

Železničář

1. PROSINCE 2022 | ROČNÍK 29 | CENA 42 Kč | VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



12

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S předsedou představenstva společnosti ČD - Telematika Janem Hobzou
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Co přinese nový jízdní řád v regionech? Přibude spojů s wi-fi i nových vozidel.
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
VUZ Ioni dovršil vstup na slovenský trh prostřednictvím dceřiné společnosti VUZ Slovakia. Jaké služby poskytuje?
- 22–23 **Provoz a technika**
Cesta z Prahy do Českých Budějovic od nového jízdního řádu opět zrychlí.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Vlakvedoucí Julie Šodková se železnici rostla způsobem téměř definitivním.
- 26 **Zahraničí**
V Německu začne příští rok fungovat Deutschland ticket. Přijde na 49 eur.
- 33–37 **Cestopis**
Vypravili jsme se prozkoumat pravý přeh Berounky, hned kousek za Prahou.

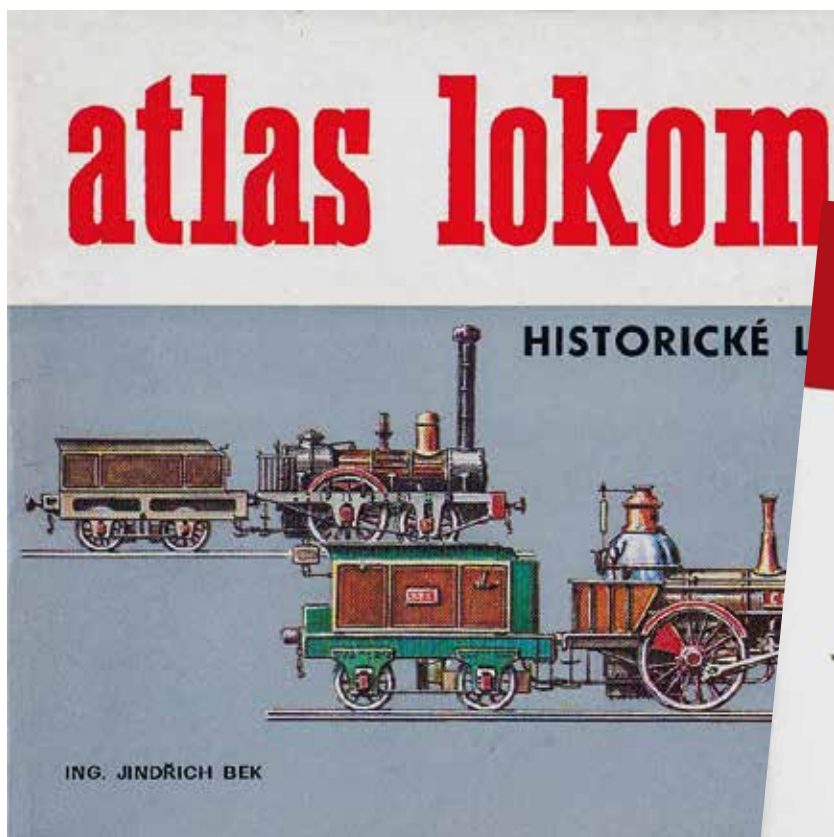


Foto: Wikipedia, archiv redakce

Jindřich Bek

Patřil mezi přední odborníky na historii železnice. Zaměřoval se nejen na provozní problematiku, ale především na stroje. Je autorem známých publikací Atlas lokomotiv, které jsou ceněny odborníky. Přispíval odbornými články i do měsíčníku a později týdeníku Železničář.

Narodil se v rodině Václava a Anny Bekových. Obecnou školu absolvoval v Polubném, dnešním Kořenově. Na podzim 1943 nastoupil na obchodní akademii v Choceň, nicméně od srpna 1944 do května 1945 byl nuceně nasazen ve výtopně v České Třebové. Maturoval v červnu 1948. V letech 1959 až 1960 studoval na Fakultě dopravní ČVUT v Praze. Po jejím přemístění do Žiliny absolvoval

* Narození	13. června 1927
† Úmrtí	7. prosince 1992
🌐 Národnost	česká
○ Povolání	spisovatel, železniční odborník, technik

Zemřel Jan Bukač



Ve věku 83 let zemřel po nemoci v sobotu 5. listopadu ing. Jan Bukač. Po absolvování vysoké školy dopravní v roce 1963 celou svou profesní kariéru prožil v různých funkcích na železnici. Působil mimo jiné i jako ekonomický náměstek generálního ředitele Českých drah. Svou práci měl velmi rád, vážil si svých kolegů a spolupracovníků a respekt měl také u vedení podniku. Na jeho životní optimismus a lásku k lidem budeme stále vzpomínat.

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Ve stanici Harrachov není paní zima na sněhovou nadílku nikdy skoupá. Pro motorové vozy řady 840 však nepředstavuje žádnou překážku.

SLOVO ÚVODEM



Michal Krapinec

předseda představenstva
Českých drah

Vážení kolegové, zákazníci
a fanoušci železnice,

na začátku roku jsme doufali, že po odeznění pandemie koronaviru se postupně vrátíme k obvyklému životu. Nakonec nás všechny čekalo možná ještě náročnější období. Ale i když jsme řešili, kde vezmeme peníze na investice, na drahé energie, topení a prakticky všechny vstupy, nezůstali jsme stát na místě. České dráhy se dál mění. Máme ambici být tím, kdo na české železnici udává trendy v kvalitě služeb a v oblasti zavádění moderních technologií. Troufám si říct, že už dnes v některých ohledech šlapeme na paty kolegům v zahraničí.

V jízdním řádu 2022/23 například vypravíme denně skoro dva a půl tisíce spojů, ve kterých se lze zdarma připojit k wi-fi. Kdo z vás jezdí vlakem po Evropě, potvrdí, že to v okolních státech opravdu není běžné. Abychom zajistili snadnější průchod mobilního signálu do interiéru vlaků, testujeme na lince Praha - Vídeň opakovač mobilního signálu. Pokud se osvědčí, postupně ho instalujeme do ucelených jednotek dálkové dopravy. Díky tomu budeme po Německu a Rakousku teprve třetí zemí ve střední Evropě, kde se stane dobrá dostupnost mobilního signálu pro telefonování a přenos dat uvnitř vlaků samozřejmostí. Pokročilé technologie jsou také integrální součástí vybavení nejnovějších vozidel. Například Interjety na spojích do Chebu mají speciální okna propouštějící signál a bezdrátové nabíječky. Je pochopitelné, že takto vysoká úroveň služeb se v síti našich spojů šíří postupně. Už teď pro nás ale konsorcium Siemens - Škoda vyrábí 180 dálkových vozů, které budou technologicky ještě vymazlenější než zmíněné Interjety. První bychom měli dostat za rok v prosinci.

Další posun, tentokrát ve zjednodušení odbavení, jsme veřejnosti představili nedávno. V současné době polovinu jízdenek tarifu ČD nakoupí lidé přes e-shop nebo aplikaci Můj vlak. Rozhodli jsme se toho využít a motivovat také ostatní, aby tuto cestu vyzkoušeli. Vždyť proč se vzdávat automatického vyplacení odškodnění za zpoždění nebo jednoduchého pořízení jízdenky kdykoliv a odkudkoliv, když k tomu stačí chytrý telefon?

Mimochodem, aplikaci Můj vlak má aktuálně v mobilu jeden milion cestujících. Každý z nich nám od teď může díky online hodnocení cesty poslat zpětnou vazbu, kterou my využijeme k identifikaci systémových problémů a k zajištění nápravy.

A to je trend, který bychom chtěli udržet. Využití nové technologie k větší efektivitě a ke zvýšení spokojenosti cestujících. Být pro ně nejen první, ale zároveň nejlepší volbou. Potom i naše práce bude dávat větší smysl a bude nám přinášet uspokojení.

Děkuji vám všem, že využíváte naše služby, že nám držíte palce, a všem zaměstnancům za to, že nám pomáhají budovat dobré jméno Českých drah, byť to není vždy jednoduché. Přeji vám krásné vánoční svátky, zdraví a samozřejmě hodně šťastně ujetých kilometrů ve vlacích Českých drah.



ativ atlas lokomotiv



v letech 1960 až 1965 obor elektrická trakce a energetika v dopravě na Vysoké škole dopravní.

V červenci 1959 začal pracovat v lokomotivním depu Děčín jako technik, po složení zkoušek jako technik provozu a školař lokomotivních čet. Roku 1961 byl přeložen k Železniční škole práce v Ústí nad Labem. V obvodu dep Ústí nad Labem a Děčín školil strojevedoucí všech trakcí. Díky své vysoké odbornosti byl počátkem roku 1964 pozván k pohovoru na ministerstvo dopravy Služba 12 (později Odbor 12) a od 15. 7. 1964 se stal zaměstnancem tohoto úřadu.

Od počátku 60. let 20. století přispíval do měsíčníku a později týdeníku Železničář. V letech 1961 až 1967 byl členem jeho redakční rady. Psal i populárně-vědecké články do mnoha dalších časopisů.

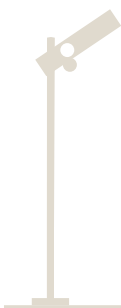
Od první poloviny 60. let spolupracoval s Národním technickým muzeem.

S kolegy vypracoval sbírkový plán parních, elektrických a motorových železničních vozidel. Dne 12. 6. 1967 byla uzavřena mezi ČSD a NTM dohoda o vzájemné spolupráci. Šlo o kapacitní možnosti údržby vybraných exponátů, jejich uložení do krytých hal a o finanční zabezpečení.

V 70. a 80. letech se podílel na organizaci práce v čelákovickém depozitáři NTM a ve spolupráci s klubem modelářů z Trutnova na pořádání letních táborů. Organizoval účast parních lokomotiv ČSD v roce 1986 na oslavách 150 let železnice v Rakousku, o tři roky později spolupracoval na uspořádání oslav 150 let železnice v Československu. Byl členem vědecké rady NTM, kterým zůstal i po odchodu do důchodu v roce 1988.

České dráhy zahájily provoz v elektrické trakci na Uničovce

České dráhy 25. listopadu zahájily zkušební provoz v elektrické trakci pod dohledem evropského zabezpečovacího systému ETCS na trati z Olomouce do Uničova. Přibližně během měsíce se musí připravit na výhradní provoz. Zkušební provoz je zajištěn až na šesti spojkách denně lokomotivami řady 362 WTB v čele klasických souprav. Ty společně s nově dodanými elektrickými jednotkami RegioPanter řady 650.2 zabezpečí provoz od 1. ledna 2023, kdy se na trati Olomouc – Uničov spustí provoz pod výhradním dohledem ETCS. Půjde tak o první trať v ČR obsluhovanou ČD, kde budou vypravována pouze vozidla vybavená tímto nejmodernějším zabezpečovacím systémem. V roce 2023 pak převezmou dopravu na této trati úplně nové třívozové jednotky RegioPanter řady 640.2. Průběžně jsou proškolení také strojvedoucí, kteří obsluhují lokomotivy řad 162 WTB a 362 WTB a elektrické jednotky RegioPanter 650.2 v provozních střediscích v Olomouci, České Třebové a Plzni. Ke konci roku bude na ČD více než stovka strojvedoucích s odbornou způsobilostí pro provoz pod dohledem ETCS.



VUZ uspořádal první Česko-slovenskou železniční konferenci

Bratislava hostila 3. a 4. listopadu první den historicky první Česko-slovenskou železniční konferenci. Sešli se zde odborníci z oboru, zástupci dopravních institucí obou zemí i hlavní subjekty v podnikání v segmentu kolejových vozidel a technologií infrastruktury. Pořadatelem akce, kde se řešila zejména budoucnost železnice, byla VUZ Slovakia a naše dceřiná společnost Výzkumný Ústav Železniční. Hosty v sále a řečníky na konferenci hned první den přivítal předseda představenstva VUZ Martin Bělčík. Hlavní témata 1. Česko-slovenské železniční konference byla budoucnost české a slovenské železniční sítě, osud regionálních tratí a realita VRT, role železnice v době evropského předsednictví, změny v legislativě a dopady energetické krize. Hovořilo se i o nejnovějších trendech ve vývoji kolejových vozidel a vlakovém zabezpečení či o moderních technologiích pohledem dopravců a správců infrastruktury. Nechyběla ani diskuze o ETCS a jeho alternativách a doplňcích pro vedlejší tratě. Vystoupil také předseda představenstva ČD Michal Krapinec.



Lidé využívají slevu na sdílená auta za cesty vlakem

Mezi nejoblíbenější tři skupiny odměn za cestování vlakem patří kromě slev na kulturu a vlastní produkty Českých drah také sleva na jízdu carsharingem. Za dva roky spolupráce mezi ČD a družstvem Autonapůl zvolili sdílející jedinci slevu dohromady 1 134krát. Patrný je také trend, kdy lidé kombinují cestu veřejnou dopravou na delší vzdálenosti s využitím sdíleného auta na posledních pár kilometrech do cíle své cesty. Stačí, aby se online registrovali do systému, vybrali si auto z až šesti kategorií podle velikosti a komfortu. V koncové stanici si jej aplikací v telefonu vyzvednou a jedou. Cestující ČD si tento benefit oblíbili. „Odměny v programu ČD Body nabízíme v několika kategoriích a po našich vlastních produktech a slevách na kulturu jsou vouchery na sdílená auta třetí nejoblíbenější kategorií odměn. Carsharing považujeme za doplňkovou službu navazující na železnici v rámci první a poslední míle,“ řekl ředitel Odboru dálkové dopravy ČD Petr Vondráček.



Text: Vít Čepický, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, Autonapůl, duveryhodnezacky.cz, IDSOK, Správa železnic



ČD získaly prestižní ocenění

Důvěru zákazníků je obtížné získat a ještě náročnější je si ji udržet. Českým drahám se to podařilo. Podle výsledků nezávislé ankety zaměřené na spotřebitelskou důvěru v rámci programu Důvěryhodné značky ČD obhájily loňské prvenství v kategorii poskytovatelé dopravních služeb. Hlasování se v letošním již osmém ročníku zúčastnilo na 4 000 spotřebitelů po celé republice a vybírali z více než 900 značek v různých oborech. Vedle Českých drah obdržela ocenění například automobilka Škoda, Skupina ČEZ, Pilsner Urquell, T-Mobile, Generali Česká pojišťovna nebo Kofola. V každé kategorii přitom mohla být nejdůvěryhodnější pouze jedna značka, což zaručuje, že oceněné brandy jsou skutečně silné a důvěryhodné. Slavnostní vyhlášení Nejdůvěryhodnějších značek 2022 se uskutečnilo v rámci galavečera 10. listopadu v Autoklubu ČR v Praze.



Začíná prodej knižních jízdních řádů IDSOK

Prodej knižních jízdních řádů Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK) pro rok 2022/2023 začne 7. 12. 2022. K zakoupení je k dispozici celkem pět oblastních jízdních řádů pro Olomoucko, Prostějovsko, Přerovsko, Šumpersko a Jesenícko a také regionální vlakový jízdní řád. Obsahem knižních jízdních řádů jsou spoje Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Prodejní místa těchto knižních jízdních řádů naleznete na webových stránkách idsok.cz v sekci jízdní řády a prodejní místa knižních JŘ. Vytisknuto a na prodejní místa distribuováno bylo celkem 5 000 brožur autobusových jízdních řádů IDSOK 2022/2023 a 2 520 brožur vlakových jízdních řádů 2022/2023. U autobusových jízdních řádů se počet výtisků pro jednotlivé oblasti liší, nejvíce se prodává brožur pro Olomoucko, a to 1 910 kusů. Pro oblasti Jeseník jich je 405, pro Prostějov 365, pro Přerov 1 065 a pro Šumperk 1 255 kusů.

Na titulních stranách autobusových knižních JŘ se letos objevily rozhledny, na titulní straně JŘ železniční dopravy IDSOK je elektrická jednotka řady 640 – RegioPanter.



Zemřel Václav Rubeš

Po těžké nemoci zemřel 18. listopadu ve věku pouhých 44 let vedoucí 2. oddělení tištěných a internetových periodik, šéfredaktor magazínu ČD pro vás a bývalý šéfredaktor Železničáře Václav Rubeš. Dráze zasvětil prakticky celý svůj život, před nástupem do redakce působil dlouhá léta jako výpravčí ve velkých severočeských stanicích. V roce 2010 se stal součástí týmu komunikace Českých drah jako redaktor časopisu Železničář. Ten pak jako šéfredaktor vedl od podzimu 2013 do jara 2016. Od dubna 2016 až do současnosti stál v čele magazínu ČD pro vás a podílel se i na dalších komunikačních projektech Českých drah. Kromě vlaků bylo jeho další velkou zálibou létání a motorismus.



Aplikace MobilOK má novou verzi

Koordinátor IDSOK přichází s dlouho očekávanou mobilní aplikací MobilOK new, která cestujícím přináší pohodlnější odbavení a usnadňuje tak cestování v rámci Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (IDSOK). Nová mobilní aplikace pro jednodušší nákup jízdenek bude dostupná od 1. ledna 2023. MobilOK new je upgradem mobilní aplikace MobilOK a pro uživatele je připravena přívětivější aplikace s řadou nových funkcí. Všechny procesy se odehrávají v rámci stažené aplikace, nedochází tak k přesměrování na webový prohlížeč či e-shop IDSOK. Kromě nákupu všech typů časových jízdních dokladů je možné si zakoupit i jednotlivé jízdné. Mezi další novinky patří také možnost vyhledání spojení včetně okamžitého nákupu patřičného jízdního dokladu. I v této aplikaci, podobně jako v e-shopu IDSOK, mohou cestující vrátit elektronickou časovou jízdenku kdykoli před začátkem platnosti nebo v jejím průběhu. Podobně jako v CestujOK má uživatel aplikace možnost zobrazit aktuální informace o spoji, zjistit zpoždění nebo jeho aktuální polohu.

Ve Vysočanech začala fungovat nová pokladna Českých drah

Cestující si mohou nově zakoupit jízdenky v odbavovací hale pražského vysočanského nádraží, které prochází kompletní rekonstrukcí. Správa železnic listopadu otevřela novou odbavovací halu s pokladnami Českých drah a zázemím pro cestující. Nová hala nahrazuje nádražní budovu, která byla nevhodně umístěna uprostřed kolejí. Vznikla na úrovni původního podchodu z Paříkovy ulice. Právě z něj stavbaři v budově využili řadu fragmentů. Například původní dlažba podchodu posloužila jako obklad lavíček, dalším zachovaným prvkem je kamenný portál, který je nově součástí exteriéru objektu. Zajímavou částí odbavovací haly je i její zatravněná střecha, což přináší řadu výhod, jako je absorpce škodlivin ze vzduchu, produkce kyslíku, snížení prašnosti a redukce výkyvů teplot. Přestavba stanice Praha-Vysočany je součástí modernizace 15 km dlouhého úseku do Mstětic. Rekonstrukce potrvá do května 2023.



Železniční uzel Česká Třebová čeká modernizace za miliardy

Správa železnic hodlá v roce 2024 zahájit modernizaci železničního uzlu Česká Třebová. Je důležitý pro osobní i nákladní železniční dopravu. Poslední zásadní rekonstrukci podstoupil v 50. letech minulého století. Díky modernizaci se zvýší traťová rychlost, čímž se zkrátí jízdní doby vlaků a zlepší se komfort a bezpečnost cestujících. Stavba bude největší ucelenou modernizací železničního uzlu v síti SŽ. Celkové investiční náklady organizace předpokládá ve výši 11,9 miliardy korun, znovu je upřesní v roce 2023 z dokumentace pro stavební povolení. Stavbaři opraví nástupiště, která budou mít bezbariérový přístup, a zastřešení, vznikne i nový informační systém. Současný podchod se prodlouží a tím nahradí už dosluhující stávající. Další podchod v jižní části nahradí lávka přes kolejíště. Zvýšení bezpečnosti zajistí nové staniční zabezpečovací zařízení. Stanice bude zapojena do dálkového ovládní z Centrálního dispečerského pracoviště Praha.



Přibyla parkovací místa u dalšího nádraží, nově v Nezamyslicích

České dráhy uvedly v říjnu do plného provozu v železniční stanici Nezamyslice v blízkosti nádražní budovy nové parkoviště ČD Parking. To nabízí parkování zdarma na 10 místech. V Olomouckém a Zlínském kraji byly už dříve revitalizovány plochy některých parkovišť ČD Parking v rámci pravidelné údržby. V současné době doplňková služba ČD Parking umožňuje parkování zdarma na celkem 37 místech republiky, u dalších šesti nádraží nabízejí České dráhy ve svém e-shopu rezervaci parkovacích míst za zvýhodněnou cenu. Kromě toho v Praze v Garážích Muzeum, Plzni a České Třebové jsou k dispozici místa ve velkokapacitních parkovacích domech poblíž hlavních nádraží. Služba ČD Parking je vhodná pro ty, kteří se rozhodnou při cestě kombinovat vlak a vlastní automobil. Díky ní výhodně zaparkují u vybraných nádraží na území celé ČR a zbytek cesty v klidu a bez starostí absolvují některým ze spojů ČD.



Mezi Pardubicemi a Stěblovou se jezdí po dvou kolejích

Na trati mezi Pardubicemi-Rosicemi nad Labem a Stěblovou skončila další významná fáze její modernizace. Stavbaři předali do užívání nově vybudovanou traťovou kolej a vlaky díky tomu od poloviny listopadu zde opět jezdí v dvoukolejném provozu. Cestujícím slouží také 1. nástupiště v Rosicích. Práce za téměř 2,7 miliardy korun budou dokončeny příští rok. Po rekonstrukci stanice Stěblová je dokončena už i výstavba zcela nové zastávky Stěblová obec. Fungovat začne s prosincovou změnou jízdního řádu. Původní kolej dříve jednokolejného úseku o délce 7,5 km prošla kompletní rekonstrukcí během čtyřměsíční výluky na přelomu letošního jara a léta. Na trati mezi Pardubicemi a Stěblovou se uskutečnila obnova trakčního vedení a mostních objektů. Modernizace přispěje ke zvýšení traťové rychlosti. Po zprovoznění zabezpečovacího systému ETCS, plánovaném na rok 2024, budou moci vlaky v úseku jezdit rychlostí až 160 km/h. Další zrychlení přinese zprovoznění dvoukolejného mostu přes Labe mezi pardubickým hlavním a rosickým nádražím.





ČD - Telematice se daří, zvýšení nákladů unese

Do čela dceřiné společnosti Českých drah ČD - Telematika nastoupil Jan Hobza v srpnu letošního roku a byl to pro něj skok do dobře rozjetého vlaku. I přes obecně nepříznivou situaci v důsledku pandemie COVID-19 a ruské vojenské agrese na Ukrajině je pro společnost rok 2022 v dobrém smyslu rekordní. „Jsme ekonomicky velmi stabilní firma,“ ujišťuje Hobza v rozhovoru. V něm dále popisuje zásadní důležitost projektu instalace vlakového zabezpečovače ETCS nebo plány na další rozvoj ČD - Telematiky.

Redakce | Foto: ČD - Telematika

S jakými cíli jste nastupoval do vedení ČD - Telematiky?

Do ČD - Telematiky jsem přestoupil z ne-drážního prostředí. Celý profesní život jsem se věnoval IT a jeho řešením pro státní správu. Takže mým hlavním osobním cílem bylo a stále je mít co nejrychleji co nejlepší znalost nového prostředí. Naštěstí mám kolem sebe spoustu kolegů, kteří mě v tom nenechávají plavat, za což jsem jim vděčný. Vy se

ale spíše ptáte na pracovní cíle, a ty jsou na obecné úrovni jednoduché. Naše společnost stojí před zásadním strategickým rozhodnutím: zda ČD - Telematika bude klíčovým stavitelem a provozovatelem sítí nejen v prostředí železnice, ale i v rámci širší státní správy, nebo zda budeme hledat naši přidanou hodnotu v jiných oblastech, jako správa IT, bezpečnost nebo inovace kolejových vozidel. Vyřešit tuto otázku je cíl číslo jedna. Číslo dva a tři jsou obchodní úkoly. Přinést do ČD - Telematiky nové zakázky

z vnějšího prostředí a dosáhnout co nejlepších ekonomických výsledků.

Bylo nutné s ohledem na energetickou krizi nějak zasahovat do fungování společnosti?

Jako všichni i my méně topíme, méně svítíme a méně klimatizujeme. Také plánujeme alternativní zdroje napájení především pro naše velké datacentrum v Praze. V případě některých našich energeticky náročných služeb budeme nuceni adekvátně navýšit cenu. Záro-

veň ale pomáháme dodatečnými odměnami našim zaměstnancům unést rostoucí inflaci v jejich domácnostech. Výhodou v této situaci je, že ČD - Telematika je ekonomicky velmi stabilní firma, a ačkoli se nám v příštím roce zvýší fixní náklady, uneseme to. Žádám zásadní opatření nebo změny ve fungování společnosti tedy neplánujeme.

Na jaké projekty se v rámci podnikání hodláte zaměřit nejvíce?

Síla naší společnosti je především v budování a správě optických sítí. Budeme tyto služby dodávat nejen do skupiny železničních firem a úřadů, ale rádi bychom překročili hranici drážního tělesa a výstavbu a správu sítí zajišťovali i pro další, především státní zákazníky. Až po nástupu do ČD - Telematiky jsem si uvědomil, jaký potenciál v této oblasti naše firma má a jak velký je potenciál trhu.

Dále budeme určitě rozvíjet projekt ETCS. Máme za sebou už první úspěšně dodané řady lokomotiv se zpětnou instalací zabezpečovače a náš tým, který ETCS projekty vede, má schopnosti a potenciál dále růst. V tuto chvíli máme v České republice nasmulovanou realizaci instalace do šesti řad lokomotiv s potenciálem pro další zakázky a rádi bychom s ETCS vyrazili i za hranice České republiky. Také se chystáme nabízet našim zákazníkům inovativní technologie pro kolejová vozidla, jako jsou opakovače GSM signálu, chytará média nebo kybernetická bezpečnost vozidel. Třetí oblastí budou telekomunikační služby s vyšší přidanou hodnotou. Kromě běžných datových služeb na našich sítích bychom chtěli našim zákazníkům nabízet celou škálu služeb v oblasti kybernetické bezpečnosti. Od ochrany proti DDoS útokům a dalším hrozbám až po dohled a monitoring, případně zajištění síťové bezpečnosti.

Za klíčové pro další úspěch firmy považujete rozvoj kompetencí v oblasti telekomunikačních služeb a kybernetické bezpečnosti a poskytování služeb datových center. Daří se to naplňovat?

Děkuji za otázku, daří. Hlavní roli zde hraje projekt ČDT-Net. Je to řešení, které našim zákazníkům zajišťuje bezpečnou a monitorovanou síťovou konektivitu. To je zcela zásadní stavební kámen pro budování jakéhokoli bezpečného IT řešení. Většina současných kyberútoků se zaměřuje na přetížení serverů formou četných dotazů, odvedení pozornosti a napadení serverů klienta malwarem. Pokud je takový útok úspěšný, může trvat i měsíce, než zákazník zjistí napadení, a za takovou dobu může dojít ke zcela fatálním škodám. Klíčovou roli hraje schopnost čelit těmto

útokům přímo na přechodovém síťovém perimetru. Přesně takovou službu poskytuje ČDT-Net.

Co můžete v rámci kybernetické bezpečnosti zákazníkům nabídnout?

Již nyní jsou v ČDT-Netu implementovány ochrany před ransomwarem a DDoS útoky, ochrana obsahu a další bezpečnostní opatření. Plánujeme spustit i bezpečnostní monitoring, takzvaný SIEM, a v budoucnu nabídnout i služby security operation centra. Zákazník tak získá v rámci konektivity i dohled nad vlastní kybernetickou bezpečností na svých připojených systémech a management našich zákazníků bude mít k dispozici kompletní službu reakce na bezpečnostní incident.

Řada nejen tuzemských institucí řeší zvýšenou míru kybernetických útoků, jak se s nimi vyrovnáváte a jak se jim snažíte předjet?

Naše datacentra jsou chráněna stejnými nástroji, jaké nabízíme našim zákazníkům a popisoval jsem je výše. Důležitá je ale také prevence. V rámci ní spolupracujeme se složkami státní správy, které se zabývají odhalováním a přípravou na možné kybernetické útoky. Jak správně říkáte, četnost a kvalifikovanost útoků na kritickou infrastrukturu v České republice stále stoupá. Dá se předpokládat, že v nejbližších měsících může přijít nějaký zásadní útok, který by mohl směřovat i na dopravní služby. Pravidelně proto komunikujeme se zmíněnými útvary o tom, jak stávající situace vypadá a jak by mohl konkrétní útok probíhat. Dle diskusí pak optimalizujeme bezpečnostní opatření. Je to nikdy nekončící proces.

V loňském roce jste dosáhli rekordních tržeb. Jaké výsledky očekáváte letos?

Očekáváme, že i rok 2022 dopadne excelentně. Naše tržby se budou pohybovat nad 2,3 miliardy korun. Konkrétní výše závisí na tom, jak rychle Evropský drážní úřad schválí instalace ETCS pro řady 162 a 362. Pokud stihneme tyto řady vyfakturovat, bude rok 2022 rekordní. Příští rok by mohl být také velmi úspěšný, ale jako v případě všech ostatních firem bude nákladová stránka účetnictví zatížena nárůstem cen energií ve výši desítek milionů korun oproti letošnímu roku. Plánujeme také navýšení mezd našim zaměstnancům.

Aktuálně se hodně věnujete instalaci ETCS do již provozovaných řad lokomotiv a jednotek. V jakém stadiu je nyní tento projekt a jak bude pokračovat?

Jak jsem uváděl výše, máme v tuto chvíli šest projektů na dodávku ETCS do lokomotiv Českých drah a ČD Cargo. Předáváme do ostrého provozu řady lokomotiv 162, 362 pro České dráhy a 163 a 363 pro

Očekáváme, že i rok 2022 dopadne excelentně. Naše tržby se budou pohybovat nad 2,3 miliardy korun. Konkrétní výše závisí na tom, jak rychle Evropský drážní úřad schválí instalace ETCS pro řady 162 a 362. Pokud stihneme tyto řady vyfakturovat, bude rok 2022 rekordní.



ČD Cargo. Postupně, až do roku 2026, budeme osazovat ETCS do lokomotiv a jednotek 680, 471, 363.5 a řídicích vozů 961. Jsou to velké, dlouhé a složité projekty, kdy do sebe musí zapadnout řada vstupů. Dodávky od technologických partnerů, dostupnost instalačních týmů, součinnost zákazníků a na konci schvalovací proces ze strany Evropské rozvojové agentury, jehož délku nijak neovlivníme. Jakmile se například hned na začátku zpozdí technologický dodavatel, nebo se změní specifikace jakékoli komponenty, máte o zábavu postaráno. To, že už ale máme referenci na první úspěšně předané a funkční ETCS, je jasným důkazem toho, jak skvělý tým se na našich ETCS projektech podílí.

Na které další oblasti se zaměříte po jeho ukončení?

Naším cílem je dodávat ETCS nejen do České republiky, ale i zákazníkům do okolních států, kde mají již nyní nastavený termín na rok 2030. Doufám tedy, že realizace projektů ETCS v ČD - Telematika jen tak neskončí. V každém případě po předání každé série do provozu začíná servisní období, tzn. zajišťování jak pravidelné údržby, tak záruční a pozáruční servis. Na tom se chceme podílet jak s technologickými partnery, tak se samotnými zákazníky, kteří, jak předpokládám, budou mít zájem si řadu profylaxí dělat sami.

Jak často se ocitnete na palubě vlaku jako cestující?

Vlakem nejezdím často, ale jezdím velmi rád. A můj syn dokonce ještě raději. Na advent hrozně rádi jezdíme do Vídně, na což se už celá rodina těšíme. Snad nám to vyjde i letos. ○



ČD-TELEMATIKA

Jan Hobza

Je absolventem České zemědělské univerzity, kde vystudoval obor systémové inženýrství. V posledních jedenácti letech působil na různých manažerských pozicích ve společnosti IBM, nejdéle jako manažer softwarové divize pro centrální Evropu. V minulosti zastával také roli obchodního ředitele společnosti Asseco Czech Republic. Pracovní kariéru začínal na ministerstvu informatiky. Letos v srpnu byl zvolen předsedou představenstva dceřiné společnosti Českých drah ČD - Telematika.

Nový e-shop zjednodušuje nákup elektronických jízdenek

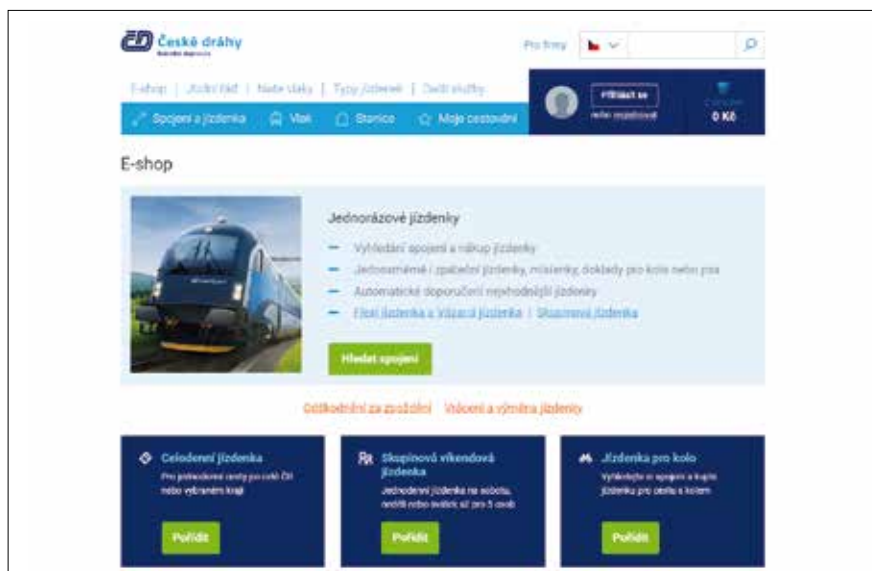
Jak již mnozí cestující stihli zaregistrovat, České dráhy zavedly v oblasti online odbavení řadu novinek, které celý proces nákupu jízdenek zpřehledňují a zjednodušují. Přestože uživatelské prostředí působí stále velmi podobně, například při přístupu z mobilního zařízení se snížil počet nutných kroků k nákupu cestovního dokladu, čímž se akce notně urychlila. Cestující mohou rovněž ohodnotit svou cestu, při vyšším zpoždění jejich vlaku jim pak automaticky přijde refundace.

Vít Čepický s využitím TZ | Foto: archiv ČD, Shutterstock

Tím však výčet novinek nekončí. Přesuneme-li se z online prostředí přímo na koleje, můžeme se i v příštím roce těšit na řadu nových souprav.

Novinky v online odbavení jsou součástí snahy celé prostředí ještě více zjednodušit a zprostředkovaně zvýšit počet cestujících, kteří si takto nakoupí své jízdenky. Tato snaha je výhodná jak pro ně, tak pro České dráhy. K zákazníkovi s online jízdním dokladem je výrazně jednodušší dostat co nejrychleji provozní informace, je-li to třeba, zároveň České dráhy mohou lépe reagovat na poptávku a mají lepší přehled o potřebách cestujících.

První verze nového portálu pro nákup jízdenek se dočkali ti, kteří využívají e-shop na stránkách www.cd.cz. Je



První motorové vlaky řady 847 od Pesy jsou před dokončením

Polský výrobce vlaků Pesa Bydhošť prezentoval na pravidelném kontrolním dni stav objednávky 66 dvoučlankových motorových vlaků řady 847. Ty by měly přibližně za rok zamířit do Středočeského, Jihočeského a Pardubického kraje, kde významně pozvednou kvalitu vozového parku na neelektrifikovaných tratích. Zástupci Českých drah měli příležitost vidět jak první jednotku těsně před dokončením, tak množství dalších v různých stupních kompletnosti.

Konkrétně je aktuálně hotová vozová skříň deseti vozidel, přičemž první z nich, 847 001, již podstupuje první testy a v lednu 2023 by měla zamířit do Velimi na zkoušky ve Výzkumném Ústavu Železničním. Tam postupně podstoupí zkoušky pevnosti, stacionární a následně i jízdní. Podle sdělení

výrobce se předpokládá nasazení prvních vozidel do zkušebního provozu s cestujícími se změnou jízdního řádu v prosinci 2023.

Následně by měly již pravidelně proudit do určených krajů. Z uzavřené rámcové smlouvy až na 160 jednotek je tedy nyní podepsaná objednávka na 66 vlaků za 5,6 miliardy korun. Výrazná obnova vozového parku motorových vozů je součástí Strategie 2030.

Jednotky budou z výroby přicházet v jednotlivých nátěrových schématech dle přání



objednatelů. Krom standardního korporátního nátěru Českých drah jsou například ve vyšší stupni výroby také jednotky v laku Pražské integrované dopravy.

Dvouvozové motorové vozy budoucí řady 847 jsou konstruované na maximální rychlost 160 km/h, pojmu 140 cestujících, již samozřejmě jsou nízkopodlažní vstupy s prostory pro kočárky a vozíky pro invalidy, prostor pro kola, bezbariérové WC, zásuvky pro dobíjení drobné elektroniky nebo celovozová klimatizace.

Tak jako jejich předchůdci řady 844 budou mít část oddílů cestujících vyhrazenou i pro první třídu. Všechny budou již z výroby vybaveny vlakovým zabezpečovačem ETCS, novinkou bude zařízení pro sčítání cestujících.

(Čep)



přehlednější, přiblížila se aplikaci Můj vlak. Lidé mají nově také možnost ohodnotit svou cestu prostřednictvím stránky pro zadání hvězdiček v aplikaci Můj vlak, která se uživatelům zobrazí po konci cesty. Českým drahám by anonymní sběr dat o spokojenosti měl pomoci s dalšími vylepšováním služeb.

A dat by mělo být čím dál více, počet cestujících, kteří volí online nákup, totiž neustále roste. Zahrneme-li všechny jízdenky včetně integrovaných dopravních systémů a OneTicket, bylo v říjnu tohoto roku Českými drahami prodáno 39,3% jízdenek online. V roce 2019 se takto prodalo jen 28,2% jízdenek. Stoupá i počet uživatelů aplikace Můj vlak, která má již přes milion stažení.

Automatické odškodnění funguje

„Čísla ukazují, že každý desátý Čech má v mobilu naši aplikaci Můj vlak a že podíl online odbavených cestujících stále stoupá. Aby tento trend pokračoval dál a dosáhli jsme toho, že minimálně polovinu všech jízdních dokladů prodáme online, přicházíme s novinkami, které elektronické odbavení ještě více ztraktivní,“ řekl Michal Krapinec, generální ředitel Českých. „Od listopadu jsou navíc cestující, kteří si zakoupí elektronickou jízdenku a jejich spoj má větší než šedesátiminutové zpoždění, automaticky odškodněni. A to aniž by museli o vrácení peněz žádat,“ dodal.

Automatické vyplacení odškodnění u online vnitrostátních jízdenek ČD platí u přímé cesty bez přestupu. Pokud bude systém u vlaku v cílové stanici jízdenky evidovat zpoždění vyšší než 60 minut a jízdenka byla ve vlaku zkontrolována průvodčím, postará se o automatické vyplacení odškodného. Tato jízdenka tak


nemusí být vázána na konkrétní spoj. Další novinkou u vnitrostátních online jízdenek ČD bude zrušení cenového limitu pro uplatnění odškodnění.

Nové vlaky zpříjemní cestu

V průběhu následujícího roku se cestující dočkají dalších moderních vlakových souprav, které pozvednou kvalitu cestování. „Nové vlaky RegioPanter na Moravě nahradí dosluhující elektrické jednotky řady 460 a soupravy lokomotiv s osobními vozy z 90. let. Nejprve ještě letos nasadíme první z dodaných jednotek v Olomouckém kraji na trati z Olomouce do Uničova a Šumperka. V průběhu celého roku 2023 pak budeme postupně uvádět do provozu další vyrobené dvou- a třívozové Pantery v Moravskoslezském a Olomouckém kraji a také

na Vysočině,“ popsal novinky náměstek pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. Dodávky jednotek RegioPanter pak budou pokračovat také v roce 2024. České dráhy mají objednáno 110 dvouvozových a třívozových RegioPanterů.

V příštím roce rovněž dojde k prvnímu nasazení nových motorových vozů řady 847 od polského výrobce PESA nebo převzetí dalších elektrických lokomotiv Siemens Vectron. Obnova vozového parku cestujícím přináší výrazné zlepšení komfortu a služeb na palubě. V novém jízdním řádu 2023 u Českých drah denně přibude zhruba 630 spojů s wi-fi, 560 s elektrickými zásuvkami, 210 s nabídkou přepravy jízdních kol a 280 jich bude nově bezbariérových.

Více o novinkách v regionální dopravě se dočtete na stranách 15 až 19. 



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc prosinec zní: **Kdo byl konstruktérem lokomotivy 464.0 a ze které řady se vycházelo?**

Své odpovědi nám zasílejte do **31. prosince** na adresu **soutez@cd.cz**. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář prosinec“. Tentokrát se hraje o knihu Osobní vozy ČSD 1918–1939.

Správná odpověď z č. 11: Povolení ke stavbě vydalo ministerstvo obchodu 18. března 1869 a všeobecný provoz začal 1. června 1871. Publikaci Železniční trať Německý Brod – Pardubice na starých pohlednicích získává Karel Bartoš, Karlovy Vary.



České dráhy hledají nástupce CityElefantů i rychlíkové jednotky

České dráhy pokračují v obnově svého vozidlového parku. V uplynulých týdnech vypsaly hned dvě soutěže, z nichž by měli vzejít dodavatelé nových vlaků. V prvním případě jde o elektrické jednotky pro rychlíkové spoje, jejichž maximální rychlost bude 200 km/h. Druhý tendr je na nové dvousystémové, čtyřvozové patrové jednotky, které doplní a postupně nahradí stávající příměstské vlaky CityElefant. Vítěz může dodat až 90 jednotek a předpokládaný objem této investice je až 42,2 miliardy korun včetně zajištění fullservisu.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD, Shutterstock

Nové jednotky, které vzejdou z výběrového řízení pro rychlíkové spoje, cestujícím nabídnou wi-fi, palubní informačně-zábavní portál nebo občerstvení. Pojedou maximální rychlostí 200 km/h. S vítězem tendru uzavřou ČD rámcovou dohodu na výrobu až 60 jednotek s možností dodávky náhradních dílů výměnného systému a údržby dodaných jednotek formou Full-service. Dodávka prvních jednotek by se měla uskutečnit v roce 2025.

Obnova rychlíkových souprav je součástí Strategie 2030. „V rámci ní chceme během této dekády investovat do nových moderních vozidel kolem sto miliard korun. Jednou ze stěžejních oblastí je obnova dosluhujících rychlíkových souprav a jejich náhrada moderními vlaky. Nové jednotky už budou určené pro rychlost



200 km/h, jejíž zavedení se na několika úsecích připravuje. Zároveň však musí splnit požadavky na spoje s velkým počtem zastávek, které jsou třeba jen dvacet kilometrů od sebe. Je potřeba, aby pobyty ve stanicích byly krátké a nástup lidí pohodlný. Proto chceme nové rychlíkové soupravy bezbariérové,“ zdůraznil předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Kapacita nejméně 300 míst

Vedle bezbariérového přístupu dopravce požaduje vozidla s kapacitou nejméně 300 míst k sezení s oddíly 1. a 2. třídy. Vlaky musí nabízet přepravu nejméně dvou invalidních vozíků, několika kočárků a většího množství jízdních kol. Jednotky budou minimálně dvousystémové pro napájení 3 kV DC a 25 kV 50 Hz AC. Dodány budou s komunikačním sys-

Drážní úřad informuje

Vážení železničáři,

s letošním jarem se život prakticky po dvouleté pauze rozjel po kolejích nečekaně vysokou rychlostí. Všichni jsme naskočili do plného pracovního nasazení, intenzivně se investuje, schvaluje, kontroluje, audituje, certifikuje, zase můžeme cestovat a snažíme se dohnat, co jsme nestihli. Zpomalené tempo posledních dvou let se rázně obrátilo a železniční sektor zaznamenává novou dynamiku rozvoje, který je úzce spojený s Evropou i modernizací v rámci České republiky. Na tempu bohužel neubraly mimořádné události jako počty střetů železničních vozidel s automobily nebo s osobami v kolejištích.

Proto nám všem do nového roku 2023 přeji mnoho bezpečně najetých drážních kilometrů na modernizovaných tratích bez výluk i na těch opravovaných s výlukami, které jsou daní za naši lepší železnici.

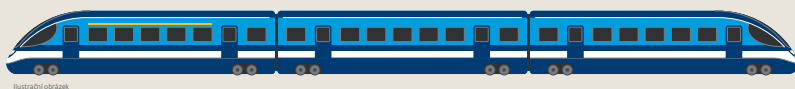
Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu



Koupí tohoto PF byly podpořeny děti z dětských domovů prostřednictvím DEJME DĚTEM ŠANCI o.p.s.

Rychlíkové vlaky pro 200 km/h

Nové jednotky pro rychlíkové spoje nabídnou wi-fi, palubní informačně-zábavní portál nebo občerstvení. Pojedou maximální rychlostí 200 km/h. Dodávka prvních vlaků by se měla uskutečnit v roce 2025. Obnova rychlíkových souprav je součástí Strategie 2030. Vedle bezbariérového přístupu dopravce požaduje vozidla s kapacitou nejméně 300 míst k sezení s oddíly 1. a 2. třídy. Vlaky musí nabízet přepravu nejméně dvou invalidních vozíků, několika kočárků a většího množství jízdních kol. Jednotky budou minimálně dvousystémové pro napájení 3 kV DC a 25 kV 50 Hz AC. Výrobce je dodá s komunikačním systémem GSM-R a evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. Interiér bude velkoprostorový s bezbariérovými nástupními plošinami. Sedačky v obou třídách budou polohovatelné a vybavené stoly, elektrickými zásuvkami 230 V 50 Hz a USB konektory pro napájení drobné elektroniky cestujících.



témem GSM-R a evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. „Požadujeme komfortní řešení pro dálkové spoje, které je standardem u našich nových vlaků. Interiér musí být přehledný velkoprostorový s bezbariérovými nástupními plošinami, což je výhodou při častých zastávkách na rychlíkových linkách. Sedačky v obou třídách budou polohovatelné a vybavené stoly, elektrickými zásuvkami 230 V 50 Hz a USB konektory pro napájení drobné elektroniky cestujících. K dispozici budou místa proti sobě i za sebou jako v letadle,“ představil požadavky Českých drah na řešení služeb pro cestující člen představenstva ČD a náměstek pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. Jednotky budou vybaveny místy pro cestující s dětmi i přebalovacím pultem. Nevidomým cestujícím budou sloužit dálkové ovládače nástupních dveří přes slepeckou vysílačku, naváděcími majáčky a ve vlaku budou k dispozici nápisy v Braillově písmu.

Využití elektrických jednotek přináší další výhody. Jsou to například rychlé obraty v cílových stanicích bez nutnosti manipulace se soupravou a lokomotivou, možnost vytvářet tzv. křídlové vlaky, tedy vést dvě spojené jednotky v části trasy společně a po jejich rozpojení na trase vést dál každou z nich do jiné cílové stanice, nebo garantovat produktovou kvalitu celé soupravy.

Vlaky pro aglomerace

Ve druhé soutěži dopravce poptává dvousystémové patrové jednotky, které doplní a postupně nahradí známé starší příměstské vlaky CityElefant. Pracovní název nových souprav je EMU 400. S vítězem tendru hodlají České dráhy uzavřít rámcovou smlouvu na výrobu až

90 jednotek. Jejich dodávka by se měla uskutečnit od roku 2027. Předpokládaný objem této investice je až 42,2 miliardy korun včetně zajištění fullservisu.

„V blízké době musí železnice v Praze a ve Středočeském kraji vyřešit hned několik výzev. Je to dlouhodobý rostoucí zájem o cestování vlakem v pražské aglomeraci, který současný počet ani kapacita jednotek CityElefant už nemůže uspokojit. Další je změna napájení ze stejnosměrného na střídavý systém. A třetí je náhrada jednotek CityElefant, které v příští dekádě dosáhnou plánované životnosti. Na tyto skutečnosti se musíme připravit, a proto jsme vypsalí soutěž na dodávku nových příměstských souprav pro linky S v Praze a ve Středočeském kraji,“ řekl Michal Krapinec.

Nové jednotky budou čtyřvozové. Výrobci mohou nabídnout plně dvouposchodové nebo kombinované řešení z dvou- a jednopatrových vozů. Soupravy musí nabízet nejméně 380 míst k sezení, místo pro dva cestující na vozíku, pro šest kočárků a minimálně pro 30 jízdních kol. Interiér bude klimatizovaný a místa mohou být uspořádána klasicky proti sobě i za sebou. Jednotky jsou určeny pro provoz na napájecích soustavách 3 kV DC i 25 kV 50 Hz AC a pro rychlost nejméně 160 km/h. V běžném provozu půjde spojit až tři jednotky do maximálně dvanáctivozového vlaku s kapacitou až 1 140 sedících cestujících. Součástí výbavy je moderní komunikační a zabezpečovací systém GSM-R a ETCS nebo systém dálkové diagnostiky závad, který umožní přenos informací o poruchách mezi vlakem na trati a centrem údržby, kde se uskuteční oprava po příjezdu vlaku do depa.

„Nové vlaky musí mít bezbariérový nástup, výsuvné schůdky a rampy pro cestující na vozíku, audiovizuální informační systém s LCD monitory, wi-fi připojení k internetu a zásuvkami pro dobíjení nejen cestovní elektroniky, ale také elektrických invalidních vozíků a elektrokol. Zhruba 5 % kapacity by mělo být řešeno jako 1. třída,“ uvedl Jiří Jeřeta. Samozřejmostí jsou koše na tříděný odpad. „Rekuperace sníží spotřebu elektřiny a při brzdění umožní vracet elektřinu do sítě, nástupní dveře bude možné ovládat na dálku slepeckými ovladači a budou vybaveny zvukovými majáčky. Důležité nápisy najdou nevidomí v Braillově písmu,“ vyjmenoval hlavní přednosti nových vlaků náměstek. ○



Náhrada CityElefantů

Místo stávajících vlaků CityElefant v budoucnu dorazí nové dvousystémové patrové jednotky. Jejich dodávka by se měla uskutečnit od roku 2027. Budou čtyřvozové a výrobci mohou nabídnout plně dvouposchodové nebo kombinované řešení z dvou- a jednopatrových vozů. Soupravy nabídnou nejméně 380 míst k sezení, místo pro dva cestující na vozíku, pro šest kočárků a minimálně pro 30 jízdních kol. Samozřejmostí je klimatizace. Jednotky budou určeny pro provoz na napájecích soustavách 3 kV DC i 25 kV 50 Hz AC a pro rychlost nejméně 160 km/h. V běžném provozu bude možné spojit až tři jednotky do maximálně dvanáctivozového vlaku s kapacitou až 1 140 sedících cestujících. Povinností je bezbariérový nástup a výsuvné schůdky a rampy pro cestující na vozíku. Chybět nebude audiovizuální informační systém s LCD monitory, wi-fi připojení k internetu a zásuvky pro dobíjení cestovní elektroniky a elektrických invalidních vozíků a elektrokol. Zhruba 5 % kapacity bude řešeno jako 1. třída.

ČD-T dovybavila lokomotivy ČD Cargo ETCS

Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika dovybavila palubní jednotkou evropského vlakového zabezpečovače ETCS poslední z celkem 78 lokomotiv řad 163 a 363 nákladního dopravce ČD Cargo a úspěšně tak dokončila významnou zakázku. Celý projekt uskutečňovalo sdružení dodavatelů v čele s ČD - Telematikou a AŽD.



Petr Slonek | Foto: ČD-T

Úplně poslední lokomotivou dovybavenou systémem ETCS v rámci zakázky se stalo vozidlo 363.256-9. Jeho slavnostního předání dopravci, které se uskutečnilo 1. října, se zúčastnili i předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth a zástupci ČD - Telematiky a AŽD.

„Aktuální předání posledního vozidla z celkem 78 lokomotiv řad 163 a 363 dopravce ČD Cargo, které jsme dovybavili evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS, znamená úspěšné dokončení rozsáhlé a svým způsobem průkopnické zakázky v rámci české železnice,“ řekl člen představenstva a ředitel úseku telekomunikačních a infrastrukturních služeb ČD - Telematiky Tomáš Businský. „Tohoto významného milníku v oblasti zavá-

dění ETCS jsme dosáhli i díky perfektní a intenzivní spolupráci s dopravcem ČD Cargo po celou dobu realizace zakázky. Všechny lokomotivy jsou vybaveny systémem ETCS firmy Alstom, konkrétně nejnovějším systémem Atlas,“ doplnil.

Peršingy v Polsku

Spokojenost neskrýval předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. „Převzetí poslední sériové lokomotivy 363.256-9 pro nás znamená, že máme 78 velmi perspektivních lokomotiv připravených pro výhradní provoz vlaků pod dohledem ETCS, který v České republice bude ve větším rozsahu zahájen od roku 2025,“ okomentoval událost Tóth s tím, že se jedná o úspěch, kterému předcházelo značné

úsilí a velmi dobrá spolupráce s dodavatelem. „Pevně věřím, že se dodavateli podaří dotáhnout i poslední krok, kterým je dokončení schvalovací procedury pro provoz třinácti lokomotiv řady 163 s aktivním ETCS v Polsku,“ dodal Tóth.

Od roku 2025 povinně

Implementace zabezpečovače do lokomotiv řad 163 a 363, které patří mezi klíčová hnací vozidla ČD Cargo, začala v březnu 2019 a termín dokončení zakázky byl konec letošního roku. ČR plánuje od 1. 1. 2025 zavedení výhradního provozu pod ETCS na vybraných koridorech. Režim výhradního provozu znamená, že na tyto tratě již nebudou mít přístup hnací vozidla bez palubních jednotek ETCS. ○

Hledáme nové kolegy!



Staňte se součástí týmu Drážního úřadu!

Podílíme se na fungování kompletního drážního systému v ČR!

www.ducr.cz

- **Ředitel sekce infrastruktury** – nástup možný od 1. 1. 2023
Metodické usměrňování rozvoje drah, provozování drah a drážní dopravy
- **Odborný rada oddělení MHD, interoperability a ECM** – nástup možný od 1. 1. 2023
Posuzování technické způsobilosti drážních vozidel pro dráhy tramvajové, trolejbusové, speciální a lanové
- **Odborný rada oddělení železničních vozidel** – nástup možný od 1. 2. 2023
Ověřování typové způsobilosti drážních vozidel a určených technických zařízení



Kontakt:
PhDr. Lenka Němečková
+420 602 686 790
nemeckova@ducr.cz

Jízdní řád 2023: nové vozy i více vlaků s wi-fi



REGIONÁLNÍ DOPRAVA

V novém jízdním řádu České dráhy opět vylepší nabídku služeb. Rozšíří se počet vlaků s wi-fi, přibude bezbariérových vozidel, ale i těch, které nabídnou možnost přepravy jízdních kol či napájení elektroniky, jako jsou mobily či notebooky. Oproti letošku se v regionech výrazně nemění počet spojů. Dopravce jich vypraví denně v průměru 6 736 a ujedou během roku zhruba 118 milionů kilometrů. V některých krajích se také objeví nová vozidla. Například na Moravě nahradí nové RegioPantery dosluhující elektrické jednotky řady 460 a soupravy lokomotiv s osobními vozy z 90. let. Vyjedou na trati z Olomouce do Uničova a Šumperka a později pak i v Moravskoslezském kraji.

Petr Slonek | Foto: archiv ČD

V jízdním řádu 2023, platném od 11. prosince, České dráhy zavádí 9 197 různých vlaků. S přihlédnutím k omezení v jejich jízdě – některé spoje jezdí například jen v pracovní dny či naopak jen o víkendech či v určitém časovém období, je denní průměr nabízených spojů 6 736. Za rok tak dopravce vypraví skoro 2,5 milionu vlaků, které ujedou zhruba 118 milionů kilometrů. To je denně v průměru 324 000 kilometrů. Přibližně dvě třetiny z tohoto výkonu připadá na regionální spoje, tedy osobní a spěšné, třetina na dálkové. Celkový rozsah dopravy zajišťovaný ČD bude v roce 2023 velmi podobný jako v končícím roce.

„Zaměřujeme se hlavně na rozvoj služeb spojených s digitálními technologiemi a mobilitou, což naši zákazníci žádají nejvíce. Mezi priority patří nabídka wi-fi. Počet spojů označených v jízdních řádech značkou wi-fi stoupl zhruba o 900 na téměř 3 200 vlaků, z toho je více než 500 spojů dálkové dopravy. Ty tak máme pokryté z více než 90 procent,“ řekl generální ředitel a předseda představenstva ČD Michal Krapinec.

S využitím cestovní elektroniky, jako jsou mobilní telefony, tablety nebo notebooky, souvisí i možnost jejich napájení během jízdy. Velká část vozidel je vybavená zásuvkami 230 V 50 Hz a modernější z nich i USB konektory. Nejmladší soupravy mají speciální napájení pro dobíjení elektrokol a invalidních vozíků.

Symbol elektrické zásuvky ponese v jízdním řádu 2023 téměř 2 300 spojů. Je to zhruba o 800 vlaků víc než letos.

„Systematicky postupujeme také v odstraňování bariér. S tím souvisí kromě možnosti dobíjet baterie elektrokol a invalidních vozíků v nejmodernějších vlacích především jejich bezbariérovost. Do nového jízdního řádu vstupujeme se značkou bezbariérovosti už u 6 201 spojů, což je zhruba o 800 vlaků více než letos,“ zdůraznil člen představenstva a náměstek pro osobní dopravu ČD Jiří Jeřeta. „K ekologické mobilitě přispívá i možnost přepravit jízdní kola. Vlaků s některým ze symbolů kola a s jeho snadnou přepravou budeme mít v novém jízdním řádu více než 7 500, tedy zhruba o 700 více než nyní,“ doplnil.



Praha a Středočeský kraj

Regionální vlaky na území hlavního města Prahy ujedou v JŘ 2022/23 celkem 4 969 584 vlkm (+0,35 %), na území Středočeského kraje celkem 15 180 212 vlkm (+0,21 %). V Praze a Středočeském kraji pojede celkem 2 232 regionálních (osobních nebo spěšných) vlaků, tedy v průměru 1 713 denně.

Od zahájení platnosti nového JŘ bude díky spuštění plné rychlosti na koridorové trati upravena doprava na Benešovsku a okolí. Tomu se musí přizpůsobit osobní a spěšné vlaky na tratích 210, 212, 220, 221, 222 a 223. Z Benešova na jih bude regionální doprava řešena novým konceptem – pojedou přímé vlaky Benešov – Olbramovice – Sedčany a Olbramovice – Tábor.

Nový dopravní model na trati 093 přinese změny ve směru Kralupy – Kladno. Jde o zrušení pobytů v Brandýsku a zrušení přestupů v Kladně-Ostrovci. Naprostá většina vlaků bude v relaci Kralupy – Kladno – Praha přímá. Zlepší se také návaznost v Kralupech.

Víkendové vlaky, které v jízdním řádu 2022 jezdily v relaci Nymburk – Křinec – Městec Králové, jsou nově vedeny v relaci Nymburk – Křinec – Rožďalovice. Středočeský kraj současně neobjednal provoz víkendových Os vlaků na úseku Křinec – Městec Králové.

Provoz v úseku Mladějov v Čechách – Lomnice nad Popelkou je nově objednan pouze v turistické sezoně v období od 29. dubna do 30. září 2023.

Na tratích 071 a 232 se v průběhu platnosti jízdního řádu očekává otevření nové

zastávky Praha-Rajská zahrada. Správa železnic rovněž předpokládá v průběhu roku 2023 zahájení prací na modernizaci stanice Praha-Smíchov. To bude mít zásadní vliv na provoz vlaků na trati 122. Všechny vlaky linky S65 a také Cyklohráčky budou od zahájení výluky jezdit mimo stanici Praha-Smíchov severní nástupiště a budou nově zastavovat u provizorního nástupiště stanice Praha-Smíchov. Zároveň se prodlouží jízdní doba mezi Žvahovem a hlavním nádražím.



Pardubický kraj

Jízdní řád pro rok 2023 se z pohledu regionální dopravy objednané Pardubickým krajem příliš neliší od toho stávajícího. Rozsah dopravy zůstává na stejné úrovni a objednávka na území kraje se pohybuje kolem 4 mil. vlkm.

Také příští rok se na území kraje bude konat řada výluk s dopadem na regionální dopravu. Dokončována bude obnova úseku Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí, která si na jaře vyžádá náhradu vlaků autobusy. Pokračovat bude přestavba uzlu Pardubice, která omezí jízdy vlaků v různých obdobích na různé směry, nebo práce na zdvojkolejnění úseku mezi hlavním a rosickým nádražím v Pardubicích včetně stavby nového mostu přes Labe. Kladem bude možnost využívat zdvojkolejňený úsek Pardubice-Rosice nad Labem – Stěblová s nově zřízenou zastávkou Stěblová obec.

Důležité je zavedení nového pozdně-večerního spojení z Chocně do Litomyšle, čímž se toto město stane lépe dostupným. V neděli dopoledne a v sobotu večer

se ruší omezení jízdy u vlaků mezi Českou Třebovou a Lanškrounem. Díky tomu se zlepší spojení mezi těmito dvěma městy. Podobně dojde ke zrušení víkendového omezení u jednoho páru vlaků mezi Českou Třebovou a Letovicemi.



Královéhradecký kraj

Po velké změně u předchozího jízdního řádu v souvislosti s novou desetiletou smlouvou je rozsah úprav pro jízdní řád 2023 menší a má charakter dílčích změn na jednotlivých tratích. V oblasti vozového parku se nově počítá s nasazením vozidel řady 814.2 (trojdílná RegioNova) na trať 041, kde se větší kapacita využije především v období turistické sezony v oblasti Českého ráje. Uvolněné dvoudílné RegioNovy řady 814.0 nahradí motorové vozy řady 810 na tratích 040, 042, 044 a 046. Celkem bude v novém období zavedeno 634 tras regionálních vlaků. V pracovní den bude vypraveno 601 vlaků, v sobotu 442 a v neděli 445.

S novým JŘ pojedí více přímých spojů z Hradce Králové na Podorlicko. Dva páry přímých spěšných vlaků Hradec Králové – Letohrad nahradí spojení s přestupem v Týništi n/O a dojde tak k dalšímu rozšíření přímých vlaků na Podorlicko.

Novinkou je městská linka Trutnov – Libeč. V pracovní dny v ranní a odpolední špičce bude od března zavedena v trase Trutnov – Trutnov střed – Libeč jako odlehčení přetížených silničních komunikací. Ráno a odpoledne bude vypraveno 8 párů vlaků.



Liberecký kraj

České dráhy zde budou zajišťovat v průměru 310 regionálních vlaků denně, v pracovní dny dopravce vypraví až 325

vlaků, o víkendech až 272 spojů. Na základě požadavku objednatelů dopravy se změní dopravce na lince L2 Liberec – Česká Lípa – Děčín, kterou nově zajistí společnost Die Länderbahn. Rozsah regionální dopravy na ostatních linkách provozovaných ČD zůstane na úrovni současného grafikonu. Národní dopravce nově zajistí v letním období nový pár vlaků mezi Doksy a Českou Lípou, kde budou o letních prázdninách nově zavedeny dva páry víkendových vlaků s přímými vozy Postoloprty – Lovosice – Česká Lípa – Doksy a opačně.



Ústecký kraj

V objednavce regionální dopravy u ČD dochází v regionu meziročně ke snížení o výkony vlaků, které kraj objednal u jiných dopravců. Mezi hlavní novinky patří prodloužení linky U1 nově do stanice Kadaň předměstí. Vlak linky U1 budou nově zajíždět do stanice Kadaň předměstí a vedeny dualizovanými jednotkami 640 RegioPanter. Proto vznikla nová koncepce dopravy v úseku Kadaň-Pruněřov – Kadaň. Sezonní cyklovlaky v úseku Děčín – Mikulášovice dol. n., Mikulášovice dol. n. – Rumburk a Rumburk – Děčín zůstanou zachované i v novém jízdním řádu 2023 a pojedou v období turistické sezony od 1. dubna do 29. října 2023.

I v novém jízdním řádu bude také zachována linka RE20 Ústí nad Labem – Drážďany a zpět. Kvůli výlukám na území Německa pojedí o víkendech a státem uznaných svátcích vlak „Letní kometa“ až od 4. června do 29. října 2023, vlak „Vánoční kometa“ pojedí pouze ve dnech 2., 3., a 9. prosince 2023.

Do 18. února 2023 bude na území Německa pokračovat výluka v úseku Děčín st. hr. – Bad Schandau. Další výlu-

kové práce budou v úseku Schöna – Bad Schandau v období od 5. června do 17. října 2023 a od 27. října do 8. prosince 2023. Výluková opatření jsou zapracována do ročních jízdních řádů.

Výkony na lince (Děčín –) Benešov nad Ploučnicí – Česká Lípa – Liberec přebírá dopravce Die Länderbahn. Spěšné vlaky v úseku Ústí nad Labem – Moldava v Krušných horách a zpět nově zajistí dopravce GW Train Regio. Osobní vlaky Most – Moldava v Krušných horách bude provozovat Railway Capital.



Karlovarský kraj

Rozsah dopravy zůstává na úrovni JŘ 2022. Regionální spoje ujedou asi 2,352 mil. vlakokilometrů. V kraji pojedí průměrně 213 Os a Sp vlaků a 10 vlaků Cheb – Norimberk. V regionu nastanou jen dílčí změny. Na trati 142 je zaveden víkendový vlak v relaci Karlovy Vary – Nejedek s odjezdem z Varů ve 21:50. Na trati 148 bude novinkou zaveden sezonního



páru vlaků Aš – Hranice v Čechách a zpět, s odjezdem z Aše v 10:10 hodin a v 11:13 z Hranic zpět do Aše. Na trati 161 bude zaveden sezonní vlak Bečov – Chyše a zpět, s odjezdem z Bečova v 9:29. Všechny tři spoje jsou zavedeny na žádost Karlovarského kraje.



Plzeňský kraj

Jízdní řád v regionu zahrnuje celkem 563 vlaků, z toho v pracovních dnech pojedí 488 vlaků, o sobotách a nedělích 344. Průměrně je vypravováno 447 spojů denně. Výkon je ve srovnání se současným jízdním řádem v podstatě stejný.

Jízdní řád pro období 2022/23 je kromě drobných minutových úprav na některých tratích shodný s letošním grafikonem. Na trati 175 Rokycany – Nezvěstice budou v úseku Rokycany – Mirošov a zpět ve větší míře nasazována vozidla 844 RegioShark. Stejně jako letos budou sezonní vlaky Plzeň – Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín jezdit o sobotách, nedělích a svátcích po celý rok, v zimní a letní sezoně i v pracovních dnech. Vlaky pojedou o jarních, velikonočních a podzimních prázdninách.



Jihočeský kraj

V Jihočeském kraji je pro jízdní řád 2022/23 objednána regionální doprava v obdobném rozsahu vlakových kilometrů jako v JŘ 2021/22. Důležité je dokončení stavebních prací na trati České Budějovice – Benešov u Prahy. Už od 2. 11. 2022 je bez omezení v provozu nová stopa tratě 220 v úseku Soběslav – Doubí u Tábora s novou zastávkou Myslkovice místo zrušené železniční stanice Roudná. Pro jízdní řád 2022/23 to v regionální dopravě přinese optimalizaci jízdního řádu – zkrácení jízdních dob a pobytů, možnost již trvalého nasazení nových vozidel RegioPanter na všechny regionální vlaky v úseku České Budějovice – Tábor.

Na žádost objednatele byly všechny regionální vlaky na území Jihočeského kraje zařazeny do linek. Zkráceno nově bylo „letní období“ na dobu od 29. 5. do 1. 10., čímž došlo k úspoře vlakových kilometrů. Díky tomu však mohly být zavedeny nové vlaky, popřípadě některé spoje prodlouženy.

Do 31. 1. 2023 byl prodloužen zkušební provoz souprav RegioPanter na trati 195 Rybník – Lipno nad Vltavou a tyto soupravy se zde na vybraných spojích budou objevovat denně.



Kraj Vysočina

Objednávka regionálních spojů na území Kraje Vysočina zůstává na stejné úrovni jako v JŘ pro rok 2021/2022. Denně se na území Kraje Vysočina vypraví v průměru 408 vlaků v pracovní dny a 288 v nepracovních dnech. Na všech tratích v regionu se koncepce jízdního řádu prakticky nemění a dochází pouze k úpravám jednotlivých vlaků.

Na trati 241 Znojmo – Okříšky budou o víkendech u většiny vlaků pravidelně nasazována místo motorové jednotky řady 814 RegioNova modernější motorové vozy řady 841 RegioSpider. K zajištění



provozu regionálních linek na Vysočině se vyrábí 6 nových elektrických a 9 motorových jednotek, které by měly vyjet v průběhu JŘ 2023.



Jihomoravský kraj

Na území Jihomoravského kraje vypraví ČD v pracovní den 864 regionálních vlaků, v nepracovní dny pak 655.

Rozsah dopravy oproti JŘ 2022 i JŘ 2021 tak narůstá. Hlavní změnou je opětovné zavedení vlakové dopravy v úseku Brno – Blansko od začátku JŘ 22/23. Rozsah dopravy v pracovní dny bude podobný jako v době před výlukou – v ranní a odpolední špičce interval 15 min, dopoledne 30 min, ve večerních hodinách 60 minut. Novinkou je, že 15minutový interval mezi Brnem a Rájcem-Jestřebí bude kromě několika výjimek platit také během zimních a letních prázdnin. K podstatnému navýšení rozsahu dopravy dojde v nepracovní dny, neboť mezi Brnem a Rájcem-Jestřebí budou jezdit vlaky nově v intervalu 30 minut (před výlukou byl víkendový interval 60 min).

Novinkou je rovněž navýšení rozsahu dopravy na pátečních linkách S2 a S3.

Kromě vyššího počtu spojů na sever od Brna bude rozsah dopravy na lince S2 vyšší také v pracovní dny v úseku Brno hl. n. – Brno-Chrlice, resp. o víkendech v úseku Brno hl. n. – Sokolnice-Telnice.

Během první poloviny roku 2023 budou na všechny vlaky linek S2 (Březová nad Svitavou – Brno – Křenovice), S3 (Křižanov – Tišnov – Brno – Hustopeče / Židlochovice) a S51 (Šakvice – Břeclav) a na některé vlaky linky S9 v relaci Břeclav – Hodonín nasazeny elektrické jednotky Moravia pořízené Jihomoravským krajem s využitím finančních prostředků z Operačního programu Doprava EU. Na některé výkony jsou jednotky Moravia nasazeny již od začátku platnosti JŘ 22/23. Po nasazení jednotek Moravia tak na linkách S2 a S3 skončí pravidelné výkony lokomotiv 242, 263 a 362 a vozů Bdmtee a B, řídicích vozů Bfhpvee²⁹⁵ a motorových jednotek 814.2 a 842.



Olomoucký kraj

Pro rok 2023 zůstává zachován rozsah vlakové dopravy na území Olomouckého kraje na úrovni předchozího



Systematicky postupujeme také v odstraňování bariér. Samozřejmostí je i možnost dobíjení invalidních vozíků. Do nového jízdního řádu vstupujeme se značkou bezbariérovosti už u 6 201 spojů, což je o 800 vlaků více než letos.



jízdního řádu, tedy zhruba 6 mil. vlakových kilometrů. České dráhy v regionu zajistí průměrně 537 regionálních vlaků v pracovní dny, 422 regionálních o víkendech.

Se zahájením nového jízdního řádu bude zahájen elektrický provoz na kompletně zmodernizované trati č. 290 z Olomouce do Šumperka. Od 1. ledna 2023 nasadí České dráhy na tuto trať v první fázi dvoudílné elektrické jednotky RegioPanter a elektrické lokomotivy řady 362 s klasickou soupravou. Jedná se o přechodné období do doby dodání nových třídílných jednotek RegioPanter pro Olomoucký kraj z výroby. První dodávku těchto vozidel očekáváme v průběhu dubna 2023, kompletní nasazení jednotek na trati z Olomouce do Šumperka by mělo být završeno v červnu 2023, kdy zároveň s účinností úřední změny začne platit dynamičtější a obsáhlejší jízdní řád.

V roce 2023 kraj očekává dodávku 22 nových třídílných jednotek řady 640 RegioPanter, zbývající jednotky do celkového počtu 27 kusů budou dodány v první polovině roku 2024. Po-

stupně dodávky nových jednotek zajistí provoz jak na nově zmodernizované trati z Olomouce do Šumperka, zároveň postupně nahradí dosluhující jednotky řady 460 a klasické soupravy s elektrickou lokomotivou na celém území Olomouckého kraje. Touto obměnou vozového parku výrazně stoupne podíl provozovaných nízkopodlažních železničních vozidel.



Zlínský kraj

Počet vlaků vypravovaných ČD ve Zlínském kraji činí v pracovních dnech 331 spojů, o víkendech 315, průměrně tedy 326. V novém JŘ vlaky ČD na regionálních spojkách ujedou 2,783 mil. vlkm. Mírný nárůst je vyvolán zefektivněním oběhů vozidel a souvisí se zahuštěním ranní a odpolední dopravní špičky na trati Otrokovice – Vizovice a také odpolední špičky na trati Hulín – Holešov.

Hlavní změnou v regionu je zkrácení intervalu na trati 331 Otrokovice – Vizovice a také na trati 303 Valašské Meziříčí – Kojetín. Od 11. 12. se předpokládá zahájení online prodeje jednotlivých jízdních dokladů IDZK v e-shopu ČD a v mobilní aplikaci Můj vlak.



Moravskoslezský kraj

Rozsah regionální dopravy Českých drah na území Moravskoslezského kraje se zvýší o zhruba 1,6% v porovnání se současným jízdním řádem. V regionu pojedí denně v průměru 67 spěšných a 767 osobních vlaků.

Na trati 271 Bohumín – Ostrava – Hranice na Moravě (linka S3) dojde u vybraných vlaků ke změně časových poloh. Nově budou vybrané vlaky jezdit z Ostravy až do Hranic na Moravě (a zpět), tedy bez současných přestupů ve stanici Suchdol nad Odrou.

Podobně tomu bude i na trati 271/325 Ostrava – Studénka – Příbor – Kopřivnice – Štramberk – Veřovice (linka S8), zavedeno zde bude i více spěšných vlaků v relaci Ostrava – Štramberk, některé z nich budou nově provozovány i o víkendech.

Novinkou je rozdělení linky S1 Český Těšín – Havířov – Ostrava – Opava (trať 321) na dvě linky, a to S1 Ostrava – Háj ve Slezsku – Opava a S9 Český Těšín – Havířov – Ostrava.

Ve stanici Ostrava-Svinov bude nutno ze/ve směru Opava mezi osobními vlaky přestoupit. Na osobních vlcích mezi Opavou a Ostravou-Svinovem začnou v průběhu roku 2023 jezdit nové elektrické jednotky RegioPanter. ○

VUZ | Foto: archiv ČD a VUZ

Loni na podzim VUZ dokončil vstup na slovenský trh prostřednictvím stoprocentní dceřiné společnosti VUZ Slovakia.

Naplnila se od tohoto kroku očekávání?

Ondřej Fanta (OF): Ano. Povedlo se nám získat oprávnění k certifikování subjektů ECM a posuzování shody s národními požadavky pro Slovensko, takzvané DeBo. Nyní pracujeme na tom, abychom oslovili i další zákazníky.

Miroslav Klich (MK): Získání certifikátů samozřejmě předcházela i poměrně intenzivní provozně-ekonomická činnost, kdy jsme museli zřídit sídlo společnosti, vybrat dodavatele základních služeb a následně uzavřít dodavatelské smlouvy a v neposlední řadě probíhala intenzivní obchodní činnost. Naše očekávání a stanovené plány se tak daří naplňovat.

Co je hlavním cílem v rámci podnikání této dceřinky?

OF: Nejdůležitějším záměrem bylo rozšířit produktové portfolio o služby, které jsou slovenskou legislativou umožněny. V oblasti vozidel pak chceme zákazníkům nabídnout plnohodnotné podklady pro schválení pro provoz v České republice i na Slovensku tak, jak tomu bylo před IV. železničním balíčkem.

MK: Zásadní je pro nás to, že Slovensko považujeme za vstupní bránu na východní trhy, jelikož Česká republika je více orientovaná směrem na západ. Z tohoto důvodu bylo žádoucí, aby na Slovensku vznikla slovenská společnost, která bude primárně zaměstnávat slovenské pracovníky, pro které jsou východní trhy bližší. Jinak řečeno, z Bratislavy je to na východ blíže než z Prahy.

Jak to konkrétně vypadá s posuzováním interoperability, tzv. službou NoBo?

OF: Služby NoBo poskytuje primárně Výzkumný Ústav Železniční, slovenská pobočka v této oblasti působí pouze jako obchodní zastoupení.

MK: V obecné rovině zajišťujeme všechny služby v rozsahu jako VUZ a k nim i řadu doplňkových služeb – management consulting; zpracování odborných analýz a studií; dotační management a další.

Daří se prostřednictvím VUZ Slovakia poskytovat zákazníkům lepší služby?

OF: VUZ Slovakia dokáže slovenským zákazníkům nabídnout mnohem kvalitnější služby. Hodláme být našim zákazníkům blíže a věnovat místní železniční infrastruktuře ještě větší pozornost, než

Zákazník dostane komplexní službu pro homologaci vozidla

Na podzim roku 2021 Výzkumný Ústav Železniční (VUZ) v rámci dlouhodobé strategie dovršil vstup na slovenský trh prostřednictvím své 100% dceřiné společnosti VUZ Slovakia. Ta nyní poskytuje slovenským klientům především služby posuzování interoperability, takzvané služby DeBo, a dále služby certifikace ECM. Řízením rozvoje VUZ Slovakia a jejím jednatelem byl jmenován technický ředitel a člen představenstva VUZ Ondřej Fanta. Druhým jednatelem a zároveň výkonným ředitelem se stal Miroslav Klich.



Ondřej Fanta

tomu bylo v minulosti. Zásadně nepracujeme pouze od stolu a bližší dojezdová vzdálenost na posuzované stavby výrazně zvýšila naši konkurenceschopnost.

MK: Kromě toho jsme již během našeho relativně krátkého působení zjistili, že slovenský správce železniční dopravní infrastruktury teprve začíná vyžadovat některé certifikáty a ne všechny požadavky jsou správně definované. Zde vidíme naši příležitost v přenesení know-how z této oblasti na Slovensko, což nejen zvyšuje

je konkurenceschopnost skupiny VUZ, ale zároveň tím můžeme přispět ke zlepšení stavu realizace dopravních staveb, zejména z pohledu jejich bezpečnosti.

Co jim konkrétně nyní nabízíte?

OF: Naším klientům nabízíme obchodní zastoupení, dále oprávnění k certifikování subjektů ECM a DeBo SK.

MK: Zároveň poskytujeme další doplňkové služby, kde mohu zmínit realizaci projektu pro Ministerstvo dopravy a výstav-



Miroslav Klich

by SR s názvem „Zabezpečenie trvalých a analytických činností pre oblasť dopravy“, což jsou činnosti zaměřené na zpracování a vyhodnocování statistických údajů, které v rámci našeho produktového portfolia spadají pod činnosti zpracování odborných analýz a studií.

Vzrostla díky působnosti na Slovensku konkurenceschopnost celé společnosti?

OF: Určitě, zákazník dostane komplexní službu pro homologaci vozidla nejen pro Českou republiku, ale i pro Slovensko.

MK: A jak jsem již zmínil, dostáváme se blíže východním trhům, což by bez zřízení sídla společnosti na Slovensku bylo daleko hůře dosažitelné.

Počítáte s rozšiřováním i na další trhy?

OF: V nejbližší době, ve střednědobém horizontu, o další expanzi neuvažujeme.

MK: Je to způsobeno zejména náročností zřízení sídla společnosti v dané zemi, ale hlavně zajištěním dostatečně kvalifikovaných pracovníků a odpovídajícího zázemí. Vybudovat soběstačnou společnost s kvalifikovaným týmem a potřebným zázemím není otázka krátkodobého nebo střednědobého horizontu. Nicméně, z hlediska dlouhodobého lze o expanzi směrem na východní trhy uvažovat.

Co v praxi přinesla dohoda o vzájemné spolupráci mezi Žilinskou univerzitou a VUZ Slovakia z ledna 2022?

OF: Jednoznačně lze říci, že nejdůležitějším přínosem je zejména možnost spolupráce odborníků z akademické obce.

MK: Žilinská univerzita je moderní univerzitou s více než 70letou historií, která je odborným profilem a zaměřením jedi-

nečnou univerzitou na Slovensku. Významné výzkumné a zahraniční aktivity univerzity skvěle zapadají do činnosti VUZ. Dohoda o vzájemné spolupráci mezi Žilinskou univerzitou a VUZ Slovakia umožňuje dlouhodobě spolupracovat v oblasti vědy a výzkumu i na konkrétních projektech, jako je problematika certifikace subjektů nebo organizací zodpovědných za údržbu železničních vozidel.

VUZ Slovakia nedávno získala pověření Ministerstva dopravy a výstavby SR jako určený orgán DeBo. Jaké výhody z toho pro ni vyplynuly?

OF: Jedním z hlavních přínosů je skutečnost, že společnost může posuzovat shodu s národními předpisy pro Slovensko.

MK: Jde o posuzování ve smyslu tzv. národního referenčního rámce. Co je však zásadní nejen pro skupinu VUZ, ale zejména pro její zákazníky je to, že na Slovensku existuje další subjekt, který zabezpečuje činnosti DeBo, díky čemuž mají zákazníci možnost volby.

Nedávno uspořádala skupina VUZ historicky 1. Česko-slovenskou železniční konferenci. Co bylo důvodem, respektive motivem pro její uskutečnění?

MK: Důvodem bylo zejména to, že nám na trhu dlouhodobě chyběl takový typ konference, kdy jsme ji chtěli pojmout zejména jako diskusní panel pozvaných od-

borníků a předních představitelů slovenských společností a ministerstev. Smyslem je vést živou diskusi, jejíž průběh se odvíjí od odpovědí jednotlivých interpretů, a to se nám, myslím, podařilo. Základním motivem pak bylo zejména to, že ČR od 1. července 2022 předsedá Radě EU. Protože ČR i Slovensko řeší v oblasti železniční dopravy podobné problémy, chtěli jsme dát účastníkům konference možnost vyměnit si své postřehy, nápady.

Proč se konference uskutečnila v Bratislavě, a ne v Praze?

MK: V budoucnu, u dalšího ročníku, nevyklučujeme, že se bude konference konat v Praze, ale pro 1. ročník jsme zvolili Bratislavu, protože jsme místo konání chtěli symbolicky propojit se založením VUZ Slovakia, která má sídlo právě v Bratislavě. Dalším důvodem bylo to, že od samého počátku vzniku VUZ Slovakia prezentujeme, že VUZ Slovakia přináší na slovenský trh zejména bohaté zkušenosti, vysokou kvalitu a lepší dostupnost služeb VUZ, evropského lídra v železničním zkušebnictví a certifikaci, s výhodami sídla v Bratislavě. Jednoduše chceme být našim slovenským zákazníkům blíže, a proto byla Bratislava jasnou volbou.

Proč byla zařazena daná témata?

MK: Nosným tématem bylo téma „Budoucnost Česko-slovenské železnice“. V rámci tohoto bloku jsme se zaměřili na diskusi o roli železnice v době předsednictví ČR v Radě EU, o legislativě a také o liberalizaci v železniční dopravě. Jak zmínil ve svém video projevu premiér Petr Fiala: „To, že nejsme plnohodnotnou součástí evropské železniční sítě, nás omezuje. Pomalé vlaky nás brzdí s tím, že česká vláda vrací dopravě prioritu.“ A to jsme chtěli akcentovat i v rámci konference.

Naplnila konference vaše očekávání?

MK: Konference naše očekávání vysoce předčila, a to nejenom ve vztahu k celkovému počtu účastníků, který dosáhl za oba dny 240, ale zejména ve vztahu k samotnému diskusnímu panelu. Nejenom, že pozvání přijali přední představitelé významných společností z oboru, ale podařilo se zajistit i účast ministra dopravy Martina Kupky a státního tajemníka Jaroslava Kmeťa za SR. Diskusní panel tak měl vysoce odbornou a reprezentativní úroveň. Máme mnoho pozitivních ohlasů. Dokonce jsme obdrželi řadu dotazů na to, kdy a kde se bude konat další ročník. Lze říci, že konference nejenže splnila svůj účel, ale dokonce jej předčila. ○



**Výzkumný
Ústav
Železniční, a.s.**
Člen Skupiny ČD

Z Prahy do Českých Budějovic se pojedede nejrychleji v historii

V novém jízdním řádu, který začne platit 11. prosince 2022, pojedou expresní vlaky z Prahy do Tábora pouhých 59 minut a do Českých Budějovic pak 1 hodinu 40 minut. Opačným směrem bude doba jízdy o 2 minuty pomalejší. Cesta po železnici tak bude rychlejší než autem. Lidé se navíc vyhnou častým kolonám na rušné a extrémně zatížené silnici I/3 a na dálnici D1 a problémům s parkováním v aglomeracích, ve kterých vlaky zastavují.



Petr Štáhlavský | Foto: Jan Chaloupka, Vít Čepický

Na 4. železničním koridoru nabídnou České dráhy díky dalším dokončeným úsekům rychlé a komfortní cestování. U všech spojů EuroCity a InterCity se sjednotí maximální rychlost na 160 km/h a dopravce cestujícím nabídne řadu doplňkových služeb, díky kterým lze využít cestu pro práci nebo odpočinek. Ve vlacích je k dispozici bistrovůz, wi-fi připojení k internetu nebo zásuvky pro dobíjení cestovní elektroniky.

Linka Ex 7 Jižní expres díky tomu bude patřit k nejrychlejším v České republice a dokáže snadno konkurovat provozu na silnicích, kde se v obou směrech často tvoří dlouhé kolony aut. Cestovní (prů-

měrná) rychlost vlaků dosáhne 99 km/h a mezi Prahou a Táborem překročí dokonce 100 km/h. Obyvatelé Tábora a jeho okolí tak získají nové rychlé a pohodlné vlakové spojení pro pravidelné denní dojíždění do zaměstnání v Praze.

Nejrychlejší spojení v historii tuzemské železnice

Cesta vlakem mezi Prahou a jihočeskou metropolí bude zhruba o 20 minut kratší. Oproti 80. letům se však jízdní doba zkrátí dokonce na pouhou polovinu. Tehdy se cestovalo z Prahy do Českých Budějovic zhruba 3 a půl hodiny. Nové cestovní časy umožňují například pohodlnější denní dojíždění za prací nebo do školy na trase Praha – Tábor – České Budějovice.

V novém jízdním řádu pak uspoří na cestě mezi Prahou a Českými Budějovicemi další desítky minut a cestu zvládnou za 1 hodinu 40 minut. O něco pomalejší rychlíky Vltava, které mají o sedm zastávek víc a stojí například v Benešově, Olbramovicích, Plané nad Lužnicí, Soběslavi a ve Veselí nad Lužnicí, zvládnou cestu za 2 hodiny 4 minuty. Takto krátký cestovní čas byl dosud vyhrazen jen expresním vlakům s jedinou zastávkou v Táboře.

V budoucnosti navíc dojde k dalšímu zkrácení cestovních časů mezi Prahou a jižními Čechami díky modernizaci zbývajících úseků 4. železničního koridoru.

Jižní expresy jsou navíc sestaveny z moderních vozů s klimatizací, palubní wi-fi sítí, elektrickými zásuvkami

230 V a USB porty pro dobíjení elektroniky. Cestující na této lince mají k dispozici i bistro, bezbariérová místa, místa pro kočárky a jízdni kola nebo stoly, na které lze položit notebook při práci. Díky tomu lze již během cesty vyřídit řadu pracovních záležitostí nebo se naopak věnovat volnočasovým aktivitám, jako je sledování filmů, poslech hudby nebo čtení knih a denních zpráv. Vlaky EuroCity a InterCity mohou na 4. koridoru využívat maximální rychlost 160 km/h a patří tak k nejrychlejším vlakům v Česku. Řada doplňkových služeb je zaváděna také v rychlících Vltava a Lužnice.

Cesta časem

V roce 1880 trvala cesta mezi Prahou a Českými Budějovicemi zhruba 6,5 hodiny a do Lince se jelo až 11 hodin. Po zavedení rychlíků se cestovní doba podstatně zkrátila. Hlavní směr byl však z Prahy do císařské metropole Vídně. Ve Veselí nad Lužnicí se muselo přestupovat na osobní vlak.

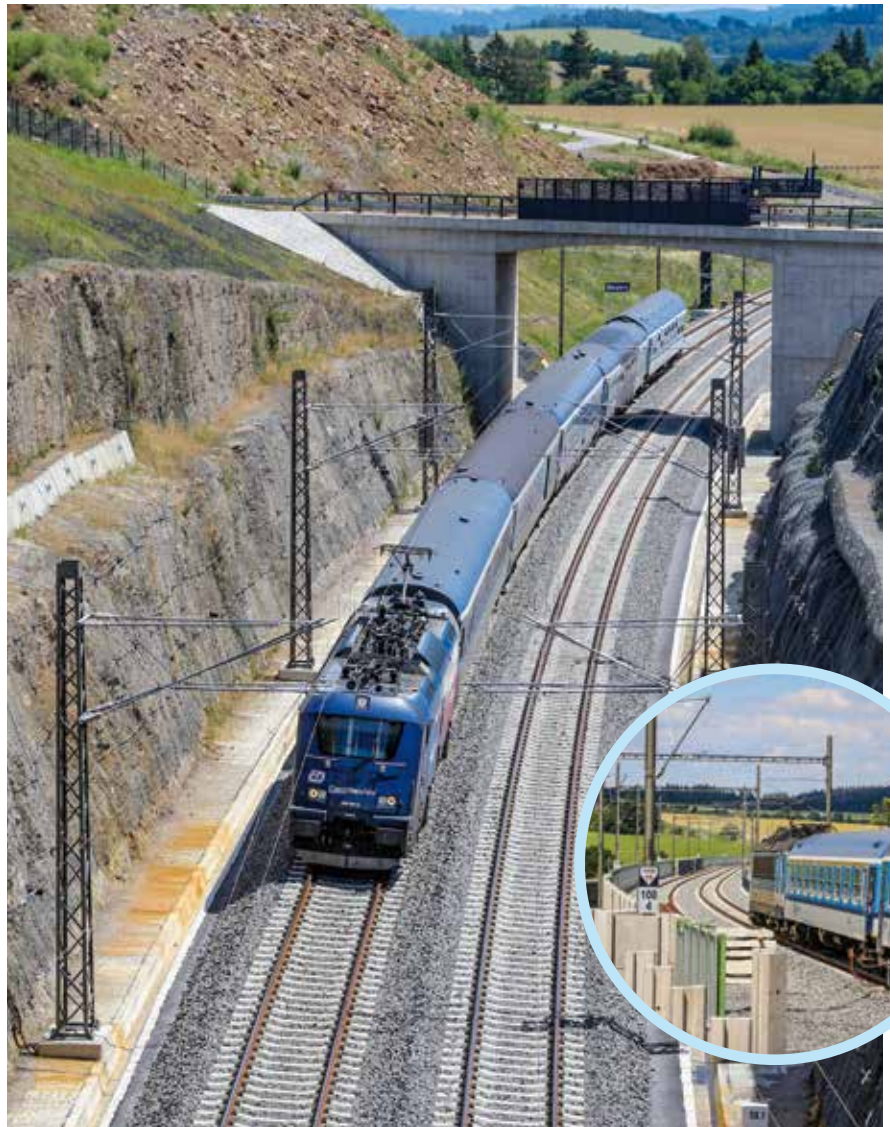
V roce 1890 zabrala cesta rychlíkem mezi Prahou a Českými Budějovicemi přibližně 3,5 hodiny. Tábor byl dosažitelný za 2 hodiny, osobním vlakem pak za tři až tři a půl hodiny, a do Lince se cestovalo zhruba 6 hodin. V té době však jezdilo z Prahy na jih Čech pouze pět párů osobních vlaků a dva páry vídeňských rychlíků denně. Cestovní rychlost se tenkrát pohybovala pouze kolem 50 až 55 km/h a tato průměrná rychlost zde vydržela prakticky sto let.

V době první Československé republiky se cestovní časy dál pomalu zkracovaly a přibýlo i vlaků. Rychlíky zvládaly cestu mezi Prahou a Českými Budějovicemi za 3 až 3 a čtvrt hodiny, ale nová státní hranice prodloužila cestu do Lince na zhruba 7 až 7,5 hodiny. V roce 1932 už jezdily tři přímé rychlíky Praha – České Budějovice, z toho jeden pokračoval do Lince a vezl přímé vozy do Splitu, Terstu, Milána nebo Říma. Další dva páry rychlíků odbočovaly ve Veselí nad Lužnicí do Gmündu a Vídně.

V 50. letech 20. století byla cestovní doba mezi hlavním městem a jihočeskou metropolí kolem tří hodin, ale s houstnoucí dopravou a nasazením dieselelektrických lokomotiv se ve druhé polovině minulého století cestovní časy prodloužovaly na zhruba 3 a čtvrt až 3 a půl hodiny. Cesta do Tábora trvala stále přes 2 hodiny.

Zrychlení po elektrizaci

Teprve po elektrizaci celé tratě, zrušení přeprahů a nasazení výkonných elektrických lokomotiv nastalo první skokové zrychlení. Na přelomu 80. a 90. let



minulého století se cestovní časy do Českých Budějovic zkrátily na 2,5 až 3 hodiny a do Tábora na 1,5 až 1 a tři čtvrté hodiny. Po roce 1989 se obnovily také přímé spoje do Lince, kam trvala cesta zhruba 5 až 5,5 hodiny. Cestovní rychlost na jihočeském koridoru také poprvé výrazně poskočila a dosáhla skoro 70 km/h.

Další téměř tři desetiletí zůstávaly cestovní časy vlaků jedoucích na jih Čech bez velkých změn. Jen po zahájení modernizace tratě přibýlo několik minut rezervy kvůli pomalým jízdám přes rozestavěné úseky. Cestovní časy mezi Prahou a Českými Budějovicemi se tak pohybovaly stále mezi 2,5 a 3 hodinami. Přibýlo ale výrazně spojů na této trati, když na konci 80. let zde jezdilo pouze pět rychlíků, zatímco v uplynulých třech dekadách zde vznikla taktová doprava a rychlíky doplnily rychlejší ex-

presy, dnes komfortní spoje EuroCity/InterCity. Další velké zkrácení cestovních dob přišlo v roce 2017 po dokončení části čtvrtého koridoru. Nové expresní vlaky začaly jezdit zhruba o 20 minut rychleji než dosavadní spoje a cestující strávili na cestě mezi Prahou a Českými Budějovicemi poprvé jen 2 hodiny.

Cestovní rychlost se konečně přehoupala přes 80 km/h (zhruba 85 km/h). Cesta z Prahy do Tábora pak trvala zhruba 1 a čtvrt hodiny. Jízda vlaků z Prahy do Lince se zkrátila dokonce o tři čtvrté hodiny na zhruba 4 hodiny.

S dokončením dalších přeložek na železničním koridoru Praha – České Budějovice dochází od jízdniho řádu 2023 k dalšímu zhruba dvacetiminutovému zkrácení cestovních časů a výraznému zvýšení cestovní rychlosti, která dosáhne poprvé na této trase hodnoty kolem 100 km/h. ○



Vít Čepický | Foto: autor

Železnici do jejího života ve větším přivedla škola. Paradoxně jí to později železnice oplátila a poslala jí do života školu. „Když jsem tři roky denně dojížděla z Krnova do Opavy na gymnázium, všimla jsem si různých typů vlaků a zajímalo mě, jaké jsou mezi nimi rozdíly, hledala jsem si údaje o nich na internetu... Že bych se ale třeba ve čtrnácti rozhodla pro kariéru na dráze, to se říct nedá.“

Přesto se k ní časem propracovala. „Mám známého vlakvedoucího, od kterého jsem se dozvěděla, jak se vůbec může člověk stát vlakvedoucím. Přišlo mi to hrozně zajímavé, předtím jsem si myslela, že jde o nějaký složitý proces a může to dělat jen nějaká úzká, vybraná skupina lidí – a ono to vlastně vůbec nebylo nedosažitelné. Trochu mě k tomu popoštouchl, dost mi v začátcích pomohl. Vyprávěl mi, co práce obnáší, věděla jsem, na co se připravit.“

Do nové práce nastupovala s respektem. „Bála jsem se hlavně velké zodpovědnosti a toho, že nebudu umět odpovídat cestujícím. Nebo že zaspím. Což se mi bohužel stalo hned na druhé směně. Špatně jsem se zorientovala v turnusu a vstávala na ubytovně v sobotu podle páteční verze. Ráno jsem přišla na nádraží a říkala si: ‚Bezva, to mám ještě půlhodinku...‘ Ale překvapilo mě, že můj vlak není na odjezdové tabuli. Šla jsem tedy za výpravčím, který povídá: ‚Vždyť je sobota, ten už je pryč...‘ Nakonec jsem svůj vlak musela nahánět dalším. To jsem se cítila hrozně, obzvláště když to byla má druhá směna,“ vzpomíná na neveselý start.

Vlakvedoucí Julie Šodková: Srdcem na dráze

K dráze se dá přirůst různými způsoby. Když Julie Šodková vyrůstala v severním Slezsku na česko-polském pomezí, železniční kariéra se v jejích úvahách neobjevovala. Přesto postupem času s dráhou srostla způsobem, který se zdá být definitivním. Pracuje jako vlakvedoucí, studuje dopravní školu a ve volných chvílích se ráda nechává unášet vlakem bez konkrétního cíle. Tím je pro ni totiž cesta vlakem jako taková. „Není nic krásnějšího než jen tak jet vlakem a dívat se z okénka,“ tvrdí.

Překvapením příjemní lidé

Ovšem pozitivní pocity naštěstí převažovaly. „Hrozně mě od začátku bavily vlakové úkony. Sestavování dokumentace, zprávy o brzdění, být součástí toho, že se vlak vypraví. A starat se o cestující. Když jsem viděla, že někomu můžu pomoci, poradit, ze kterého nástupiště mu jede vlak nebo kdy odjíždí přípoj, měla jsem pocit, že to má smysl. A překvapilo mě, jak jsou lidé občas příjemní, vděční, když si s nimi třeba na chvíli popovídám, zasmějeme se... Člověka to dobije, což na nějaké šestnáctihodinové směně potřebujete.“

Vzpomínat by mohla na řadu zajímavých cestujících, speciálně ale vzpomíná na jednu. „Jela jsem se spěšným vlakem ze Zábřehu do Jeseníku. Jedna z prvních

směn, navíc typ dlouhé soupravy, ze kterého jsem tehdy měla trochu obavu. Když jsme přijížděli do Jeseníku a já byla trochu ve stresu, přišla za mnou maminka s holčičkou s tím, že mi namalovali obrázek. Byla jsem namalovaná já s brýlemi, nad tím nápis: ‚Jízdenky, prosím!‘, to mě hrozně zahřálo u srdce a uklidnilo. Dodnes ten obrázek mám doma na nástěnce. To už je relikvie.“

Julie Šodková nejprve začínala u osobních a spěšných vlaků na severní Moravě, poté ovšem přešla na Západní expresy. Má tedy zajímavou možnost srovnání dvou poměrně odlišných náplní práce vlakvedoucí. „Oboje má své. V Plzni jezdím na expresech, třeba nové Interjetly zbožňuju. Jezdí se mi na nich pohodlně a vím,

že je mají rádi i cestující. S vlaky EuroCity navíc zajíždíme i do Německa. Zároveň ale vzpomínám i na Olomouc a osobní vlaky do Koutů nad Desnou. Ty byly mé oblíbené. Pershing a tři Bdt., spolehlivé, vždycky to vytáhly. Navíc jsem si na nich připadala opravdu jako na vlaku. Panter je taková větší tramvaj a jsem tam méně potřeba. Dveře zavírá strojvedoucí a má kamery. Ale u klasických souprav jsem se cítila potřebně. Navíc se tam posuvalo. U nich jsem byla opravdu vlakvedoucí.“

Ve vlacích se skvěle učí i spí

Vlaky nevyplňují jen její pracovní dobu – ráda se jimi sveze i ve volném čase. A ani nemusí mít konkrétní cíl cesty. „Ve vlacích se mi třeba skvěle učí. Lépe než doma. Taky se mi v nich dobře spí. A když nespím, moc ráda jen tak koukám z okénka a třeba načerpávám inspiraci na výlety,“ vypráví.

A dráhy se drží i ve škole. „Studuji dopravní stavitelství, máme tam teď dost obecných předmětů, které souvisí s mou prací na dráze. Ale obecně je to spíše o infrastrukturu,“ popisuje. Pro pardubickou univerzitu se rozhodla právě díky své práci. „Jinak by mě studium dopravní školy nikdy nenapadlo. Když jsem k ČD nastoupila, studovala jsem anglistiku a bohemistiku, ale zjistila jsem, že mě železniční doprava hodně baví. Takže jsem z humanitní školy odešla a přihlásila se na dopravní,“ přibližuje nezvyklé studijní přehození výhybky. Skok od humanitního k technickému oboru jí ovšem problémy nedělal. „Mám hodně zájmů a do všeho chci nahlédnout. Navíc když jsem studovala na předchozí škole, četla jsem dost odborných časopisů – včetně Železničáře. A když nyní studuju na dopravce, stále čtu třeba filozofické romány. Vždycky se mi to navzájem doplňovalo,“ říká.

Tentokrát to ale vypadá, že u technického oboru zůstane. „Byla bych ráda, kdyby se mi školu podařilo dokončit. Chtěla bych pak projektovat tunely a mosty nebo pracovat v souvislosti s dráhou obecně. Určitě se mi od železnice nechce; přirostla mi k srdci a vůbec si nedokážu představit, že bych to spojení přerušila,“ říká.

Nečekané příchody kreativity

Jelikož se ani ve volnu od dráhy příliš nevzdaluje, je až s podivem, že najde čas na záliby, které s ní nesouvisí. „Krom čtení i ráda píšu. Zejména povídky o mezilidských vztazích. Taky píšu písničky. Často mě něco napadne při cestě vlakem, to si pak píšu poznámky do telefonu a později z nich vůbec nechápu, co jsem tím chtěla říct,“ směje se.



Julie Šodková

Po dostudování Mendelova gymnázia v Opavě se přestěhovala do Olomouce, kde odstartovala svou drážní kariéru jako vlakvedoucí. Po roce změnila své působiště a nyní je vlakvedoucí vlaků vyšší kvality v Plzni. Studuje dopravní stavitelství na Dopravní fakultě Jana Pernera v Pardubicích. Ve volném čase nejčastěji čte, píše povídky, hraje na klavír, kytaru a samozřejmě – jezdí vlakem.

Větší ambice ohledně psaní momentálně nemá, ještě to prý chce nějaký čas. „Písničky si skládám hlavně pro radost, to je něco jako můj deníček. U prózy bych byla ráda, kdyby se to dotáhlo někam dál a jednou bych si třeba sáhla na svoji knížku, ale zatím si myslím, že na tom musím ještě zapracovat.“

A kam se chystá vydat po kolejích v blízkém budoucnu? „Hrozně bych se chtěla podívat kolem Berounky, kde to znám z vlaku, jsem jsem ještě nejezla z Berouna do Prahy přes Rudnou. Ani kolem Rakovníka to neznám a moc bych se tam chtěla podívat. Plus Šumava. Doprovázím tam rychlíky na Železnou Rudu, ale ještě jsem pořádně neměla příležitost si to tam projít. Určitě za přírodou. Vždycky!“



Němci mají novou levnou jízdenku

Nedávný úspěšný experiment v Německu s levnou letní jízdenkou za pouhých 9 eur se dočkal pokračování. Od začátku příštího roku by u našich západních sousedů měl fungovat Deutschland ticket. Půjde na 49 eur měsíčně a platit bude v regionálních vlacích, autobusech i v prostředcích městské hromadné dopravy. Definitivu mu dala listopadová dohoda německého kancléře Olafa Scholze se zástupci regionů.

Petr Slonek | Foto: Deutsche Bahn AG

Letní jízdenka se v Německu těšila značné oblibě. Němci ji mohli využít od června do konce srpna za měsíční cenu devět eur. Zájem o ní byl nečekaně vysoký a prodalo se jí zhruba 52 milionů. Proto se po ukončení jejího prodeje začalo okamžitě mluvit o jejím nahrazení novým produktem. A tím se stane Deutschland ticket. Posvětila jej dohoda kancléře Scholze s regiony. Stát bude 49 eur, zatím ale není jasný termín spuštění nové jízdenky. Zavedení je nicméně plánováno co nejdříve, ideálně od 1. ledna 2023. Podle generálního ředitele Svazu německých dopravních podniků (VDV) Olivera Wolffa je datum startu jízdenky za 49 eur reálné spíše 1. března.

Bez tarifních zón

Držitelé jízdenky podle německých médií nebudou muset brát ohledy na tarifní zóny nebo kupovat více jízdenek, na cesty vlakem nebo autobusem postačí jedna. „Ještě nikdy nebylo používání autobusů a železnic tak snadné jako s touto jízdenkou Deutschland ticket,“ prohlásil podle deníku Spiegel německý ministr dopravy Volker Wissing. Jízdenku bude mož-



né zrušit každý měsíc a na rozdíl od letní verze se počítá pouze s její digitální verzí. Ministři dopravy se shodli, že jízdenka bude zkušebně fungovat dva roky.

Expert na mobilitu Stefan Carsten tvrdí, že měsíční devítieurová jízdenka pro cesty napříč Německem bude pro moderní městskou a regionální dopravu průlomová. „Její zavedení zajistí totiž přístup k veřejné dopravě pro všechny. Navíc již cestující nebudou muset zdlouhavě přemýšlet například o tarifech různých dopravců. Jízdenka za 49 eur pomůže jako nástroj

ke snazšímu dojíždění a může znamenat pozitivní obrát v mobilitě,“ řekl Carsten.

Od úspěšného letního projektu se v Německu živě diskutovalo o možnostech pokračování levných jízdenek. Kritici však poukazovali na přílišnou zátěž pro rozpočet a hledali optimální řešení. Schválení nového jízdného se tak protáhlo na několik měsíců právě kvůli nedořešené otázce financování. Spolkové země požadovaly z Berlína více peněz na financování veřejné dopravy, protože se obávaly, že by se kvůli nedostatku financí zastavily nezbytné investice do hromadné dopravy a ve výsledku by mohly být zrušeny i některé železniční spoje. Scholz žádosti nakonec vyhověl.

Obě strany tak zadotují levnou jízdenku částkou 1,5 miliardy eur a německá vláda zároveň navýší rozpočet pro potřeby rozšíření vozového parku veřejné dopravy. Tuto změnu požadovali především železničáři, kteří po zavedení letní jízdenky za 9 eur upozorňovali na příliš krátké stávající vlaky v souvislosti s rychle rostoucí poptávkou po přepravě. Kraje dostanou na investice do veřejné dopravy celkem jednu miliardu eur navíc. V současnosti stát přispívá na veřejnou regionální dopravu 9,4 miliardy eur ročně. ○

PKP Intercity hledá až 450 nových vozů

Společnost PKP Intercity vypsal největší tendr na kolejová vozidla v historii země. V soutěži hledá celkem 300 nových osobních vagonů, přičemž opce umožňuje nákup dalších 150 vozů. Dopravce si od tohoto kroku slibuje další zlepšení kvality vozového parku, a tím komfortu pro cestující.

Výběrové řízení je součástí dlouhodobé investiční strategie polského dopravce. „Nákup několika stovek moderních, bezpečných a pohodlných vozů naším národním dopravcem je velkým krokem k tomu, aby se železnice v zemi stala hlavním dopravním prostředkem,“ řekl ministr infrastruktury Andrzej Adamczyk.

V rámci výběrového řízení firma pořídí sedm různých typů vozů. Po dokončení do-

dávek se vozový park PKP Intercity rozroste o 38 vozů 1. třídy v kombinaci velkoprostorový oddíl + kupé, 40 vozů 2. třídy, 80 velkoprostorových vozů 2. třídy, 38 oddílových vozů 2. třídy s místy pro osoby se zdravotním postižením. Dále poptává 40 velkoprostorových vozů 2. třídy s místem pro přepravu jízdních kol, 38 restauračních vozů a 26 bytovacích vozů pro pohodlné cestování v noci. Nové vagony pojedou rychlostí až 200 km/h



a PKP Intercity počítá se zahájením jejich dodávek v roce 2025. Nasadí je na vnitrostátní i mezinárodní spoje. Homologovány budou pro železniční síť Česka, Slovenska, Německa, Rakouska, Maďarska a Litvy. Objeví se trasách Varšava – Poznaň – Berlín, Varšava – Poznaň – Štětín, Gdyně – Varšava – Katovice – Bohumín – Vídeň, Přemyšl – Krakov – Katovice – Vratislav – Berlín, Přemyšl – Krakov – Katovice – Vratislav – Poznaň – Štětín, Gdyně – Poznaň – Vratislav – Praha a Krakov/Vratislav – Bohumín – Vídeň.

Vozy mají moderní design, který zavede nový standard do dálkové dopravy. Inovované je barevné schéma a pohodlnější je také interiér. Samozřejmostí je klimatizace, wi-fi, individuální systém osvětlení, zásuvky a USB. Použit byl nový systém detekce požáru pokrývající celé vagony a kamerový systém. (pes)

Malý atlas lokomotiv 2023

J. Bittner, J. Křenek, B. Skála, M. Šrámek

Malý atlas lokomotiv 2023 navazuje na předchozí vydání z let 2000 až 2019, v knize jsou shrnuty základní charakteristiky a parametry kolejových vozidel, která jsou v pravidelném nebo muzejním provozu v České republice a na Slovensku. V aktuálním vydání jsou opět doplněny nové vozidlové řady, vozidla již pravidelně neprovozovaná jsou vynechána nebo přesunuta mezi vozidla muzejní.

Nově doplněnými vozidlovými řadami jsou nově dodaná, modernizovaná či „second-handová“ vozidla, u nichž je provoz povolen či se jejich provoz brzy očekává.

Jde o elektrické jednotky řad 495.95, 530/550, 561, 640.2, 650.2, 654, 690, lokomotivy řad 388, 485.95, 719.4, 742.71, 744.1 či motorové vozy 832, 841.2, 846 až 848, MD2 a OCPD. Řady muzejních vozidel rozšířily stroje řad B600/70, 414.0 a Las.

Vázaná publikace (šitá a lepená), formát B6, 472 plnobarevných stran.



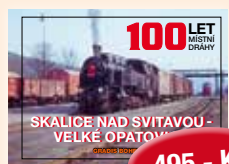
MALÝ ATLAS LOKOMOTIV 2023



NOVINKA

680,- Kč

Další publikace nakladatelství Gradis Bohemia do Vaší knihovny:



495,- Kč

100 let místní dráhy Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice

V publikaci je zmapována 100letá historie místní dráhy Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice.

Formát 230 x 165 mm, pevná vazba, 192 plnobarevných stran.



940,- Kč

Fenomén ČME 3

Plnobarevná monografie, formát A4, pevná vazba, 398 stran, cca 400 fotografií, řada map i tabulek s technickými a statistickými údaji.



1440,- Kč

Stroje na stavbách

Publikace pojednává o historii stavebních strojů 19. století a první polovině 20. století. Formát A4, pevná vazba, dvě knihy v pevném boxu, 896 stran (tabulková část 232 stran).



690,- Kč

Parní lokomotivy řady 97/310.0

Monografie parních lokomotiv, formát A4, pevná vazba, 200 stran, cca 400 fotografií.



735,- Kč

Pielstici motorové lokomotivy řady 735 (ex T 466.0)

Publikace z ediční řady fotografických knih, celostránkové fotografie, texty v trojazyčném provedení (ČJ, AJ, NJ), formát A4, pevná vazba, 152 plnobarevných stran.

Při objednávce nového Malého atlasu lokomotiv 2023 zvýhodněné komplety za mimořádné ceny:



880,- Kč

Ušetříte 295,- Kč



1180,- Kč

Ušetříte 440,- Kč



1180,- Kč

Ušetříte 940,- Kč



980,- Kč

Ušetříte 390,- Kč



980,- Kč

Ušetříte 435,- Kč

Zvýhodněné komplety a slevy pouze v e-shopu www.gradis.cz!

Starší vydání atlasů

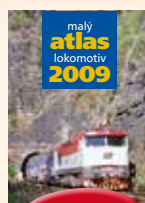
se slevou 50 %



190,- Kč



190,- Kč



190,- Kč



190,- Kč



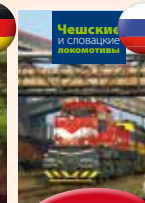
190,- Kč



245,- Kč



245,- Kč



245,- Kč



Gradis Bohemia, s.r.o.

Objednávky v e-shopu:

www.gradis.cz

Objednávky e-mailem:

obchod@gradis.cz

Ceny včetně DPH. Tiskové chyby vyhrazeny.

Uvedené ceny jsou platné do 31. 12. 2022 nebo do vyprodání zásob.

Objednávejte v e-shopu:
www.gradis.cz

Lokomotiva S 499.1 ČSD tentokrát ve velikosti TT



Na podzim roku 2020 udělala firma Piko radost „hánulkařům“ zdařilým modelem československé elektrické lokomotivy S 499.1 ČSD. V lednu 2021 jsem zpracoval a zveřejnil recenzi, v níž jsem si na závěr povzdechl, že by nebylo marné tuto lokomotivu zmenšit též do velikosti TT. Mé přání, respektive tužby mnoha „téčkařů“, výrobce splnil a Laminátka už se vesele prohání i na našich kolejištích. Je neméně povedená a až na drobnosti se jedná o identickou kopii její větší a starší sestry.

Michal Bednář | Foto: autor

V nabídce je analogové (47540) i digitální ozvučené provedení (47541). Model pro zpracování recenze zapůjčil Martin Stejskal.

Vzhled a vybavení

Dvojdílný plastový blistr, v němž je lokomotiva uložena, má exponovaná místa vystlána pěnovými vložkami a je zasunutý do kartonové krabičky. Proti oděru chrání model igelitové pásky. Mezeru mezi blistrem a stěnami krabičky vyplňuje molitan, pod víkem je vložen další. Na dně krabičky se nachází dokumentace v němčině a angličtině a sáček



- Perfektní povrchovka
- Výborné jízdní vlastnosti
- Velmi detailní zpracování
- Osvětlení stanovišť a strojovny



- Horší přístup ke šroubkům držícím skřín

s plnohodnotnými šroubovkami, plnými pluhy, brzdovými hadicemi a topnými spojkami. Model se do krabičky vkládá anténou vlevo, obráceně tam nepasuje a hrozí její ulomení.

Povrchová úprava, jak je u firmy Piko běžné, je perfektní, popisky ostré a i ty nejmenší čitelné. Stejně jako v Ho jsou i zde popisky u spodní hrany rámu provedeny kurzívou. Přečody barev i ozdobné linky jsou bez chyby. Znázorněné jsou též kliky dveří, těsnění čelních oken i oken strojovny. Stěrače výrobce dosadil jako zvláštní díly. Bohužel na fotografiích jeden chybí. Nedržel a majiteli při pokusu o opravu vystřelil z pinzety (kdo by to neznal – pak ho hledejte).

Naštěstí se nabízí v podobě náhradního dílu. Střešní výbava je detailní, rovněž pantografy jsou jemně provedené a funkční, samozřejmě ale bez možnosti sběru proudu. U bočních oken kabiny jsou již z výroby dosazené ofuky a uvnitř nalezneme zjednodušené stanoviště strojvedoucího. Dokonce i na jeho stěně ze strany strojovny jsou znázorněné dveře a další prvky. Na bocích je okny vidět imitace strojovny v béžové barvě. Pěkně jsou vyvedeny i spodní partie modelu včetně detailních masek podvozků. Pluhy drží na kinematice a vysouvají se se spráhlem. Tento způsob Piko používá často, díky čemuž se vyhne zbytečnému otvoru pro spráhlo. V šachtách má model instalována očková spráhla Piko.

Bohatě koncipované osvětlení

Délka přes nárazníky je 137 mm, předloha měří 16 440 mm, což odpovídá přesně. Kola jsou paprsková, průměr obručí činí 10,3 mm, po přepočtu 1 236 mm, je zde tedy jen zanedbatelná odchylka od skutečných 1 250 mm. Osvětlení je na každém čele sedmi-bodové, z toho jsou 2 ledky červené, dvě žluté a tři teple bílé včetně horního reflektoru. Každá svítilna má vlastní ledku, k reflektoru vede světlovod od hlavní DPS. Světla se přepínají podle směru jízdy. Osvětleno je i stanoviště a strojovna, ovšem podvozky zde na rozdíl od velikosti H0 osvětlení postrádají. Při jízdě v analogovém režimu svítí jen dvě přední a dvě zadní pozíčky, horní reflektor nikoli.

V digitálním režimu se zvukem se tlačítkem F10 cyklicky sestupně reguluje hlasitost, má čtyři úrovně, při pátém stisknutí je hlasitost na nule. Tlačítko F11 aktivuje tzv. režim tunelu. Při zapnutí této funkce se hlasitost zvuku plynule sníží na nulu (vlak mizí v tunelu), při vypnutí opět plynule najede na nastavenou úroveň.

Demontáž skříně se provádí vyšroubováním dvou šroubků, každý nad jedním podvozkem. Jsou dost hluboko a špatně se k nim dostává, chce to opravdu slabý šroubováček, neboť tam překáží masky podvozků. Po jejich vyšroubování lze již vysunout skříně vzhůru. Jde to lehce. Při manipulaci buďte opatrní na střešní výzbroj a na schůdky u dveří. Rozhra-



Hodnocení

Na trh se dostal další model, jímž Piko demonstruje vysokou kvalitu svých produktů. Jak je vidět, lze i v TT vyrobít model, který je až na absenci osvětlení podvozků věrnou kopií modelu v H0 se všemi jeho přednostmi. Pokusy prokázaly dobrou tažnou sílu, což je ve spojení s kultivovanou jízdou ta nejlepší kombinace. Třešničkou na dortu je povrchová úprava a vlastně celkově velmi atraktivní vzhled, který veškerá pozitiva modelu ještě zdůrazní. Nepochybně se i v TT brzy dočkáme dalších provedení.

ní Next18 se nachází na spodní straně hlavní DPS. Reprodukter se ukrývá pod ní nad jedním z podvozků, nad druhým je kondenzátor s hodnotou 470 μ F.

Pohon a jízdní vlastnosti

Motor se dvěma setrvačníky je uložen v kovovém rámu. Pohon je prostřednictvím kardanů veden do převodovek podvozků a následně na všechny čtyři nápravy. Na každém podvozku blíže ke středu lokomotivy je jedno (vždy levé po směru jízdy) kolo opatřeno bandáží pro zvýšení tahu. Sběr proudu zajišťuje všech osm kol, sběrače na ně přiléhají zezadu. Jako nejmenší průjezdný poloměr výrobce doporučuje 310 mm, ovšem lokomotiva

projela bez náznaku zpomalení i oblouk s poloměrem 267 mm. Jízda modelu je naprosto plynulá a tichá.

Lokomotiva váží 193 g. Na stoupání 42 % zvládla osmivozový osobní vlak (4 vozy B Tillig a 4 vozy Bai Igra), což byla její mez. Při dalším přidání voze již v oblouku začalo docházet k prokluzu. Nejnižší rychlost nastavená v dekodéru odpovídá 1,5 km/h (ne, nespletl jsem se), nejvyšší pak 125 km/h. Při přerušení napájení dojíždí lokomotiva z maximální rychlosti do vzdálenosti 56 mm. ○



Krokodýli slaví šedesáté výročí od narození

Zimní atmosféra v Zastávce u Brna na přelomu let 2003/2004 s motorovým vozem 850.048

Motorové vozy původní řady M 286.0, později 850, vyráběné v šedesátých letech minulého století, byly určeny nejen pro regionální spoje, ale ve velké míře pro rychlíky a spěšné vlaky na neelektrizovaných hlavních tratích. K motorovým vozům pak postupně přibýly i přípojné vozy původní řady Balm, jimž se říkalo dlouhé Balmy, aby se odlišily od kratších vozů stejného označení, ale jiného designu a provedení. V tehdejší Československu sloužily tyto motorové soupravy v traťové službě ČSD především na Moravě a na Slovensku. Letos uplynulo šedesát let od vyrobení prvního prototypu Krokodýla či Ponorky, jak se tyto vozy mezi železničáři označovaly.

Pavel Nový | Foto: Martin Harák, archiv ČD

Vzhledem k tomu, že na neelektrizovaných tratích Československých státních drah (ČSD), kterých bylo začátkem šedesátých let v bývalé ČSSR ještě poměrně poskrovnu, nebyla motorová trakce v podobě čtyřnápravových motorových a přívěsných vozů příliš rozšířená, zadalo na konci padesátých let Ministerstvo dopravy projekt na výrobu dvouřad motorových vozů. Především řady M 240.0 (později 820), která byla určena pro provoz na vedlejších tratích, a následně také řady M 286.0 (později 850) pro vozbu na hlavních tratích. V padesátých letech sice vzniklo více než dvě stě motorových vozů M 262.0 (později 830), ale počet těchto vozidel byl pro potřeby ČSD zcela nedostačující.

Původně označen řadou M 283.0

Po řadě byrokratických průtahů se v roce 1960 podařilo dokončit projektovou dokumentaci k prvnímu prototypu Krokodýla, který ale tehdy ještě nesl označení M 283.001. Tento designově zajímavý vůz byl vyroben v roce 1962 v podniku Vagonka Tatra ve Studénce nedaleko Ostravy. Po vyrobení se první prototyp vydal na zkušební jízdy bez cestujících, kde se přišlo na celou řadu nedostatků na podvozcích vozidla. Vůz musel být odstaven a konstrukční oddělení dostalo pokyn vyvinout nové podvozky s lepšími technickými parametry. O rok později, tedy v roce 1963, vzniká druhý prototyp Krokodýla, který byl nejprve označen jako M 283.002. Měl již nové podvozky, kterými byl v roce 1964 opatřen i první prototyp, a oba vozy byly dislokovány v Lokomotivním depu

v pražské Libni, kde započaly jejich náročné testy. Vzhledem k vyšší hmotnosti byly ještě v roce 1964 oba prototypy přeznačeny na řadu M 286.0 a poté absolvovaly řadu zkoušek na Železničním zkušebním okruhu u středočeských Cerhonic. Po ukončení zkoušek již zamířily k ČSD na vlaky pravidelné dopravy.

První působení obou Krokodýlů bylo v čele rychlíků, které vypravovalo pražské libeňské depo, a to až do roku 1969, kdy společně s dalšími, již sériovými stroji, byly oba prototypy přesunuty do depa v Olomouci. První prototyp v hanácké metropoli vydržel do roku 1997 a jeho poslední štací se stalo depo Brno-Horní Heršpice. Po násilném poškození v roce 2002 se vážně uvažovalo o jeho fyzické likvidaci, ale díky zdravému rozumu byl tento vzácný exponát

nakonec zachován jako provozní historické vozidlo. A tak v roce 2003 prošel opravou a čela vozu byla uvedena do stavu po výrobě. O dva roky později navíc tento Krokodýl obdržel původní retro nářadí, se kterým opouštěl jako nový výrobní závod ve Studénce. Kromě toho se tento stroj M 286.0001 (850.001) v roce 2005 stal oficiálním historickým vozidlem Českých drah, byť ještě mnohokrát zasáhl do pravidelného provozu. Druhý prototyp se pak časem dostal na Slovensko, nejprve do Leopoldova, později Trenčianské Teplé, kde skončil pravidelnou pouť v roce 2004.

Historické vozy

M 286.001 (850.001)
České dráhy, CHV Lužná u Rakovníka

M 286.008 (850.008) Národní technické muzeum, depo Chomutov

M 286.018 (850.018) Železnice Slovenskej republiky, Železničné múzeum

M 286.022 (850.022) Klub přátel kolejových vozidel Brno

M 286.044 (850.044) Klub přátel kolejových vozidel Brno



„Jedničkový“ Krokodýl M 286.1036 v Banské Štiavnici v srpnu 1989 na spoji do Pohronské Polhory. Tyto vozy jezdily často jako „sólo“ bez přívěsných vozů.

Sériová výroba až v 60. letech

V roce 1966 vyjely do provozu první sériově vyráběné motorové vozy M 286.003 až 027, jejichž výroba se překlenuje až do následujícího roku 1967. Od dubna do září 1967 vznikla ještě druhá série Krokodýlů evidenčních čísel 028 až 052. Tím se završila motorová řada M 286.0 (850). Sériové vozy M 286.0 se od prototypů odlišovaly například provedením dálkových houkaček na střeše stanoviště a v řadě dalších detailů. Poslední dva sériové vozy M 286.0051 a 052 výrobce vybavil novými upravenými vznětovými motory a také jiným typem nápravové převodovky a kompresoru. Důvodem bylo odzkoušení nových komponentů pro nově zamýšlenou řadu M 296.1 a 296.2 (později 853 a 852). Poslední dva sériové vozy byly potom přiřazeny k nové řadě M 286.1 a přeznačeny jako stroje M 286.1038

Základní technické údaje řady M 286.0 (850)

Délka vozu:	24 790 mm
Hmotnost ve službě:	50 500 kg
Výkon původního motoru:	515 kW při 1 470 ot./min.
Výkon nového motoru:	588 kW při 1 400 ot./min.
Přenos výkonu:	hydrodynamický
Uspořádání pojezdu:	B' 2'
Max. rychlost:	110 km/h
Počet míst k sedění:	48
Počet míst k stání:	60

a 039. V letech 1967 až 1968 bylo na stejném základu, jako byla řada M 286.0, vyrobeno ještě sedmatřicet „jedničkových“ Krokodýlů řady M 286.1 (později 851), které se lišily výkonnějšími motory a novými nápravovými převodovkami ve zdokonaleném pojezdu. Dva vozy řady 851 byly po vyřazení z provozu přestavěny na měřicí vozy jak Správy železnic, tak společnosti AŽD Praha.

Sériové Krokodýly řady 850 dopravce deponoval nejprve do lokomotivních dep Praha-Libeň, Brno-Maloměřice, Olomouc, část zamířila rovněž do Bratislavy a Košic. O něco později opustily de-



Setkání Krokodýlů na brněnském hlavním nádraží na jaře 2008

pa v Bratislavě, Olomouci a Praze a byly dislokovány na jiných místech tehdejšího Československa. Po rozdělení společného státu se soustředily do brněnského depa v Maloměřicích a na Slovensku pak do různých dep, počínaje Trenčianskou Teplou a konče Košicemi. Na Slovensku vozy řady 850 dojezdily v roce 2007 a o tři roky později v České republice, byť jich dále ještě několik fungovalo jako provozní záloha. To však už byla labutí píseň těchto strojů, z nichž některé dnes existují již jen jako historická vozidla.

Během provozu Krokodýlů se uskutečnila řada jejich úprav a rekonstrukcí. Důvodem bylo hlavně zvýšení spolehlivosti těchto ne úplně podařených vozidel ČSD. Opravdu slabým článkem byly původní vznětové motory řady M 286.0, u nichž se poruchovost snižovala umělým snížením jmenovitého výkonu o 73 kW a sou-



Pohled na stanoviště strojvedoucího Krokodýla po částečné modernizaci



Tak vypadal interiér řady 850 s koženkovými sedačkami.

časně snížením otáček za minutu z 1 470 na 1 400. Velkou roli ale hrály výměny nápravových převodovek, které se prováděly až v devadesátých letech. Výměnou prošla i okna, která dostala dvojitá determální skla a díky tomu mohla být odstraněna nevyhovující s kovovými rámy, kterými často do vozů zatékala dešťová voda. Přetrvávající nedostatek čtyřnápravových motorových vozů vedl v roce 2000 tehdejší vedení Českých drah k rozhodnutí o dalších rekonstrukcích Krokodýlů, byť šlo již o morálně zastaralá

vozidla. Počínaje rokem 2002 tak prošlo postupně sedm strojů generální opravou a byly do nich zastavěny spolehlivější motory z původní řady 853, která se naopak zrekonstruovala na řadu 854. Reparovaná vozidla byla navíc vybavena například vlakovým zabezpečovačem LS-IV a návěsním opakovačem.

Motorové vozy byly v pravidelném provozu vypravovány buď jako sólo, nebo s přípojnými vozy původní řady Balm. Konkrétně pro řadu M 286.0 se zkonstruovala řada vozů, která byla v roce 1983

označena jako Bmx, v polovině devadesátých let jako 050 a od roku 2009 jako Bmx⁷⁶⁵. Přípojně vozy se sériově vyráběly v letech 1966 až 1968 ve Vagonce Tatra Studénka. Pro odlišení od kratších Balmů (dnešní řada Btx⁷⁶⁶) se jim říkalo dlouhé Balmy. Celkově vzniklo 180 těchto vozidel, z čehož první tři prototypy sjezly z výrobní linky již v roce 1962. Z nich se později vyrobil jeden vůz v uspořádání s oddíly 1. vozové třídy s označením Aalm, který byl ale v roce 1983 vyřazen z provozu. ○



Perfektně opravený muzejní Krokodýl M286.0044 v čele speciálního vlaku v areálu brněnského výstaviště. Snímek je z června roku 2019.



Beroun

Podzim mezi Brdy a Berounkou

Zatímco převážně rovinatý sever a východ Prahy příliš zajímavých přírodních scenérií nenabízí, ve směru na jih a západ od naší metropole turista neví, kam dříve skočit. Populární údolí Sázavy přechází v údolí Vltavy, my se ale vydáme do chráněné krajinné oblasti, která se k Praze přimyká nejtěsněji – Českého krasu vklíněného mezi Brdy a Křivoklátsko. Konkrétněji na pravý břeh Berounky. Nepříliš frekventovaná trasa nám nabídne nečekaně mnoho přírodních a kulturních zajímavostí, které okoření i trocha železniční archeologie.



V Liteni odjíždí vlaky pouze jediným směrem.

Vít Čepický | Foto: autor

Výlet by se sice dal začít na nádraží v Zadní Třebani, ale přece jen by byla škoda vynechat svezení alespoň po části proslulé trampské lokálky do Lochovic. Motorák nás zaveze do Liteně, čímž nám ušetří nějakých sto výškových metrů. Zároveň ale také dostojí tvrzení, že na dráze je cílem už samotná cesta – byť trvá skromných devět minut. Trať se totiž postupně vymaní z údolí a za okny se začnou objevovat první kopce Českého krasu.

V Liteni stojí za zmínku zdejší úvratové nádraží, díky kterému se sice dráha dostala až k samotnému středu obce, zároveň se ale poněkud prodloužila jízdní doba vlaku. Vzhledem k tomu, že zde beztak musí zpomalovat prakticky na každém přejezdu, které jsou zde chráněné jen výstražnými kříži, nás to ovšem až tak trápit nemusí.

Z Liteně vyrazíme po modré turistické značce a dorazíme po ní až do Berouna; neodpustíme si však několik krátkých odboček. První přichází již na samém

začátku. Kus nad obcí na zelené značce se nachází půvabná vyhlídka na hrad Karlštejn. Zároveň se otevře výhled i na samotnou Liteň s místním kostelem a zámekem, mezi okolními kopci zaujme zejména Cukrák se známým vysílačem. Jen Berounku nezahledneme, její nedaleký tok je poněkud zapřený, ale mrzet nás to nemusí, brzy si to vynahradíme.

Korno, Koda a bájný Tetín

Vracíme se na modrou značku a pokračujeme malebně zvlněnou krajinou přes vesnici se zvláštním názvem Korno. Milovníkům vesnické architektury zde srdce zaplesá, právem je památkovou zónou. A jelikož zde mají osady s nezvyklými jmény v oblíbě, z Korna míříme do Kody. Ještě před prvními domy bychom neměli minout krátkou odbočku ke Kodské jeskyni.

Ačkoliv jsme v Českém krasu, krápníky v ní nenajdeme, její hodnota tkví zejména v kulturní historii místa. První nájemníky totiž uvítala pravděpodobně už v paleolitu a svou popularitu neztratila ani v neolitu, době bronzové ani středověku. A jak to tak na místě vypadá, čas od času přivítá nocležníky dodnes. Takovou historií ubytovaných se hned tak nějaké místo pochlubit nemůže.

O kus níže míjíme první domy osady Koda. Modrá nás odsud vede poněkud zhurta do kopce, pokud je však libo krátký odpočinek, nabízí se posezení u statku, kde vyvěrá nejmocnější pramen Českého krasu. Po žluté by se odsud sice dalo dojít na vlak do Srbska, to bychom ovšem přišli o nejzajímavější pasáž cesty, která začíná v nedalekém Tetíně.

Málokterá vesnice v České republice má tak bohatou historii jako Tetín. Jako by se zde dějinné události přímo kon-



Liteň z nadhledu, v dále v mlžném oparu řeky Berounky vykukuje Karlštejn.

Legendární Tetín

Tetín patří k nejstarším vesnicím u nás. Místo bylo osídleno již v paleolitu a době hradištní. Počátky obce jsou v pověstech spojovány s Krokovou dcerou Tetou, ale archeologicky je datován do poloviny 10. století. Počátkem téhož století zde byl dřevěný knížecí dvorec, který byl vdovským sídlem kněžny sv. Ludmily. Ta zde byla 15. září roku 921 zavražděna a její tělo pohřbeno na starém hřbitově u kostela sv. Jana Nepomuckého. V roce 925, poté, co se stal knížetem její vnuk sv. Václav, tak její ostatky byly převezeny a pohřbeny v bazilice sv. Jiří na Pražském hradě. V 11. a 12. století zde bylo sídlo Tetínských žup, která spravovala celé Podbrdsko. Tetín je zmiňován i v zakládací listině vyšehradské kapituly, která byla založena kolem roku 1070 knížetem Vratislavem II. Ke konci 13. století byl hrad přestavěn na sídlo přemyslovských levobočků a v roce 1321 hrad držel Štěpán z Tetína, který Tetín prodal císaři Karlu IV. Ten pak tetínských panství připojil ke Karlštejnu. Roku 1422 během husitských válek byl hrad zničen. V 19. století byla v obci vystavena židovská synagoga, která byla po více než 120 letech v roce 1974 zbourána. V roce 1917 na Tetíně nalezl MUDr. Jan Axamit malý bronzový poklad. Lokalita kolem hradu byla vážně poškozena vápencovým lomem počátkem 20. století. V roce 2020 bylo znovuotevřeno tetínské muzeum, které procházelo rekonstrukcí.



Kodská jeskyně uvítala první obyvatele pravděpodobně už v paleolitu.

centrovaly. Osídlení je zde doložené už z dob paleolitu, pověsti ji spojují s Krokovou dcerou Tetou. Tetín byl také sídlem kněžny sv. Ludmily, která zde byla v září roku 921 zavražděna. Nakonec snad ani nepřekvapí, že zde psal Kroniku českou Václav Hájek z Libočan.

V nevelkém Tetíně najdeme tři kostely, zříceninu hradu, hostinec, vinotéku, zámek, muzeum, školu, sokolovnu, jeskyni – a hlavně nádherný výhled na údolí řeky Berounky. Sledovat odsud můžeme také čilý železniční provoz na hlavní trati z Prahy do Plzně. A až nás omrzí, neměli bychom minout ještě jednu drobnou drážní zajímavost, která se nachází nad Tetínem u vrchu Damil, od modré nás tam zavede naučná stezka.



Parnímu provozu na Koněpruské dráze se věnuje infotabule nedaleko pozůstatků železnice nad Tetínem.

Drážní archeologie v Českém krasu

Český kras není pouze výjimečnou přírodní lokalitou, ale též důležitým zdrojem nerostného bohatství. Notoricky známý je nedaleký velkolom Čertovy schody v bezprostřední blízkosti Koněpruských jeskyní, v oblasti se ale větších či menších lomů nachází celá řada. Včetně Modrého lomu na úpatí Damila, ke kterému míříme.

Celou oblast v minulosti protkala síť úzkorozchodných železnic, které vytěžený materiál svážely do Králova Dvora k vápenkám. Hlavní trať o rozchodu 760 mm a délce přes 10 kilometrů byla zprovozněna v roce 1898 a vedla až do Koněprus. Z ní v průběhu doby vyrůstala a zase zanikala řada odbočných vleček dle aktuální potřeby související s těžbou v jednotlivých lomech.

CESTOPIS





Nádraží v Berouně se dočkalo modernizace.

Trať k lomu Damil fungovala až do roku 1962. Přestože byla po ukončení těžby většina památek na dráhu zlikvidována včetně náspů, přímo u Damila je dřívější vedení trati jasně patrné. Při cestě od Tetína přijdeme nejprve k propustku, abychom posléze po cestě vedoucí na zřetelném náspu došli až do hlubokého zářezu ukončeného přístupným 62 metrů dlouhým tunelem do prostoru bývalého lomu. Místo je vkusně upravené a je z něj pěkný výhled na samotný Tetín a okolní vrcholky.



Vzhůru do Berouna

Do cíle cesty, k berounskému nádraží, zbývá již jen nedlouhý sestup do údolí Litavky. Město již má pocestný jako na dlani, pokud tedy pomine les stožárů vysokého napětí, který hustě obepíná areál rozvodny. Modrá turistická značka končí přímo před vlakovým a autobusovým nádražím, pokud by se vám však ještě nechtělo dráhou ku domovu, i samotný Beroun nabízí řadu zajímavých cílů.

Centrum města je památkovou zónou, jejíž nejzajímavější částí je centrální Husovo náměstí, které krom několika řad automobilů obepíná i řada historických domů. Potřebný nadhled získáte na nedaleké Městské hoře. Na vrcholu stojí stejnojmenná moderní rozhledna z roku 1999, která vznikla úpravou bývalého vodojemu. Na rozdíl od nedaleké a mnohem výše položené rozhledny Děd nabízí výhled do všech stran a na celé město. Cestou zpět byste pak neměli minout známé berounské medvěďárium umístěné na úbočí Městské hory, ve kterém přebývají bývalí hrdinové večerníčku Kuba a Matěj.

Z Berouna se lze jednoduše vrátit jak do výchozího bodu v Zadní Třebani, kam jezdí pravidelně osobní vlaky, tak jet směrem na Plzeň, Rakovník nebo Prahu. Drážním znalcům je patrně zbytečné připomínat, že do Prahy nemusí jet jen podél Berounky; zajímavou alternativou je osobní vlak přes Rudnou – zejména kvůli úseku Prokopským údolím. Ale i to berounské, kolem nějž se vine hlavní trať, nabízí zejména z horního patra CityElefantu řadu zajímavých pohledů.

No a ti největší fajnšmekři si mohou v sezoně zapůjčit v Berouně loď a dokolébat se do hlavního města po mírném proudu řeky, která nikde nepřamení. ○

← Oba portály tunelu bývalé drážky vedoucí k lomu nad Tetínem

Napsali o nás...

ČD řeší nákup dalších motorových jednotek pro regionální tratě

Rok a tři čtvrtě po podpisu velké rámcové smlouvy se společností PESA Bydgoszcz na dodávku až 160 motorových jednotek typu DMU120 se rozhodly České dráhy zjistit na trhu, za kolik peněz a za jakých podmínek by mohly nakoupit další vozidla podobného typu. Plánují nákup až 96 nových jednotek. Vypsaly předběžné tržní konzultace, ve kterých chtějí zjistit, jaká je nabídka na trhu v tomto segmentu, a později vypsat soutěž na výrobce. Vyplývá to z informací na profilu zadavatele. „Jde o cenový průzkum situace na trhu za účelem provedení cenového srovnání jednotek DMU120. Touto předběžnou tržní konzultací si chceme ověřit aktuální cenovou situaci na trhu. Zájem o tyto jednotky registrujeme u některých objednatelů regionální dopravy, například u Jihomoravského kraje,“ řekl mluvčí ČD Emanuel Víttek. **Zdopravy.cz 23. 11. 2022**



Středočeské výkony v elektrické trakci by měly zůstat do roku 2029 u ČD

Středočeský kraj představil detaily obnovy vozového parku na železnici a připravovaných železničních soutěžích v dalších deseti letech. Na současné výkony Českých drah má kraj s dopravcem uzavřenou smlouvu do roku 2029. Soutěže na nové dopravce po roce 2029 se už začínají ve středních Čechách připravovat. „Chceme v příštím roce odstartovat železniční soutěže, které budou platit pro dopravce od roku 2029. Chceme, aby to byla reálná soutěž, aby dopravci měli možnost se přihlásit. Podobně jako u autobusových soutěží chceme soutěžit jednotlivé provozní oblasti, aby se mohlo soutěžit zúčastnit více dopravců,“ řekl středočeský radní pro veřejnou dopravu Petr Borecký. Zároveň chce kraj v nejbližších letech zásadně obměnit vozový park na neelektrifikovaných středočeských lokálkách. Současná smlouva s ČD krajem umožňuje v jejím průběhu vysoutěžit až 20% výkonů. Soutěže by se podle zástupců Integrované dopravy Středočeského kraje (IDSK) měly týkat pouze dieselových vlaků. Elektrické výkony plánuje kraj ponechat až do roku 2029 v rukách Českých drah. **Zdopravy.cz 18. 11. 2022**

Pendolino z Bohumína půjde opravit za zhruba 200 milionů korun

Pendolino poškozené při červnové nehodě v Bohumíně půjde opravit. Takový je závěr zkoumání techniků Alstomu, kteří si jednotku prohlédli. Do Českých drah dorazila i cenová nabídka na opravu. Firma bude o osudu vlaku rozhodovat v příštích týdnech. Podání nabídky na opravu potvrdil šéf Alstomu pro ČR Daniel Kurucz a náměstek generálního ředitele Českých drah Jiří Jeřeta. Oba neuvedli přesnou cenu, podle informací deníku Zdopravy.cz jde o zhruba 200 milionů korun. „Musí se udělat úplně nová kabina. Pokud se České dráhy pro opravu rozhodnou, budeme ještě zjišťovat, jak velkému poškození rámu došlo u dalších vozů,“ řekl Kurucz. Oprava by se prováděla v italském závodě Alstomu v Saviglianu. Podle Jeřety bude nabídku posuzovat představenstvo a dozorčí rada, jasno má být v horizontu několika týdnů. **Zdopravy.cz 5. 11. 2022**

ČD Cargo koupí od Českých drah několik desítek lokomotiv

ČD Cargo získá do svého majetku ještě letos celkem jedenáct lokomotiv, které dosud jezdily u Českých drah. Postupně má nákladní dopravce do roku 2026 převzít celkem 77 lokomotiv různých řad. Jde o stroje, které ČD již nepotřebují buď díky nahrazení jednotkami, nebo kvůli jejich slabšímu výkonu a náhradě silnějšími stroji. Půjde o lokomotivy řad 163, 242 a 162. „Jde o hnací vozidla, která svými parametry neodpovídají trendům rychlé osobní železniční dopravy, nicméně v oblasti nákladní mají stále velký potenciál,“ řekl předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. Jedná se i o odkupu lokomotiv řady 380, kde ještě nepadlo rozhodnutí. Do konce roku má ČD Cargo převzít dohromady jedenáct lokomotiv řad 242 a 163. „Se stroji řady 242 počítáme jako s náhradou za lokomotivy řady 230. Ty půjdou do zahraničí,“ řekl Tóth. **Zdopravy.cz 8. 11. 2022**

S koncem výluky z Brna do Blanska začnou ČD nasazovat vlaky Moravia

S ukončením roční výluky na trati mezi Brnem a Blanskem 10. prosince budou České dráhy potřebovat další vlaky a nasadí nové jednotky Moravia od Škody, které výrobce dodává kraj a ten je poskytuje pro provoz ČD. Zatím nebudou k dispozici všechny. Podle mluvčí kraje Aleny Knotkové nyní jezdí první Moravia ve zkušebním provozu a poslední by měl výrobce kraj předat do konce dubna. Celkem bude na tratích v okolí Brna jezdit 37 nových vlaků Moravia. Jde o stejné vlaky, které jezdí u ČD pod názvem Panther. Na jižní Moravě bude šest dvouvozových a 31 třívozových vlaků. „S prvními jednotkami v pravidelném provozu se počítá od začátku platnosti nového jízdního řádu,“ řekla Knotková. V souvislosti s výlukou byly z provozu vyřazeny 50 let staré elektrické jednotky řady 560. Byly klíčové pro dopravu z Brna směrem do Blanska a do Křenovic. **ČTK 23. 11. 2022**

Železničář

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

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

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





Dětský lyžařský pobyt

Hotel Albert, Paseky nad Jizerou, termín 28. 1.–4. 2. 2023,
cena bez dotace 9 100 Kč, dotovaná cena 4 550 Kč.

Pobyt je určen pro děti ve věku 5–15 let.

Cena zahrnuje ubytování, dopravu autobusem z/do Prahy, plnou penzi včetně pitného režimu, skipas na 6 dní, večerní zábavní program, personál (instruktory lyžování, výchovný a zdravotní personál).



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

VÁNOČNÍ SBÍRKA

„...někdy stačí malá pomoc,
aby mohli tyto lidé strávit život
i vánoční svátky doma..“



POMOZTE NÁM POMÁHAT

Pomáhat dětem, lidem se zdravotním postižením a seniorům znamená především poskytnout jim stálou podporu a pocit důstojnosti při činnostech, které jsou pro ně obtížné.

Lidé, kteří se starají o své blízké doma, tak činí na úkor svých vlastních životů, manželství, rodin a své existence. Dostávají se na hranici chudoby, za hranice fyzických i psychických sil.

Pomozte nám za ně bojovat a zasadit se o to, aby nemuseli za svou obětavost strádat a co nejvíce jich dosáhlo na pomoc státu.

BÝT O VÁNOCÍCH SPOLU

50Kč



500Kč



248896031/0300



Již více než 20 let pomáháme lidem se zdravotním postižením a seniorům v České republice.

www.nrzp.cz

Každý desátý člověk potřebuje pomoc v každodenním životě a je odkázán na jiné. Ale jen část z nich ví, jak získat podporu státu, aby mohli prožít život se svými blízkými.



do 24. prosince 2022

Projděte se v Drážďanech po vánoční míli a užijte si sváteční pohodu

V době adventu se v Drážďanech koná nejen tradiční Striezelmarkt – nejstarší a také jeden z největších vánočních trhů v Německu, ale i další desítky vánočních trhů s nabídkou lákavého občerstvení a nejrůznějšího dárkového sortimentu. Nejhezčí z nich propojuje vánoční míle. Nejznámější vánoční trh v Drážďanech je Striezelmarkt na náměstí Altmarkt. Patří mu ještě jedno nej. Letos půjde už o jeho 588. ročník, a je tak nejstarším vánočním trhem v Německu. Navštívit ho můžete až do Štědrého dne. Jeho dominantou je 14 metrů vysoká vánoční pyramida. Kromě občerstvení nabízejí prodejci ve stáncích zpravidla saský vánoční sortiment. V Drážďanech najdete další vánoční trhy. Ty nejdůležitější se nacházejí na drážďanské vánoční míli, která vede od hlavního vlakového nádraží ulicí Prager Strasse přes náměstí Altmarkt a Neumarkt kolem znovupostaveného kostela Frauenkirche přes most Augustusbrücke do čtvrti Neustadt. V Drážďanech samozřejmě myslí na děti. Na trzích nechybějí kolotoče, dětská železnice a tvořivé dílničky. A pokud mají vaše ratolesti rády vláčky, určitě s nimi zavítejte do drážďanského dopravního muzea (Verkehrs Museum Dresden), kde najdete obrovskou modelovou železnici.

Nejblíže železniční stanice: Dresden Hbf



10. až 11. prosince 2022



do 18. prosince 2022



do 26. února 2023

Do Tábora za atmosférou staročeských Vánoc

Udělejte si s námi výlet do druhého největšího jihočeského města. V Táboře se třetí adventní víkend koná Staročeský vánoční trh. Na Žižkově náměstí najdete nejen stánky s vánočními lahůdkami a řemeslnými výrobky, ale také historický kolotoč. K atrakcím trhu budou patřit i živí velbloudi nebo setkání s nebeskými anděly. Pohodu umocní doprovodný kulturní program. V sobotu zahrají Staropražští pardálové a orchestr Péro za kloboukem, večer se uskuteční divadelní představení Vánoce za časů našich babiček v podání Studia Dell'arte. Kulturní program je připraven i na neděli.

Nejblíže železniční stanice:
Tábor

Plzeň hostí výstavu mašinek a modelového kolejiště

Na výstavu železničních modelů a modelového kolejiště zve Plzeňský klub železničních modelářů. Akce se koná v Plzni-Skvrňanech v ulici Karla Steinera 10/A. Od plzeňského hlavního nádraží se na výstavu můžete svést tramvají č. 2 do zastávky Karla Steinera. Velké klubové modelové kolejiště v měřítku H0 (1:87) tvoří na 520 metrů kolejí a 200 výhybek. Provoz na něm zajišťuje pět desítek vláčků a nechybějí ani pojiždná autíčka a další doplňky. Kolejiště je stavěno modelářskou technikou. Vše vyjma kolejí, některých mašinek a vagonků je dílem modelářů.

Nejblíže železniční stanice:
Plzeň hl. n.

Za nejkrásnější Popelkou na zámek Moritzburg

Na zámku Moritzburg je v zimní sezoně tradičně k vidění výstava Tři oříšky pro Popelku, věnovaná oblíbenému filmu z roku 1973. Vystaveno je na sto exponátů z legendární pohádky včetně plesových šatů nebo originální paruky zlé macechy. Kostýmy si je možné snadno natáhnout přes oblečení. Každý návštěvník výstavy získá lískový oříšek, který může na konci expozice vhodit do automatu na splněná přání. Doprovodné texty jsou v německém i českém jazyce a k dispozici je český audioprůvodce. Vstupenky na výstavu si raději předem rezervujte na konkrétní čas.

Nejblíže železniční stanice:
Dresden-Neustadt

