnou krajinou Ramzovského sedla, které odděluje Rychlebské hory od Hrubého Jeseníku, do stanice Horní Lipová. Ta je pomyslným „srdcem“ tratě, jíž se kvůli jejímu členitému profilu přezdvíhá Slezský Semmering. Z Horní Lipové pak klesá vlak táhlým obloukem do obce Lipová-lázně a vyhlídkovou jízdu lze ukončit na následující stanici v Jeseníku, dalším oblíbeném lázeňském místě.

**Nejbližší železniční stanice:** Hanušovice, Jeseník



Do 31. 3. 2022

## Zimní prohlídky Olomouce – za pohodou nejen do centra

Chystáte se do Olomouce anebo hledáte pěkný tip na volný čas v hanácké metropoli? Pak vyzkoušejte zimní prohlídky, které pro vás připravilo Informační centrum Olomouc. V případě prohlídky historického města Olomouce je možné domluvit i prohlídku radnice a věže. Cena činí 100 Kč, resp. 50 Kč, délka prohlídky je 1,5 h. Absolvovat můžete i komentované prohlídky Národní kulturní památky secesní Vily Primavesi. Nutná je ale rezervace. Zpřístupněn byl rovněž zrestaurovaný slavnostní freskový sál. Prohlídku je nutné domluvit v Informačním centru Olomouc.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Olomouc hl. n.



Celoročně

## Za rozhledy do kraje z heřmanické falické okurky

Máte toulavé boty a rádi se kocháte pěknými výhledy z ptáčích perspektiv? Pak se vypravte do Heřmanic. Od roku 2012 se tu mohou pochlibit vítanou turistickou atrakcí – 24 metrů vysokou rozhlednou z modřínového dřeva. Pro cestu z Frýdlantu do Heřmanic se nabízí vyrazit v trase zrušené dráhy, která je místy stále velmi dobře rozpoznatelná. Cesta však není značená. Běžný výletník může využít modře značenou turistickou trasu (8,5 km). Z vyhlídkové plošiny lze pozorovat panorama Jizerských a Lužických hor stejně jako komíny polské elektrárny Turów.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Frýdlant v Čechách



Do 6. 1. 2022

## Nechte se okouzlit vánočně vyzdobenou Prahou

Metropole se na přelomu roku vždy řádně zdobí. A pokud historické centrum města pokryje sněhová peřina, pak je to skoro idyla. Vánoční strom na „Staromáku“ svítí vždy od první adventní neděle až do Tří králů. Sváteční výzdoba kráší ale i další rynky v hlavním městě. Přijďte se podívat. Z jedné strany mohutná věž Staroměstské radnice, naproti věže Týnského chrámu a kolem dokola barokní kostel sv. Mikuláše a řada honosných paláců. Pražské Staroměstské náměstí, lemované výstavními památkami, patří k nejvyhledávanějším místům v centru Prahy po celý rok.

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

