

Železničář

30. LISTOPADU 2023 | ROČNÍK 30 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



12

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S oblastním obchodním ředitelem OCO Střed ČD Jakubem Goliášem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Nový jízdní řád 2024 bude ve znamení dalšího nasazování nových vozidel.
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
VUZ poskytuje novou službu proti kybernetickým hrozbám. Oč se jedná?
- 22–23 **Provoz a technika**
Restaurační vůz ComfortJetu prošel náročnými testy v klimatické komoře.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Souboj kytary s železničními modely v případě Michala Bednáře vyhrály vlaky. Jeho recenze znají i naši čtenáři.
- 27 **Zahraničí**
Dopravce ZSSK nedávno dokončil rozsáhlou obnovu osobních vozů.
- 28–29 **Recenze**
Jak se povedl model parní lokomotivy řady 93.0 (pruské T 14) ve velikosti TT?
- 30–32 **Historie**
Legendární rychlíkové lokomotivy, jimž se přezdívá Krokodýli, slaví sto let od zrození.
- 33–37 **Cestopis**
Rozhodli jsme se během jediného dne podniknout výlet z Prahy na Semmering a zpět railjetem.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Michal Málek

Moderní elektrická jednotka RegioPanter projíždí po trati nedaleko obce Nebanice u Kynšperku nad Ohří.



COMBOIOS DE PORTUGAL

Comboios de Portugal

Petr Slonek | Foto: Wikipedia

Comboios de Portugal E.P.E., v doslovném překladu „vlakly Portugalska“, je hlavní, veřejný osobní železniční dopravce v Portugalsku. Společnost vznikla v roce 1951 pod názvem Caminhos de Ferro Portugueses, současný název používá od 16. dubna 2009, kdy se uskutečnila transformace původního podniku.

CP jako národní dopravce provozují vlaky přibližně na 2 600 km tratí širokého iberského rozchodu kolejí (1 668 mm), které jsou přibližně z poloviny elektrifikovány, a na 188 km úzkorozchodných drah.

Páteří železniční sítě je severojižní magistrála Braga – Porto – Coimbra – Lisabon – Algarve, kde jsou provozovány vysokorychlostní spoje Alfa Pendular. Vlaky InterCity obsluhují také odbočky do Guimarães, Guardy/Castelo Branco, Évory a Beje. Cestující využívají především městské a příměstské spoje v aglomeracích Lisabonu a Porta. V roce 2007 přepravily CP 135,7 milionu cestujících a obsadily tak desátou příčku v zemích EU (deváté byly tehdy ČD). V roce 2013, po významných redukcích a ekonomické krizi, bylo cestujících jen 107,2 milionu, ale v roce 2019 jejich počet přesáhl 145 milionů.

Železniční systém je vícestupňový, rozvětvený a má několik kategorií. Vlaky Urbano jezdí na hustě obydlených předměstích. Regionální spoje se pohybují po obvodu a zastavují v každé stanici. Země využívá vysokorychlostní vlaky Alfa Pendular (AP), meziměstské IC, regionální a meziregionální vlaky R a IR. V rychlovlacích jsou dvě třídy – 1. Conforto a 2. Turistica. Alfa Pendular jezdí rychlostí 220 km/h a paří k nejrychlejším. Linky začínají na severu Portugalska a vedou až na jih. Vysokorychlostní trasy procházejí všemi hlavními sídly země, včetně metropole Lisabonu, Coimbry či Aveiro. ○



Petr Slonek

Šéfredaktor Železničáře

Základní údaje společnosti

Právní forma	státní podnik
Datum založení	1951
Předchůdci	Caminhos de Ferro Portugueses
Adresa sídla	Lisabon
Obrat	273,8 milionu eur (2019)
Zaměstnanci	2 646 (2019)
Majitel	Portugalsko (100%)
Dceřiné společnosti	Fernave Saros Ecosauade CP Carga – Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias S.A
Oficiální web	www.cp.pt



Vážení čtenáři,

závěr roku je na železnici už tradičně ve znamení zahájení platnosti nového jízdního řádu. Tím pro rok 2024 se tentokrát začneme řídit v neděli 10. prosince. A stejně jako každý rok i letos grafikon přináší řadu novinek. Cestující je pocití jak v regionální, tak dálkové a mezistátní dopravě. Mnohé změny budou pozitivní.

V mezinárodním jízdním řádu Českých drah pro rok 2024 se například rozšíří nabídka spojů k našim sousedům. Národní dopravce chystá více spojů do Polska, čtenější bude spojení z Moravy do Vídně a častěji pojedou druhý pár vlaků mezi Prahou a Vídní přes Tábor. Změny se dotknou i noční dopravy.

V průběhu příštího roku se rovněž plánuje nasazení prvních nových netrakových jednotek ComfortJet, což umožní vyřadit z dálkové dopravy další starší osobní vozy. Ty dopravce hodlá nasadit v rámci zkušebního provozu s cestujícími nejprve na spoje mezi Prahou a Ostravou a z Ostravy přes Prahu do Františkových Lázní. Ve druhé fázi plánujeme jejich provoz na spojích Berliner z Prahy do Berlína, což by mohlo být už v průběhu roku 2024.

Díky nasazení desítek úplně nových vozů se začne s vyřazováním většího počtu starších vozů také v tomto segmentu. V rychlících a dalších dálkových vlacích je nahradíme moderními klimatizovanými vozy klasické stavby se službami, jako jsou palubní wi-fi nebo elektrické zásuvky pro napájení cestovní elektroniky.

V regionální dopravě nový jízdní řád znamená především postupné nasazování nových vozidel. Například na tratích v Praze a Středočeském kraji vyjedou další nové motorové jednotky RegioFox řady 847. Ty dorazí v průběhu prvního pololetí příštího roku i na Vysočinu. Rovněž v Pardubickém kraji České dráhy v zimě na všechny spoje na trati 238 nasadí Regio-Foxy, které nahradí RegioNovy.

V Olomouckém kraji bude dokončena letos započatá obnova vozového parku elektrické trakce. Cestující se zde mohou těšit na celkem 27 nových třívozových elektrických jednotek řady 640 RegioPanter druhé generace, které doplní dosud provozované tři soupravy první generace. Pantery mohou očekávat i cestující v Moravskoslezském kraji, o pět nových vlaků se rozroste flotila Panterů v kraji Jihočeském.

Nový grafikon přináší i změny v tarifech. Jedná se například o zlevnění 10denní tratové jízdenky či zrušení papírových žádostí o In Kartu. Od listopadu je také možné zakoupit online jízdenky na zpožděné vlaky dle skutečného času odjezdu.

V Olomouckém kraji vyrazil do provozu osmý RegioPanter

České dráhy od společnosti Škoda Group převzaly a uvedly do pravidelného provozu již osmý vlak RegioPanter řady 640.2. Nová jednotka určená pro tratě Olomouckého kraje nese označení 640.214. Poprvé jednotka vyjela 15. listopadu ráno na osobním vlaku z Olomouce do Šumperka. Dopravce objednal u Škody Group celkem 27 nových třívozových jednotek RegioPanter. Počet dodaných vlaků do Olomouckého kraje se tak přiblížil třetině. Všechny budou uvedeny do provozu do jara 2024. Nahradí starší soupravy z klasických vozů s lokomotivou a elektrické jednotky řady 460 přezdívané Tornádo na všech páteřních tratích v regionu a také v severní části Zlínského kraje. Nové vlaky nabídnou na elektrifikovaných tratích bezbariérové cestování, možnost připojení k palubní wi-fi síti nebo napájení cestovní elektroniky prostřednictvím USB konektorů či palubní sítě 230 V 50 Hz. Díky tomu lze ve vlaku surfovat na internetu, sledovat filmy, seriály, vyřizovat e-maily a dělat řadu dalších činností, které jízda autem neumožňuje. RegioPantery nabídnou cestujícím v regionu více než 6 300 míst k sezení v celkem 81 klimatizovaných vozech. Délka všech vlaků dodaných do Olomouckého kraje by v případě jejich spojení dosáhla více než 2,1 kilometru.



ČD opět uspěly v anketě Nejdůvěryhodnější značka 2023

České dráhy po roce opět zvítězily v anketě Nejdůvěryhodnější značka 2023, a to v kategorii Poskytovatel dopravních služeb. Dopravce tak obhájil loňské vítězství a celkově už v této anketě posbíral šest cen. ČD zvítězily zatím v každém ročníku od roku 2018, kdy byla dopravní kategorie mezi nejdůvěryhodnějšími značkami zařazena. V rámci devátého ročníku ankety hodnotily čtyři tisíce českých spotřebitelů téměř 900 značek nominovaných automaticky na základě prodeje. Kategorii bylo 92 a v každé byl vždy jen jeden vítěz, což je zárukou, že oceněné značky jsou opravdu silné a důvěryhodné. Nezavislá anketa zaměřená na spotřebitelskou důvěru zahrnuje kategorie napříč všemi oblastmi života, od služeb přes výrobce a prodejce potravin a spotřebního zboží až po lékárenské produkty, stavebniny nebo instituce. Mezi oceněnými značkami se každoročně objevují jak nové, tak i ty osvědčené, které si drží pozici a v hodnocení spotřebitelů se na prvních místech umísťují pravidelně.



Do Bechyně jsme nasadili komfortnější vozy Btn

Na lokálce z Tábora do Bechyně jezdí komfortnější vozy řady Btn. Starší dvounápravové přípojně vagonky k motorovým vozům jsou nahrazeny čtyřnápravovými vozy s podvozkem se vzduchovým vypružením. Vyráběla je Moravskoslezská vagonka ve Studénce v roce 1997. Oproti starším vozům mají také pohodlnější čalouněné sedačky a deternální tónovaná skla. Je v nich možná přeprava jízdních kol a kočárků. V budoucnosti se předpokládají ještě další drobné úpravy na vozech a lokomotivách řady 113 v oblasti hlášení zastávek na znamení a funkčnosti informačního systému. Na základě objednávky regionu může být na vozy dosazena i wi-fi síť. Modernizace parku na lokálce Tábor – Bechyně je komplikovaná z důvodu tří velmi malých oblouků s poloměrem pod 150 metrů. Proto i v případě vozů Btn bylo nutné provést zkušební a měřicí jízdy. Ty se uskutečnily v srpnu.





Úzkorozchodná železnice v Lužné se prodlouží

Při zahájení nové sezony v Muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka se návštěvníci příští rok na jaře dočkají překvapení. V areálu CHV totiž nedávno začaly práce na prodloužení úzkorozchodné trati o celkem 183 metrů. Součástí rozšíření stávajícího okruhu bude i přesun nového nástupiště k prostoru pokladny, které zaručí bezpečnější nástup návštěvníků do vlaku, a úpravy části místní komunikace. Vše by mělo být hotovo ještě do konce letošního roku. Slavnostní otevření se uskuteční začátkem nové návštěvnické sezony v dubnu 2024. Celkové náklady na tuto investici jsou ve výši téměř pěti milionů korun.



Převzali jsme letošní devátý a desátý Vectron

České dráhy v říjnu převzaly další dvě lokomotivy Siemens Vectron od leasingové společnosti RSL. Letos už zbývají dodat poslední dva plánované stroje. Jejich předání je plánované na prosinec. V roce 2024 poskytne společnost RSL Českým drahám dalších 22 lokomotiv Siemens Vectron a naplní tak rámcový kontrakt na 50 strojů. Poslední dodané lokomotivy byly nasazeny na linky R 18 Slovácký expres, R 15 Krušnohor a Ex 6 Západní expres. Stroj 193.572 vyjel poprvé 7. listopadu na vlaku R 897 Zlínský expres z Prahy do Otrokovic a 193.573 byla poprvé v čele vlaku Ex 566 Západní expres Praha – Cheb o den později (8. listopadu). Lokomotivy Siemens Vectron mají maximální rychlost 200 km/h a výkon 6,4 MW. Vybavené jsou systémem ETCS a radiokomunikací GSM-R. České dráhy je provozují na vnitrostátních linkách a na spojích do Německa, Polska, na Slovensko a do Maďarska. Vedle lokomotiv pronajatých u leasingových firem ELL (10 kusů) a RSL (50 kusů) vlastní jednu lokomotivu a dalších 50 v provedení pro rychlost 230 km/h objednaly u společnosti Siemens.



Na Karlovarsko vyrazil mikulášský vlak se Šlechtičnou

Poslední listopadová sobota patřila na Karlovarsku mikulášským oslavám. Krátce po půl desáté ráno vyjel na trať zvláštní historický vlak v čele s parní lokomotivou 475.111 Šlechtičnou z nádraží v Mariánských Lázních a přes Cheb, Sokolov, Karlovy Vary zamířil až do Ostrova nad Ohří, odkud se hodinu po poledni vydal pak zpět. Po celou dobu jízdy se mohli cestující setkat s mikulášskou družinou a o zábavu se postarala také živá hudba. Šlechtična, která stanula v čele tohoto zvláštního vlaku, byla určena pro rychlíky, dálkové osobní a nákladní vlaky. Do soupravy za tuto legendární lokomotivu byly nasazeny osobní vozy Ce tehdejší třetí vozové třídy, přezdívané Rybáky.



Správa železnic ukázala nový most na Výtoni

Správa železnic představila aktuální podobu architektonické studie nového železničního mostu na pražské Výtoni. Ten by měl v budoucnosti nahradit památkově chráněnou konstrukci z roku 1901. Most je již za hranic své životnosti a kapacitně nestačí narůstajícím požadavkům dopravy. Nová architektonická studie počítá s tím, že se trať rozšíří na tři koleje, zrychlí se doprava a napojí na MHD. Zároveň se má zlepšit dostupnost mostu pro pěší, maminky s kočárky, cyklisty i zdravotně handicapované včetně lidí na vozíčku a upraví se i okolí stavby. Nový most by také měl splnit požadavky evropské železniční sítě a počítá s vybudováním nové vlakové stanice Praha-Výtoň. SŽ tvrdí, že je nejlepším řešením nahrazení staré konstrukce novou, protože most je ohrožen korozí. Vyvrátila rovněž argumentaci studie spolku Nebourat, která měla dokazovat, že most nepotřebuje třetí kolej. Odborníci ze Správy železnic uvedli všechny nedostatky, které zmíněná studie obsahuje. Její zpracovatel prý chybně interpretuje vstupy do výpočtu kapacity vlaků a účelově opomíjí některé výhledové linky.

ČD vypravily do Varšavy pro fanoušky speciální vlak



Ve Varšavě se v pátek 17. listopadu uskutečnil kvalifikační zápas o postup na fotbalové EURO 2024 mezi reprezentacemi Polska a Česka. Oba týmy se utkaly na Národním stadionu v Polské metropoli. České dráhy ve spolupráci s Fotbalovou asociací ČR vypravily na toto utkání mimořádný vlak, pojmenovaný Fotbal express. Spoj vyrazil krátce před sedmou ráno z Prahy a přes Olomouc a Ostravu zamířil do Varšavy. Díky odpolednímu příjezdu do stanice Warszawa Wschodnia měli čeští diváci dostatek času se z nádraží v klidu přesunout do místa dějiště utkání, PGE Narodowe stadionu, dříve Národního stadionu. Ten se nachází necelé dva kilometry od cílové stanice expresu – nádraží Warszawa Wschodnia. Těsně po půlnoci se pak tento fotbalový speciál po stejné trase vrátil s fotbalovými fanoušky zpět do Prahy.

Pražské hlavní nádraží má první automat na filtrovanou vodu

Na pražském hlavním nádraží se v půlce listopadu spustil provoz prvního automatu na kvalitní filtrovanou vodu do vlastní lahve. Jedná se o první z dvanácti filtračních stanic, které bude Správa železnic společně se startupem Lokni instalovat na nádražích v Česku v rámci projektu Železnice bez plastů. Namísto nákupu balené vody si tak lze načepovat perlivou či neperlivou vodu ze spolehlivého zdroje. Díky novému tarifu Nádraží si každý cestující může načepovat půl litru neperlivé vody denně zdarma. Zprovoznění první filtrační stanice v Praze odstartovalo hlavní fázi projektu Železnice bez plastů, na kterou v nejbližších týdnech naváže spuštění automatů ve stanicích Kolín, Praha-Smíchov, Hradec Králové hl. n., Náchod, Děčín hl. n., Plzeň hl. n., České Budějovice a Břeclav. Ve druhé fázi pak budou filtrační stanice instalovány ve vybraných klíčových lokalitách na Moravě. Automaty na filtrovanou vodu budou umístěny v halách či hlavních koridorech nádražních budov, aby byly co nejlépe dostupné široké veřejnosti.



Nádraží v Lovosicích čeká obnova

Stavební ruch ve stanici Lovosice bude pokračovat v příštím roce. Na modernizaci nástupiště, která je nyní v plném proudu, naváže celková rekonstrukce nádražní budovy. Stavbaři zateplí obvodový plášť i střechu, což spolu s dalšími úpravami zajistí snížení provozních nákladů. Další úsporu přinese rekonstrukce zdroje vytápění, rozvodných sítí a elektroinstalací. U budovy pak vznikne parkoviště a místa pro jízdní kola. Správa železnic už získala stavební povolení a nedávno také vyhlásila výběrové řízení na zhotovitele stavby, předpokládaná hodnota zakázky je 195 milionů korun. Práce by měly začít na jaře příštího roku a potrvají do srpna 2025. Stávající budova v Lovosicích byla postavena v roce 1968 v rámci přestavby celé stanice. Zajímavou stavbu s vestibulem kolmo ke kolejím navrhl známý architekt Josef Danda. Při rekonstrukci bude zachován její původní ráz. Na nádraží stavbaři od poloviny letošního roku budují bezbariérová nástupiště, rozhlasové zařízení, informační systém pro cestující. Nejdůležitější součástí prací je prodloužení podchodu až do Máchovy ulice.



První vyrobený RegioPanter v barvách PID

Výroba první elektrické jednotky RegioPanter pro provoz v rámci Pražské integrované dopavy (PID) na tratích v metropoli a ve Středočeském kraji pomalu spěje k úspěšnému závěru. Zástupci regionu nedávno předvedli první vlak vyrobený společností Škoda Group v barevném schématu PID. Celkem jich bude dvadacet a každá vyjede v barvách PID. V lednu by první jednotka měla dorazit na testy na zkušební okruh ve Velimí. V provozu se začnou objevovat v létě 2024, všechny výrobce postupně dodá během léta a podzimu příštího roku. První jednotka je již v procesu homologace, konkrétně se řeší úpravy pro Pražskou integrovanou dopravu. Také interiér bude mít barevné řešení PID a ve všech Panterech budou instalovány validátory PID. Nejpозději v červenci 2024 by měly první jednotky projít homologací u Drážního úřadu, od srpna se pak objeví na lince S4/U4 Praha – Kralupy – Ústí a na lince R41 Praha – Kolín – Čáslav. Do Kralup mají jezdit zdvojené. V plném provozu by všech 22 jednotek mělo být do půlky prosince 2024. Zároveň se díky jejich nasazení uvolní část jednotek řady 471 CityElefant, které tak posílí ostatní linky PID.





Je těžké plánovat obnovu vozidel, když není jasná elektrifikace tratí

Středočeský kraj čekají v nejbližších letech v železniční dopravě velké věci. Z těch pozitivních například výrazná obnova vozového parku Českých drah, výzvou naopak bude nutnost vyrovnat se s některými infrastrukturními zapeklitostmi. Jak složitě to je nebo jak probíhá příprava na velké výběrové řízení elektrické trakce směřované ke konci desetiletí, vysvětluje oblastní obchodní ředitel OCO Střed Českých drah Jakub Goliáš.

Vít Čepický | Foto: autor

V posledním rozhovoru pro Železničář v roce 2018 jste rozebíral stav infrastruktury. Co se za tu dobu změnilo?

Nejvýznamnějším pokrokem je dokončení rekonstrukce trati mezi Prahou a Benešovem, tedy konkrétně průjezdu Prahou přes novou zastávku Eden a stanici Zahradní Město. Díky tomu můžeme počítat nejen s její vyšší kapacitou, ale také spolehlivostí. Téměř před dokončením je také modernizace tratě na Čelákovice a Lysou nad Labem, což je další podstatná trať pro pražskou příměstskou dopravu a vylepšení jejích parametrů nám taktéž přináší vyšší propustnost. Naopak stále nemáme vyřešenou frekventovanou trať na Beroun, kde je sice hotovo po stanici Praha-Radotín,

ale navazující úseky jsou teprve na začátku modernizace, obdobně teprve začíná rekonstrukce samotného smíchovského uzlu. Správa železnic se snaží trať udržovat trať do Berouna ve sjízdném stavu, ale bude to ještě dlouhá cesta.

Dokáže případně pomoci trať z Prahy do Berouna přes Rudnou?

Rudénka je trať, která je v současné době vzhledem k uspořádání kolejišť stanic a délkám nástupišť a obecně propustnosti ve všední dny kapacitně zcela zaplněná. Dnes není schopna absorbovat výraznější množství odklonových vlaků, ve špičce pak vůbec nic. Zároveň stále není elektrifikována, takže u případných odklonů musíme řešit i to, co vlaky poveze. Pro nějaké masivnější odklony s ní nyní tedy nemůžeme počítat.

Velkým a do budoucna dlouhodobým problémem je stav mostu přes Vltavu na Výtoni. Jak moc komplikuje provoz?

Nový jízdní řád už musí reagovat na jeho sníženou propustnost, příměstské vlaky z Řevnic například budou začínat a končit na smíchovském nádraží. Samozřejmě částečně pomůže dokončení rekonstrukce a také zdvoukolejnění Branického mostu a návazného úseku směrem do Krče, je ale jasné, že situace v této lokalitě bude stále komplikovaná.

Co se stane, když bude provoz přes Výtoňský most zcela zastaven?

Pokud budeme uvažovat, že Branický most už je hotový, tak by muselo dojít ke kompletnímu převedení dálkové dopravy právě přes něj. Muse-la by tam být vedena ale i část regio-

nální dopravy. Minimálně půlhodinový takt by tam měl být „vyjezditelný“, a to i přesto, že krátká část trati v Chuchelském tunelu zůstane jednokolejná. A dostali bychom tudy i soupravy do depa. Tedy s Branickým mostem je situace řešitelná, byť samozřejmě zdaleka ne ideální. Naopak kdyby stopka přišla ještě během rekonstrukce Branického mostu, tak bychom spadli do velké krize. Do poloviny příštího roku tedy musíme doufat, že ještě vydrží alespoň v současném stavu.

Tlačí nás ještě někde „kolej“?

Zmínit musíme ještě trať na Kolín, i zde jsou tři koleje do Poříčan na hraně kapacity, reálně pomůže snad až paralelní vysokorychlostní trať, která stáhne část dálkové dopravy. No a velká otázka, co bude dál, nám visí nad tratí Praha – Neratovice – Všetaty. Tato trať má stále parametry méně důležité regionální tratě a zasloužila by si zásadní modernizaci, protože prochází územím, které se podstatným způsobem zalidňuje. Současné dopravě ani jasným trendům do budoucna absolutně nestačí. A do deseti let tam nějaké zásadní zlepšení nečekám...

Zmínit musíme i trať na Kladno...

Úsek mezi Kladnem a zastávkou Praha-Výstaviště je stále otázkou – jak bude probíhat stavba i kdy se ji podaří dokončit. My se samozřejmě díváme hlavně k horizontu platnosti naší smlouvy, kterou máme s objednavatelem, Středočeským krajem a Prahou, uzavřené do prosince roku 2029. Samozřejmě bychom rádi pokračovali a byli dopravcem i po tomto roce. Se současnými vozidly každopádně dojezdíme právě do tohoto termínu. Původní ideou bylo, že od platnosti nové smlouvy již vyjede vysoutěžený dopravce s novými vozidly po nové trati a v novém dopravním modelu. Nyní to ale spíše vypadá tak, že modernizace snad dospěje od Kladna a případně od Letiště Václava Havla ke stanici Praha-Veleslavín, ale úsek z Veleslavína do Dejvic zřejmě nebude ještě dlouho vyřešen. S objednavateli tyto záležitosti řešíme, nicméně záleží to samozřejmě zejména na jejich rozhodnutí. My to ale sledujeme, abychom nebyli při výběrovém řízení překvapeni.

Zvažuje se i nějaké řešení pro úsek Veleslavín – Dejvice?

Nikoliv, myslím si, že dlouhodobě výchozí železniční stanici pro cesty do Kladna a na letiště bude Praha-Veleslavín. Páteří v dopravě na Veleslavín pak bude metro, případně povrchová doprava. Otázkou samozřejmě budou též případné přetahy elektrických motorových jednotek k údržbě. Naše základna bude stále v základu v Praze.

Počítáte ve svých plánech i s elektrizací tratí?

Je třeba říct, že sami objednatelé dopravy mají poměrně těžkou situaci v tom, jak dopravu naplánovat na dalších 15 až 20 let. Stále není jasné, které tratě se kdy budou elektrifikovat. O některých se delší dobu v této souvislosti mluví, ale neexistuje žádná garance. Za takového stavu je opravdu těžké plánovat nákup nových vozidel, která mají životnost v řádu desítek let.

Ve Středočeském kraji se chystá několik zásadních výběrových řízení na provozovatele vlaků. Co nás tedy čeká?

Motorovou trakci můžeme rozdělit na dva balíky.

U čtyř tratí se připravují výběrová řízení – jde o trať z Prahy do Mladé Boleslavi a Mělníka, pak do Vraného, Čerčan a Dobříše a také o trať Praha – Hostivice – Rudná a Středokluky. Zde se uskuteční výběrové řízení a od prosince 2025 mají být provozovány vysoutěženým dopravcem, který ze soutěže vzejde. Momentálně se vedou předběžné tržní konzultace.

U zbytku tratí v motorové trakci ve Středočeském kraji jednáme o prodloužení smlouvy do prosince 2034 s tím, že na nich obnovíme vozový park. V rámci dodatku, který nám zajistí prodloužení smlouvy se Středočeským krajem, máme v plánu dodat 28 jednotek Regio-Fox řady 847 a 34 motorových vozů Regio-Shuttle RS1 řady 841. To znamená, že se zbavíme většiny motorových vozů 810, zůstane jen 16 modernizovaných kusů, vyřazené budou i některé RegioNovy řady 814, další

přijdou právě na tratě, kde nyní jezdí řada 810. A jak už jsme zmínili, prosinec 2029 bude znamenat konec současně platné smlouvy na elektrickou trakci v Praze a Středočeském kraji.

Čeho se dočkáme do té doby?

Do prosince 2024 má být dodáno 22 třívozových jednotek RegioPanter, které budou jezdit na trati z Prahy do Kralup nad Vltavou a Ústí nad Labem, dále se s nimi setkáme na spěšných vlacích mezi Prahou, Kolínem, Kutnou Horou a případně Čáslaví, částečně i na některých osobních vlacích linky S1 z Prahy do Kolína. Tím se uvolní jednotky 471, které budou moci dále posílit příměstskou dopravu především na linkách S2 a S9, zároveň tak budeme moci výrazně posílit provoz v novém dopravním modelu na trati do Lysé nad Labem, Milovic a Nymburka. Celý systém díky tomu bude stabilnější, navíc nám to umožní do novější části jednotek 471 postupně instalovat ETCS. Nejstarší jednotky CityElefant (prvních 16 kusů) dojezdí na lince S7 do Berouna bez ETCS.

Kdy první elektrické jednotky RegioPanter do Středočeského kraje dorazí?

Máme dohodu s výrobcem, že zkušební provoz s cestujícími čekáme od září příštího roku, jsou v pokročilém stadiu výroby. Už nás začíná tlačit termín zahájení výrobního provozu pod ETCS na některých tratích. V případě trati na Kralupy se například jedná už o leden 2025, v té době tu tedy již potřebujeme nová vozidla mít.

Jak se na výběrové řízení elektrické trakce chystáme?

Při vyhlášení výběrového řízení chceme již mít zajištěného výrobce vozidel, abychom mohli do soutěže vstoupit s připraveným řešením, tedy vysoutěženou rámcovou smlouvou. Je to velká zakázka a my o ni samozřejmě velmi stojíme. Technické požadavky na nové jednotky dlouhodobě konzultujeme s objednavateli, jejich řešení vychází z provozních zkušeností a přidává řadu inovací. Obecně by měly mít větší kapacitu než dvě soupra-

Do prosince 2024 má být dodáno 22 třívozových jednotek RegioPanter, které budou jezdit na trati z Prahy do Kralup nad Vltavou a Ústí nad Labem, dále se s nimi setkáme na spěšných vlacích mezi Prahou, Kolínem, Kutnou Horou a případně Čáslaví, částečně i na některých osobních vlacích linky S1 z Prahy do Kolína.





vy 471, cílí se tedy k nějakým minimálně osmi stům míst k sezení, ideálně ještě víc. Důležitá je nízkopodlažnost, wi-fi, informační a kamerové systémy, zásuvky 230 V a USB, tedy věci, které jsou již standardem.

A jak vypadá situace mimo hlavní město a jeho okolí?

První na řadě je Pardubický kraj, kde se objeví motorové jednotky RegioFox 847 a také vozy Regio-Shuttle RS1. Dalším krajem v pořadí bude Královéhradecký, ve kterém můžeme v příštím roce čekat první vlašťovky mezi novým motorovými vozidly.

Zabýváte se i nostalgickými akcemi. Jejich obliba je nesporná, ale jaký je jejich smysl z pohledu ČD?

V rámci smlouvy se Středočeským krajem zajišťujeme řadu akcí, které mají podpořit nejen turismus, ale vůbec v lidech probouzet vztah k železnici i veřejné dopravě jako celku. Organizujeme několik nostalgických jízd parních vlaků především do oblasti Posázaví a do okolí Prahy – i díky předprodeji jízdenek v e-shopu bývají velmi brzy vyprodány. Dále spoluorganizujeme velké akce, jako je Regionální den železnice v depu Vrsovice, Mikulášské jízdy nebo Dny Pražské integrované dopravy v různých místech Středočeského kraje. Význam těch akcí je skutečně velký, protože nostalgické jízdy vždy přilákají velké množství návštěvníků. A to i ty, kteří běžně vlakem nejezdí. Pro nás je to výborná příležitost pozitivně propagovat jak České dráhy, tak železnici obecně. V rámci nostalgie tak můžeme prezentovat i naše současné služby a moderní vozidla.

Chystáte v této oblasti do příštího roku nějaké změny?

Budeme pokračovat v akcích, jež se osvědčily. Tradičně jde o Pražský železniční den, Mikulášské jízdy, určitě proběhne i Den Pražské integrované dopravy. Dále jde o parní vlaky, které vypravujeme pod obchodními značkami Párou Prahou a Párou Posázavím. Ty jsou velmi navštěvované. Letošní novinkou jsou parní jízdy z Prahy podél řeky do Libčic nad Vltavou. Je to atraktivní trať, na níž se příliš nostalgických jízd dříve nejezdilo. Vzhledem k výlukám v pražském uzlu nám logicky vyšla jako nejvhodnější tato trasa i pro uspořádání letošních Mikulášských jízd. ○

Jakub Goliáš

Po maturitě na SPŠ dopravní v Praze nastoupil na Fakultu dopravní ČVUT, kde vystudoval obor Management a logistika dopravy. Při studiu na vysoké škole pracoval jako výpravčí v několika stanicích, jako čerstvý vysokoškolák nastoupil na pozici dozorce provozu v železniční stanici Dobříš. Od roku 2004 do roku 2008 byl přednostou stanice Praha-Uhřetěves, posléze se stal náměstkem pražského Krajského centra osobní dopravy ČD. Ředitelem ROC Praha je od začátku roku 2017, po reorganizaci se stal oblastním obchodním ředitelem OCO Střed. Jakub Goliáš rád cestuje a s oblibou se věnuje též historii železnice.



České dráhy objednaly dalších 30 RegioFoxů

Především Středočeši se mohou těšit na další motorové jednotky RegioFox. Většina z nyní objednaných třiceti souprav zamíří do rakovnického depa a obslouží neelektrifikované tratě v západní části regionu. Jedná se o moderní bezbariérové dvoučlánkové motorové jednotky s klimatizací, wi-fi a dalšími přednostmi moderních vlaků, které tak snadno lze využít během cesty k práci.

Redakce | Foto: Michal Málek

České dráhy pokračují na přání objednatelů veřejné dopravy v obnově osobních a spěšných vlaků na neelektrifikovaných tratích. „Už počtvrté proto využíváme rámcovou smlouvu s polskou společností PESA Bydgoszcz na maximálně 160 motorových jednotek RegioFox a objednali jsme dalších 30 vlaků. Jejich počet na našich tratích tak dosáhne celkem 106 kusů. Nahradíme další dosluhující motoráky, které již neposkytují dostatečný komfort, a cestujícím nabídneme vyšší pohodlí a více služeb, které žádají,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Radní pro oblast veřejné dopravy Středočeského kraje Petr Borecký připomněl, že region i nadále investuje do obnovy svého vozového parku. „V rámci objednávk

ky u Českých drah jsme se rozhodli upřednostnit moderní, bezbariérové a klimatizované vlaky, i když stojí více než staré, ojeté soupravy. Zhruba do tří let chceme nahradit na tratích Středočeského kraje staré motoráky moderními jednotkami, které Středočechům nabídnou kvalitní dopravu na úrovni 21. století. Jen připomenou, že některé motorové vozy řady 810 jsou staré i padesát let,“ uvedl Borecký.

Pro západní část regionu

Na celkem osmadvacet nových jednotek se mohou těšit cestující především v západní části Středočeského kraje. Od roku 2026 je plánovaný jejich provoz například na tratích Rakovník – Kladno – Kralupy nad Vltavou, z Kralup nad Vltavou do Slaného a Velvar, z Berouna a Zdic do Příbrami a Březnice nebo ze Zadní Třebaně do Lochovic a na někte-

rých dalších výkonech především na Rakovnicku. O umístění dvou dalších RegioFoxů se teprve rozhodne.

Nové lišky, jak se vozidlům přezdívá, nahradí hlavně jednotky RegioNova a částečně také motoráky 810 a 809. „Díky objednavce Středočeského kraje na nové soupravy rozšíříme bezbariérové cestování na další tratě v regionu a zákazníkům nabídneme podstatně vyšší komfort cestování. RegioFoxy jsou vybavené například palubní wi-fi, mají USB konektory a zásuvky 230 V pro napájení cestovní elektroniky, u části míst jsou stolký, na které lze položit třeba notebook, a interiér souprav je klimatizovaný,“ vyjmenoval výhody vozů člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.



Hodnota objednávky dalších 30 jednotek RegioFox je více než tři miliardy Kč. ČD tak objednaly u společnosti PESA Bydgoszcz celkem 106 moderních motorových jednotek za více než 10 miliard Kč.

„Jak pro krajské úřady, tak pro České dráhy a PESA je nejdůležitější spokojenost cestujících, kteří budou cestovat pohodlnými, bezpečnými a ekologickými vlaky. Rád bych poděkoval ČD za důvěru a jsem přesvědčený, že se naše dobrá spolupráce bude v budoucnu nadále rozvíjet,“ řekl Krzysztof Zdziarski, prezident PESA.

ČD ve spolupráci se Středočeským krajem nabídnou moderní bezbariérové vlaky také ve východní části regionu. Zamíří tam osvědčené a komfortní vozy RegioShuttle RS 1 pořízené od německých dopravců. Na tratě Středočeského kraje jich dorazí celkem 34. První z nich budou uvedeny do provozu už ve druhé polovině roku 2024. ○



Prahu s Baltem spojí nová linka

České dráhy a Ministerstvo dopravy ČR s ročním předstihem uzavřely desetiletou smlouvu na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou dopravou na lince Ex 32 Praha – Pardubice – Lichkov státní hranice (– Polsko) pro období jízdního řádu 2025 až 2034. Dohoda představuje posílení mezistátního spojení a umožní propojit Prahu a východní Čechy s polskými městy Vratislav, Poznaň, Bydhošť, Gdaňsk a Gdyně.



Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Podle ministerstva dopravy spojení s turisticky atraktivními destinacemi, jako jsou Vratislav a baltské pobřeží, dlouho chybělo. „Dosud mířily dálkové spoje do Polska pouze přes Bohumín. Jsem přesvědčen, že tato česko-polská spolupráce podpoří vzájemnou turistiku i další ekonomické vztahy,“ řekl ministr dopravy Martin Kupka.

„Přidělení zakázky na provozování této nové linky Českým drahám dokazuje, že umíme připravit kvalitní a cenově atraktivní nabídku. Na této lince budeme spolupracovat s naším polským partnerem PKP Intercity a společně na ní zajistíme obvyklý komfort vlaků EuroCity, jako jsou klimatizované vozy, přístup na internet přes palubní wi-fi síť nebo možnost napájení cestovní elektroniky. Cesta mezi Prahou a polskou Vratislaví by měla trvat kolem čtyř hodin, což je podstatně méně, než tomu bylo v minulosti,“ zdůraznil předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Komfort a kvalitní služby

Spoje nové linky Ex 32 Praha – Pardubice – Vratislav – Gdyně zajistí klimatizované vozy standardu EuroCity Českých drah a PKP Intercity. Soupravy nabídnou cca 250 míst k sezení a samozřejmě je vybavení pro přepravu osob na vozíku, kočárků a jízdních kol. Cestující budou mít k dispozici řadu služeb včetně pří-

stupu k internetu přes palubní wi-fi síť a nabídky občerstvení. Ta bude zpočátku roznáškovou formou a od jízdního řádu 2026 se plánuje nasazení restauračního vozu nebo bistrovozu.

Cesta mezi Prahou a Vratislaví na této lince by měla trvat kolem čtyř hodin a mezi Prahou a Gdyní okolo devíti hodin. V Česku se plánují vedle Prahy také zastávky v Kolíně, Pardubicích, Ústí nad Orlicí, Letohradě, Jablonném nad Orlicí a v Lichkově. Vlaky budou odjíždět čtyřikrát denně z obou konců trasy ve 4hodinovém intervalu. Přesné trasy budou součástí přípravy jízdního řádu 2025.

Nová linka Ex 32 Praha – Pardubice – Vratislav – Gdyně představuje význam-

ný krok k posílení mezistátního spojení mezi Českou republikou a Polskem. Cestujícím nabídne moderní komfort, rychlou přepravu a širokou škálu služeb. V roce 2009 jezdila dvojice přímých rychlíků Praha – Vratislav přes Hradec Králové s cestovním časem zhruba 6,5 hodiny. V roce 2010 pak jezdil pár vlaků Orlice Pardubice – Vratislav. Při cestě z Prahy byl nutný přestup a nejrychlejší spojení trvalo více než 5 hodin. Nové vlaky tak nabídnou oproti minulosti podstatně rychlejší a kvalitnější spojení české a dolnoslezské metropole. Cesta z Prahy a z Čech do Gdaňska linkou Ex 32 pak bude zhruba o tři hodiny rychlejší než současná jízda přes Bohumín a Varšavu. ○



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc prosinec zní: **Který známý konstruktér stojí za vznikem tendrové parní lokomotivy řady 464.0 přezdívané Ušatá či Bulík? Kde a v jakých letech byla vyráběna?**

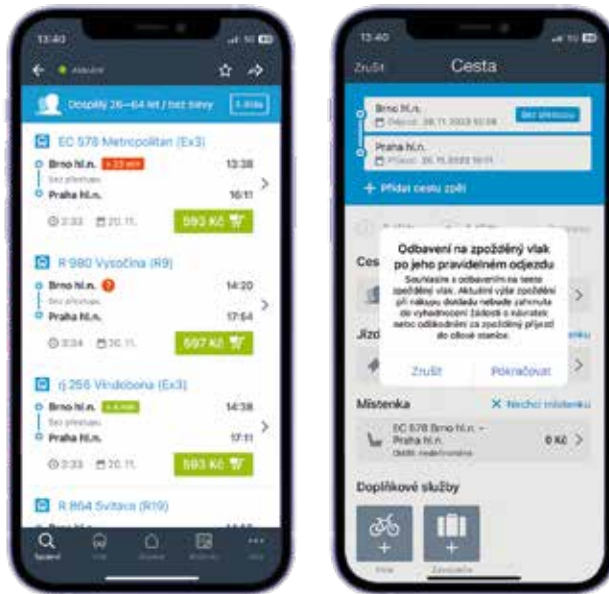
Své odpovědi nám zasílejte do **30. prosince** na adresu soutez@cd.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář prosinec“. Tentokrát se hraje o knihu Malý atlas lokomotiv 2023.

Správná odpověď z č. 11: Slavnostní výkop při zahájení stavby trati Vídeň – Č. Budějovice – Plzeň – Cheb provedl kníže Jan Adolf II ze Schwarzenbergu 17. 11. 1866 u dvora Vondrov. Publikaci Železnice Českobudějovicka získává Michal Urban, Mladá Boleslav.



ČD zjednodušily online nákup jízdenek na zpožděné vlaky

Nákup jízdenek v mobilní aplikaci Můj vlak a v e-shopu ČD se od začátku listopadu výrazně zjednodušil. Cestující si nově mohou zakoupit elektronickou jízdenku na zpožděné vlaky až do skutečného času jejich odjezdu. Současně se mění i pravidla pro vrácení jízdenek a odškodnění.



Redakce | Foto: archiv ČD

Nákup jízdních dokladů online byl až dosud možný do času pravidelného odjezdu příslušného vlaku. Po jeho odjezdu už nákup v mobilní aplikaci uskutečnit nešlo, a zákazníci tak museli využít k nákupu jiné prodejní kanály – pokladny ČD. To se od nyní změnilo a nová verze mobilní aplikace i e-shop již zohledňují aktuální zpoždění vlaku. Jízdenky tak půjdou koupit až do skutečného času odjezdu vla-

ku ze stanice. V rámci pilotního prodeje, který začal 1. listopadu 2023, je takto zajištěn prodej na přímá spojení bez přestupu, a to jak jízdenek dle tarifu Českých drah, tak jízdenek jednotlivých integrovaných dopravních systémů (IDS) zahrnutých do online prodejních kanálů ČD.

Pokud si cestující pořizuje jízdenku v době mezi odjezdem vlaku dle platného jízdního řádu a jeho skutečným (zpoždě-

ným) odjezdem, posouvá se automaticky počátek platnosti dokladu o aktuální zpoždění vlaku v době nákupu dokladu. Konec platnosti dokladu se o aktuální zpoždění zpožděného vlaku automaticky posouvá jen u dokladů IDS.

Změny u vrácení jízdenek

Nákup jízdenek na přímé zpožděné vlaky podporuje nová verze aplikace Můj vlak 2.11.0. V souvislosti s touto novinkou jsou také upravena pravidla pro vrácení jízdenek a odškodnění za zpoždění. Pro vrácení dokladů platí standardní podmínky s tím, že na zpožděný vlak je za tímto účelem nahlíženo v době nákupu dokladu jako na vlak jedoucí včas. Například doklad pro vlak s odjezdem v 10:00 lze standardně vrátit bez srážky do 9:45. Pokud tento vlak bude v době nákupu dokladu opožděn o 60 minut, lze doklad na zpožděný vlak vrátit bez srážky do 10:45.

Pro přiznání nároku na odškodnění za zpoždění vlaku platí standardní podmínky s tím, že se doba zpoždění vlaku v nástupní stanici odečte od skutečného příjezdu do cílové stanice.

Nárok na odškodnění standardně vzniká při zpožděném příjezdu vlaku do cílové stanice cestujícího o 60 a více minut později. Pokud spoj bude v době nákupu dokladu opožděn o 30 minut, vzniká nárok na odškodnění za zpoždění vlaku až při příjezdu vlaku do cílové stanice cestujícího o 90 a více minut později. ○

Drážní úřad informuje

Drážní úřad přeje všem krásné Vánoce a klidnou jízdu rokem 2024!

Neodpustíme si jedno zásadní bezpečnostní doporučení: Pokud se pohybujete po kolejích nebo v jejich těsné blízkosti, buďte opatrní a neriskujte!

Spolu se všemi železničními podniky děláme vše pro to, aby byla železnice bezpečnější, abychom předcházeli mimořádným událostem a cestující se ve vlacích cítili komfortně. Někdy to jde ale pomaleji, než bychom si všichni přáli, a někdy nám do toho zasahují nečekané události.

Děkujeme patnáctileté Anně z Dětského domova Jemnice za krásný vánoční obrázek. Jsme rádi, že můžeme pořízením PF od organizace Dejme dětem šanci o.p.s. podpořit už třetím rokem děti z dětských domovů.





ČD - Telematika otevřela nové bezpečnostní dohledové centrum

Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika rozšiřuje služby v oblasti kyberbezpečnosti a síťové infrastruktury. Cílem je výrazně posílit ochranu zákazníků před neustále narůstajícími kybernetickými hrozbami. Pod názvem ČDT-NET nově nabízí komplexní bezpečnostní řešení síťové a serverové infrastruktury ve formě služby (IaaS) a bezpečnostního dohledu.

Redakce | Foto: Jan Chaloupka

Vlastní bezpečnostní dohledové centrum (SOC) otevřela ČD - Telematika koncem listopadu. Nová řešení by měla využít nejen společnosti Skupiny Českých drah - záměrem je jejich rozšíření i do dalších subjektů ministerstva dopravy a jiných státních organizací, ale i komerčních firem.

„Otevření bezpečnostního dohledového centra společnosti ČD - Telematika představuje zlomový krok v našem plánu posílení kybernetické bezpečnosti. Jako mateřská společnost jsme hrdí, že ČD - Telematika využívá nejnovější technologie a odborné znalosti k zajištění bezpečnosti dat a infrastruktury. To je klíčové pro udržitelný rozvoj, ochranu a spolehlivost nejen naší datové sítě, ale i celého sektoru drážní dopravy. Jsem přesvědčen, že nové dohledové centrum znamená významný přínos nejen pro Skupinu Českých drah, ale i pro širší komunitu

uživatelů digitálních služeb,“ uvedl k otevření centra generální ředitel a předseda představenstva ČD Michal Krapinec.

Vznik expertního týmu

Podle předsedy představenstva společnosti ČD - Telematika Jana Hobzy je pro drážní dopravu bezpečnost a dostupnost dat a digitálních služeb kritickým parametrem. „S ohledem na dramaticky rostoucí kybernetické hrozby jsme se v minulém roce rozhodli v ČD - Telematice vybudovat expertní tým zaměřený právě na ochranu a dohled nad bezpečností dat našich zákazníků. Kromě již poskytovaných služeb bezpečnostního perimetru, jako je ochrana před volumetrickými DDoS útoky, malwarem nebo aplikačními DDoS útoky, jsme nyní spustili i službu bezpečnostního dohledu neboli SOC. Tyto i další služby v rámci IaaS patří do produktové skupiny ČDT-NET a jsme připraveni je nabízet jak zákazníkům z drážního prostředí, tak i mimo něj,“ řekl Hobza.

K vybudování nových komplexních služeb využila ČD-Telematika potenciálu vlastní rozsáhlé optické sítě a role poskytovatele internetu. V rámci nového produktu ČDT-NET, který byl vytvořen jako skupina služeb IaaS, je kladen velký důraz na bezpečnost celého řešení. Provoz jednotlivých zákazníků uvnitř ČDT-NET je striktně oddělený. Využívají se nejmodernější technologie, které umožňují definovat bezpečnostní politiky, povolovat pouze nezbytně nutný provoz a výrazně zvýšit vizibilitu nad děním v síti. Právě tyto moderní technologie jsou jedním z významných zdrojů informací pro technologii SIEM a SOC analytiky bezpečnostního dohledového centra.

Nově otevřené bezpečnostní dohledové centrum, u jehož výstavby bylo dbáno na vysoký standard fyzické bezpečnosti, zajišťuje proaktivní monitoring systémů s cílem včas detekovat potenciální hrozby a okamžitě na ně reagovat. Cílem nově vzniklého SOC týmu je nabízet zákazníkům ČD - Telematika další velmi pokročilé a specifické služby v oblasti kybernetické bezpečnosti. „Jedním z cílů společnosti ČD - Telematika je držet expertní know-how uvnitř naší společnosti. Pro naplnění výzev v oblastech komplexních služeb a kybernetické bezpečnosti bylo proto nutné rozšířit naše technické týmy o řadu nových specialistů a vybudovat od nuly celé nové oddělení,“ dodal Hobza. ○



ZPRAVODAJSTVÍ

sí čelit situaci „přetahování“ kvalifikovaných lidí na trhu práce, mnohdy i v rámci Skupiny ČD, což může mít vliv na schopnost konkurovat finančním ohodnocením zaměstnanců. Proto se společnost rozhodla ještě více se zaměřit na podporu stávajícího týmu a posílit řady i o nové mladé talenty, které mohou do společnosti přinést svěží pohled. DVI umožňuje i brigádnickou formu spolupráce pro studenty, a to navzdory legislativním překážkám, které jsou nově v oblasti dohod mimo pracovní poměry. Radka Drápelová se domnívá, že tato praxe umožní mladým lidem získat cenné zkušenosti a společnost tím získá v budoucnu kvalifikovaného pracovníka. Od příštího roku chce DVI nově zavést ve firmě komplexní systém rozvoje zaměstnanců, jehož částí budou hodnotící rozhovory. Každý zaměstnanec bude mít možnost obdržet zpětnou vazbu na svou práci a pro vedení společnosti to bude další z cest, jak získat podněty ke zlepšování.

Nové formy výuky

V rámci často nelibostné konkurence je důvěra zákazníků klíčovým prvkem úspěchu a DVI proto neustále pracuje na udržení vysokých standardů, byť to není vždy zcela jednoduché. Společnost sleduje nové trendy a věnuje se i atraktivním formám výuky. Dynamická povaha vzdělávání si vyžaduje pružnost a schopnost adaptovat se na nové metody a technologie. Institut hledá nové cesty, jak zajistit, aby nabídka vzdělávacích programů byla moderní a odpovídala potřebám trhu. Zároveň je DVI otevřen reagovat na poptávku a odezvu na své produkty. ○

DVI drží krok s dobou

Dceřiná společnost Českých drah, Dopravní vzdělávací institut (DVI), si dobře uvědomuje, že jako vzdělávací instituce musí pečlivě sledovat změny a výzvy, které s sebou přináší moderní doba. V současnosti, kdy na trh práce nastupuje nová generace, kterou motivují jiné faktory než jejich rodiče, je nutné změnit pohled nejen na systém práce, ale i na vzdělávání tak, aby bylo pro mladé lidi zajímavé a perspektivní.

DVI | Foto: pexels.com

DVI k této skutečnosti přistupuje aktivně, a protože ví, že klíčem k úspěchu je především spolupráce v rámci týmu, na počátku tohoto roku institut připravil strategický workshop pro střední a top management, kde byly stěžejní otázky inovací v dalším směřování společnosti diskutovány ve fóru a rozpracovány do priorit.

Otevřenost a komunikace

Podpora, otevřená komunikace, prostředí důvěry a vzájemného respektu vedou k tomu, že zaměstnanci vnímají důle-

žitost týmové práce a také cítí, že jejich působení má skutečný vliv na úspěšné směřování společnosti. Podle předsedkyně představenstva DVI Radky Drápelové je posilování firemní kultury zásadním aspektem, na kterém společnost staví a chce ho i nadále posilovat. Jejím cílem je, aby každý zaměstnanec věděl, že má možnost kdykoliv sdělit své připomínky, náměty a stížnosti managementu společnosti a může si být jist, že se tomu management bude věnovat.

Personální zdroje

Otázka personálních zdrojů je samozřejmě aktuálnější i pro DVI. Také DVI mu-

ČD prodaly výhodně poslední část pozemků u Masarykova nádraží

České dráhy dosáhly dohody s firmou Penta Real Estate o prodeji pozemků mezi pražským Masarykovým nádražím a Florencí. Dopravce si vyjednal lepší podmínky a získá 243,8 milionu korun při převodu pozemků a dodatečný bonus závislý na změně územního plánu. Navíc ušetří přes 100 milionů korun na nákladech spojených s archeologickým průzkumem a řešením starých zátěží, včetně výdajů na přemostění metra a jeho podzemních technologií.

ČD pro pozemky a budovy mezi Masarykovým nádražím a Florencí nemají využití, v roce 2004 proto začaly řešit jejich prodej. V rámci smluvních ujednání už v uplynulých letech developer koupil v lokalitě pozemky o rozloze 18 730 metrů čtverečních. Aktuál-

ní prodej zahrnuje plochu o výměře 24 407 metrů čtverečních. Tyto pozemky se nacházejí v blízkosti magistrály a autobusového nádraží na Florenci.

Dopravce s Pentou uzavřel dohodu o prodeji pozemků za podmínek zohledňujících i případné zhodnocení pozemků po schválení změny územního plánu. Navíc se prodej realizuje dříve, než byl původní předpoklad. ČD zároveň ušetří na nákladech spojených s archeologickým průzkumem nebo odstraněním geologických vad na pozemcích. Díky tomu prodaly pozemky za výhodnějších podmínek s vyšším výnosem.

„Jsem rád, že se nám s developerem podařilo vyjednat výrazně lepší podmínky při prodeji pozemků na Masaryčce a z centra tak může zmizet jeden z posledních brown-

fieldů, který poslouží k rozvoji metropole. Vedle částky, kterou za ně dostaneme hned, smlouva počítá i s doplatkem vycházejícím z finální podoby územního plánu. Zároveň nebudeme platit náklady na úpravy pozemků, které souvisejí se stanicí metra Florenc nebo s archeologickým průzkumem lokality. To nově zajistí developer,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

Peníze získané za prodej pozemků ČD využijí pro další rozšiřování a modernizaci vozidlového parku a zkvalitňování služeb pro zákazníky. „To je prioritou, na kterou se chceme soustředit. I proto nevyužité pozemky prodáváme a nevstupujeme v roli developera. Naším plánem je investovat do nových vlaků,“ doplnil Krapinec.

JŘ 2024: nástup RegioFoxů a RegioPanterů

Nový jízdní řád pro rok 2024 v regionální dopravě se ponese ve znamení postupného nasazování nových vozidel. Například na tratích v Praze a Středočeském kraji vyjedou další nové motorové jednotky RegioFox řady 847. Ty dorazí v průběhu prvního pololetí příštího roku i na Vysočinu. Rovněž v Pardubickém kraji České dráhy v zimě na všechny spoje na trati 238 nasadí RegioFoxy, které nahradí RegioNovy.



Petr Slonek | Foto: archiv ČD

V Olomouckém kraji bude dokončena letos započatá obnova vozového parku elektrické trakce. Cestující se zde mohou těšit na celkem 27 nových třívozových elektrických jednotek řady 640 RegioPanter druhé generace, které doplní dosud provozované tři soupravy první generace. Pantery mohou očekávat i cestující v Moravskoslezském kraji, o pět nových jednotek se rozroste flotila Panterů také v kraji Jihočeském. Rozsah dopravy zůstává přibližně stejný jako letos a ve většině krajů dochází jen k dílčím změnám. V JŘ 2024 vyjede celkem 8 738

vlaků, zatímco v roce 2023 to bylo 9 197. Denní průměr činí 6 583 spojů a celkový rozsah dopravy bude zhruba 118,5 miliónu vlakokilometrů.

S novým grafikonem, který začne platit v neděli 10. prosince, nastanou i změny v tarifech. Jedná se například o zlevnění 10denní traťové jízdenky či zrušení papírových žádostí o In Kartu. Od listopadu je také možné zakoupit online jízdenky na zpožděné vlaky dle skutečného času odjezdu.

Od nového JŘ se snižuje cena 10denní traťové jízdenky, kterou lze využít libovolných 10 dní během měsíční (30denní) platnosti. Výpočet ceny bude u této jíz-

denky upraven tak, že mírně zlevní oproti cenám roku 2023. Základní kilometrický ceník ČD pro vnitrostátní přepravu se zvýší v průměru o 9,5 %, tedy ve stejné výši jako státní Systém jednotného tarifu a jízdenky OneTicket.

Novinkou je i uznávání jízdenek v mezinárodní přepravě. Na základě dohody mezi zúčastněnými dopravci může cestující v případě ztráty přípoje použít nejbližší vhodný vlak, i když jízdní doklady na tyto vlaky představují samostatné přepravní smlouvy (cestující má vydané 2 nebo více na sebe navazujících jízdních dokladů). Vždy ale musí jít o stejné dopravce, pro které byla jízdenka vystavena.



Praha a Středočeský kraj

Regionální vlaky na území hlavního města Prahy ujedou v době platnosti jízdního řádu 2023/24 celkem 4,83 mil. vlako-kilometrů (vlkm), na území Středočeského kraje celkem 15,3 mil. vlkm. Protože je nový jízdní řád o týden delší, dojde k poklesu o 4,6 %, resp. 1 % s ohledem na výluky a omezení. V Praze a Středočeském kraji pojedou v průměru 1 722 regionálních (osobních nebo spěšných) vlaků denně.

Hlavními změnami v regionu je nasazování nových vozidel. Na trati 230 se již v září začaly objevovat nové jednotky RegioPanter místo vozů BDs a Bdmteeo (vozy Bdmteeo přejdou na trať 091). Na tratích 173 a 174 bude pokračovat zkušební provoz nových jednotek RegioFox řady

847, s jejich plným nasazením na všechny vlaky na uvedených tratích se počítá do konce 1. čtvrtletí roku 2024.

Na provoz vlaků na tratích 170/171 mezi Prahou a Berounem bude mít velký dopad rozsáhlá stavební činnost. Ta ovlivní provoz zejména v úseku Karlštejn – Beroun, kde projede pouze polovina vlaků. Na základě požadavku Správy železnic se připravuje pro tuto trať mimořádná změna jízdního řádu.

Vzhledem ke špatnému technickému stavu Výtoňského mostu a zavedení jednokolejného provozu s omezenou rychlostí pouze na 20 km/h nebude k dispozici dostatek vhodné kapacity dopravní cesty mezi Prahou hl. n. a Prahou-Smíchovem. Posilové vlaky linky S7 jezdící v pracovní dny do Prahy-Radotína a Řevnic a zpět a vlaky Pražského semmeringu linky S65 nepojedou v úseku Praha hl.n. – Praha-Smíchov a zpět.



Pardubický kraj

V souvislosti s dokončením železničních staveb na Pardubicku a dodávkou nových motorových jednotek ř. 847 RegioFox nastane řada změn v jízdním řádu na vybraných tratích, většina však až od 9. června 2024. Do té doby budou jízdní řády na jednotlivých tratích podobné těm stávajícím. Rozsah regionální dopravy se v navýší zhruba o 3,7 %. Nově vlaky objednávané Pardubickým krajem na území kraje ujedou 4,2 mil. vlkm.

V průběhu zimy budou na všechny vlaky na trati 238 Pardubice – Havlíčkův Brod nasazeny nové motorové jednotky RegioFox, které nahradí stávající RegioNovy. V této souvislosti dojde k odstranění přestupů mezi vlaky v Hlinsku, nicméně nadále bude platit stávající jízdní řád.

Po dokončení dodávky nových motorových jednotek RegioFox bude v zimě ukončeno pravidelné nasazování motorových vozů řady 810. Ty se nyní vyskytují především na lokálkách na Pardubicku a v malé míře také na Česko-třebovsku. Nahradí je nízkopodlažní jednotky RegioNova.

V souvislosti s dokončením zdvojkolejnění úseku Pardubice hl. n. – Pardubice-Rosice nad Labem po mnoha desítkách let skončí delší pobyty vlaků v Pardubicích-Rosicích nad Labem. Nově zde budou spoje z Pardubic směrem na Chrudim (a opačně) stát max. 2–3 minuty, což je čas nezbytný na změnu směru jízdy. Na trati z Pardubic do Havlíčkova Brodu se především v úseku mezi Pardubicemi a Hlinskem zavede nový dopravní kon-



cept. Jeho základem je vedení zrychlených osobních vlaků Pardubice – Hlinsko – Havlíčkův Brod a zpět každé 2 hodiny po celý den a týden. V ranní a odpolední špičce budou mít interval 1 hodinu. Další vlaky budou zahušťovat interval až na půl hodiny mezi Pardubicemi a Chrudimí, Slatiňany, popř. až Skutčí. Celkově se na této trati navýší rozsah dopravy a zavádí pravidelný takt.



Královéhradecký kraj

Rozsah úprav pro jízdní řád 2024 má charakter dílčích změn. V oblasti vozového parku bude rok 2024 poslední před první dodávkou zcela nových vozidel. Další mají následovat v období 2025 a 2026. Zkušební provoz jednotek RegioPanter a RegioFox začne ale již ve druhé polovině roku 2024.



Regionální vlaky objednané Královéhradeckým krajem ujedou v období roku 2024 celkem 6,04 mil. vlkm, což je denně zhruba stejný rozsah jako v roce 2023. Celkem bude v novém období zavedeno 665 tras regionálních vlaků. V pracovní den bude vypraveno 584 vlaků, v sobotu 442 a v neděli 443. Dále na území kraje denně pojezdí 33 dálkových vlaků na lince R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov. Všechny dálkové i regionální vlaky ČD mohou využívat také zákazníci integrovaných dopravních systémů VYDIS, IREDO na vyjmenovaných úsecích mezi krajských tratí rovněž tarifů středočeského a libereckého IDS PID a IDOL.

Jízdní řád v úseku Hradec Králové – Pardubice má dvě podoby. Do 8. června bude stejný jako nyní, od 9. června se výrazně změní. Tímto datem bude zahájen plně dvoukolejný provoz z Pardubic hl. n. do Pardubic-Rosic n. L. Všechny osobní a spěšné vlaky v elektrické trakci budou zajíždět na nově postavenou zastávku Pardubice centrum, která zlepší dostupnost středu města.



Ústecký kraj

Rozsah regionální dopravy zajišťovaný Českými drahami bude v jízdním řádu 2023/2024 obdobný jako v současném grafikonu a dosáhne cca 6 mil. vlkm. ČD zajistí v Ústeckém kraji 747 vlaků. Tento počet zahrnuje 22 spojů kategorie EC a IC, 51 rychlíků (51 v pracovní dny, 38 o víkendu), 21 spěšných vlaků (18 v pracovní dny, 7 o víkendu) a 642 osobních vlaků (566 v pracovní dny, 256 o víkendu).

V pracovní dny nově pojedou tři přímé páry osobních vlaků v úseku Děčín hl. n. – Rybníště – Varnsdorf. V úseku Rybníště – Varnsdorf pojedou kromě těchto vlaků již jen sezonní víkendové vlaky, ostatní spoje zajišťované v současném jízdním řádu Ústecký kraj neobjednal.

Od 10. prosince 2023 do 19. března 2024 pokračuje na území Německa výluka v úseku Děčín st. hr. – Schöna – Bad Schandau. Výluky jsou zapracovány do jízdního řádu. Vlaky linky RE2o Ústí nad Labem hl. n. – Drážďany a zpět, Drážďany – Litoměřice město a zpět pojedou i v novém jízdním řádu.



Liberecký kraj

V regionu nenastávají výraznější změny. Počet vypravovaných vlaků Českých drah v Libereckém kraji v pracovní den je 319, o víkendu 270. ČD zajišťují 2,11 mil. vlkm regionálních spojů, ve srovnání se současným jízdním řádem pro rok 2023 je to mírný nárůst o cca necelá 2 % vlkm.



Mezi hlavní změny patří prodloužení ranní a odpolední špičky na trati 037 Liberec – Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem, zavedení posilových vlaků v relaci Liberec – Turnov – Rovensko pod Troskami a opačně v pracovní dny v době školních výletů (květen, červen). Rozšíří se i jízdy večerního vlaku z Harrachova (odj. 19:59) v letní sezoně na celoroční. Zvýšením počtu přímých vlaků (vozů) Postoloprty – Česká Lípa – Doksy a opačně o víkendech v červenci a srpnu na 5 párů denně se rozšíří přímé spojení mezi Doksy a Úštěkem o víkendech v době letních prázdnin.



Karlovarský kraj

Oproti stávajícímu jízdnímu řádu nedochází k žádným zásadním změnám. ČD v regionu denně vypraví 33 dálkových vlaků, 213 regionálních (osobních a spěšných) a 14 spěšných vlaků relace Cheb – Marktredwitz. V jízdním řádu 2024 ujedou regionální vlaky v Karlovarském kraji 2,36 mil. vlkm.



U regionálních vlaků nedochází k žádným podstatným změnám. U spěšných vlaků relace Cheb – Nürnberg bude zrušeno přímé spojení. V souvislosti s modernizací stanice Marktredwitz zde bude nutný přestup. Tento stav potrvá rok, poté bude přímé spojení obnoveno.



Plzeňský kraj

Jízdní řád v Plzeňském kraji zahrnuje celkem 472 vlaků objednaných Plzeňským krajem, z toho v pracovních dnech vyjede 404 vlaků, o sobotách a nedělích pak 289. Průměrně je vypravováno 371 vlaků denně. Regionální spoje ujedou 4,65 mil. vlkm. Rozsah dopravy objedna-



né u ČD bude o 27,5 % nižší, a to z důvodu neobjednání výkonů na trati 185 a části výkonů na trati 191, které budou zajišťovány jinými dopravci. Na ostatních tratích zůstává rozsah dopravy na současné úrovni. Na provozní soubory Plzeňsko, Jihozápad – část Český les a P1 západ jsou uzavřeny nové smlouvy.

Jízdní řád pro období 2023/24 je s drobnými minutovými úpravami na některých tratích shodný s letošním. Nově jsou propojené tratě 176 a 177, to znamená, že pojedou přímé vlaky z Radnic do Bezdružic a opačně. Rozlomeno bude naopak rameno Domažlice – Planá u Mariánských Lázní, cestující ze stanic a zastávek ze směru od Domažlic do Plané u Mariánských Lázní a opačně budou nově muset přestoupit ve stanici Tachov.



Jihočeský kraj

Pro jízdní řád 2023/24 se Jihočeský kraj rozhodl mírně navýšit objednávku regionálních spojů přidáním nedělních posilových vlaků z Milevska a Chýnova do Tábora kvůli nedostačující kapacitě již zavedených spojení a dále přidáním dalšího páru spojů v odpoledních hodinách v pracovní dny a neděli mezi Blatnou a Strakonice. Také školní spojení z Jindřichova Hradce je vylepšeno přidáním nového ranního vlaku a společně se SŽ vytvořením přímého spoje v úseku Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí – Tábor. Na trati 199 se navýší počet spojů o jeden pár vlaků v podvečerních hodinách v pracovní dny od 2. září. Na druhou stranu by-

li objednatel i dopravce nucení přistoupit na úpravu dopravy na trati 200, kde byly zredukovány některé spoje a rozvázán velký počet přípojných vazeb v Březnici vlivem zpomalení tratě ze strany SŽ.

V jízdním řádu 2024 ujedou regionální vlaky ČD objednávané Jihočeským krajem celkem 4,8 mil. vlkm. V jižních Čechách vypraví ČD v pracovní dny 293 regionálních vlaků, o víkendech a svátcích pak 212 vlaků.

Ze strany SŽ bylo po sérii etap zkušebního provozu povoleno nasazení souprav RegioPanter do pravidelného provozu na vlaky tratě 195 Rybník – Lipno nad Vltavou. Soupravy zde budou nejdříve nasazeny pouze na vybrané vlaky o víkendech a svátcích. S postupným dodáním pěti nových souprav budou do konce jízdního řádu 2024 vedeny v nových soupravách všechny vlaky tratě 195 a na trati 196 všechny regionální vlaky kromě vlaků vedených soupravami ÖBB.



Kraj Vysočina

Objednávka regionálních spojů na území Kraje Vysočina zůstává na stejné úrovni jako v současném jízdním řádu. Na všech provozovaných tratích regionu se koncepce jízdního řádu prakticky nemění a dochází pouze k úpravám jednotlivých spojů. V první polovině příštího roku by mělo být dodáno devět nových jednotek RegioFox určených pro Kraj Vysočina a stejná vozidla budou do regionu zajíždět také ze sousedního Pardubického kraje.

V období platnosti jízdního řádu 2024 ujedou regionální spoje na území Kraje Vysočina 4,46 mil. vlkm. ČD v regionu denně vypraví v průměru 429 vlaků v pracovní dny a 305 v nepracovních

dnech. V celoročním průměru se jedná o 393 vlaků denně. S platností od 10. 12. 2023 dojde k rozšíření IDS VDV. Do integrovaného systému budou nově zařazeny vlaky dálkové dopravy linky R9 v úseku Křižanov – Tišnov (trať 250).

V prvním pololetí roku 2024 se očekávají dodávky devíti moderních motorových jednotek řady 847 RegioFox, které budou postupně nasazeny především na trati z Havlíčkova Brodu přes Jihlavu do Telče a Slavonic, dále na spěšných vlacích z Havlíčkova Brodu přes Jihlavu do Znojma a na vybraných spojích z Havlíčkova Brodu do Žďáru nad Sázavou. Z Pardubického kraje budou na Vysočinu zajíždět další nové RegioFoxy po trati 238 Pardubice – Havlíčkův Brod. Po nasazení nových motorových jednotek RegioFox zůstane v regionu také všech třináct moderních bezbarierových vozů řady 841 RegioSpider. Ty budou jezdit na tratích z Havlíčkova Brodu do Humpolce, Ledče nad Sázavou, na trati z Křižanova přes Velké Meziříčí do Studence a z Jihlavy do Třebíče.

Na tratích Vysočiny je také nasazeno šest moderních elektrických jednotek řady 650.2 RegioPanter, které na tratě v kraji vyjely poprvé na začátku května 2023. Cestující se s nimi mohou svěřit na trati 250 mezi Havlíčkovým Brodem a Žďárem nad Sázavou, na trati 225 v úseku Havlíčkův Brod – Jihlava město a na trati 230 Havlíčkův Brod – Kolín.



Jihomoravský kraj

V období platnosti jízdního řádu 2024 ujedou regionální vlaky ČD na území Jihomoravského kraje 9,97 mil. vlkm. Oproti letošnímu jízdnímu řádu se jedná o nárůst o cca 0,15 mil. vlkm, což je ovšem způsobeno



no zejména o týden delší platností nového jízdního řádu. Ve srovnání s JŘ 2023 je rozsah dopravy srovnatelný. Na území Jihomoravského kraje vypraví dopravce v průměrný pracovní den 893 regionálních vlaků, v nepracovní dny pak 645.

V novém jízdním řádu 2023/2024 nedochází na tratích v regionu k žádným podstatným změnám. Úpravy oběhů posilových elektrických jednotek umožní zavedení několika nových spojů, které zajistí kratší interval zejména ve večerních hodinách.

Na trati 240 se v období květen – prosinec předpokládá výluka za účelem celkové rekonstrukce, elektrizace a dobudování druhé koleje v úseku Střelice – Zastávka u Brna. Od března do září se předpokládá z důvodu výluky úplné uzavření úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov, vlaky budou nahrazeny autobusy a vedení vlakových spojů upraveno podle výlukového jízdního řádu. Ve 2. polovině roku pak navíc začnou práce na rekonstrukci železniční stanice Brno-Královo Pole a tratového úseku do Kuřimi. Od července do září je pak očekávána výluka v úseku Brno hl.n. – Brno-Chrlice kvůli rekonstrukci mostu, vlaky budou nahrazeny autobusy podle výlukového jízdního řádu.



Zlínský kraj

V novém jízdním řádu 2024 ujedou vlaky ČD na regionálních spojích ve Zlínském kraji 2,99 mil. vlkm. Mírný nárůst rozsahu dopravy je vyvolán zefektivněním oběhů vozidel a souvisí se zahuštěním ranní a odpolední dopravní špičky na trati Kroměříž – Bystřice pod Hostýnem. České dráhy budou ve Zlínském kraji zajišťovat celkem 344 vlaků v pracovní dny a 304 vlaků o víkendech, průměrně tedy budou ČD v regionu vypravovat 324 vlaků.



Olomoucký kraj

V jízdním řádu pro rok 2024 dochází k nárůstu rozsahu vlakové dopravy na území Olomouckého kraje oproti předchozímu jízdnímu řádu o cca 200 tis. vlkm. Celková výše objednaných výkonů tak dosáhne hodnoty 6,5 mil. vlkm. ČD v regionu zajistí průměrně 476 regionálních vlaků v pracovní dny a 350 regionálních vlaků o víkendech.

Již v průběhu druhé poloviny roku 2023 byla zahájena avizována rozsáhlá ob-



měna vozového parku elektrické trakce, která bude dokončena v polovině roku 2024. Kompletní dodávkou všech 27 kusů nových třívozových elektrických jednotek řady 640 RegioPanter druhé generace, které doplní dosud provozované tři elektrické jednotky první generace, bude provoz na všech elektrických tratích zajištěn pouze těmito moderními nízkopodlažními vozidly a vzniknou tak tři hlavní páteřní linky kraje: ze Šumperka přes Uničov, Olomouc a Přerov do Vyškova na Moravě; z Olomouce přes Přerov a Hranice na Moravě do Vsetína; z Nezamyslic přes Prostějov, Olomouc a Zábřeh na Moravě do Koutů nad Desnou.

Pro zajištění rychlého návozu z okolí Šumperka do zaměstnání a škol v Olomouci budou nově vypraveny v pracovní dny nové spěšné vlaky z Velkých Losin do Olomouce a zpět. První s odjezdem z Velkých Losin v 5:29 obslouží všechny stanice a zastávky do Zábřehu na Moravě, následně zastaví až na olomouckém hlavním nádraží v 6:28 hod. Druhý s odjezdem v 6:33 projede zastávky Velké Losiny zámek a Vikýřovice u penzionu, po odjezdu ze Šumperka v 6:54 zastaví až v Olomouci v 7:26. V opačném směru bude veden rychlý spoj z Olomouce v 15:28 se zastavením až v Šumperku v 15:59.

Na základě požadavku Olomouckého kraje budou všechny spěšné vlaky relace Zábřeh na Moravě – Jeseník posíleny o další vůz s kapacitou 80 míst k sezení. Posílením spojů bude zároveň možné přepravit až 18 jízdních kol.



Moravskoslezský kraj

Na velké části Moravskoslezského kraje začne od 10. 12. 2023 platit nová desetiletá smlouva na zajištění regionální do-

pravy, uzavřená mezi MS krajem a ČD. Smlouva bude v režimu brutto. Rozsah regionální dopravy zůstává zhruba stejný. Denně zde pojede v průměru 71 spěšných a 763 osobních vlaků. ČD budou v JŘ 2024 provozovat regionální dopravu na celkem 569 km tratí s výkonem přibližně 7,28 mil. vlkm. Na trati 321 bude o víkendech a svátcích vedena většina vlaků linek S1 Opava východ – Ostrava-Svinov a S9 Ostrava-Svinov – Český Těšín bez přestupu v relaci Opava východ – Český Těšín. V jízdním řádu bude propojení linek řešeno prostřednictvím poznámky „přímé vozy“.



Zavádí se nový vlak IC 549 v trase Praha hl.n. 20:19 – Ostrava-Svinov 23:40 – Ostrava hl.n. 23:48 – Bohumín 23:57, od kterého budou navázány přípoje ve směrech Opava východ, Havířov, Frýdek-Místek a Frýdlant nad Ostravicí.

V regionální dopravě budou nasazeny další dvouvozové jednotky RegioPanter na lince S3 Bohumín – Ostrava – Hranice na Moravě. Tři nové nízkopodlažní jednotky zajistí kompletní pokrytí této linky. Začnou se objevovat také na lince S9 Ostrava-Svinov – Český Těšín.

V regionálních vlacích na území MS kraje bude nově zavedeno prioritní odbavení v tarifu ODIS. Zůstává i možnost využití Systému jednotného tarifu, OneTicket. Tarif ČD bude nadále možné využít pouze pro mezikrajské cesty, a to i v případě dálkových i regionálních vlaků. ○

VUZ nabízí novou službu: posuzování odolnosti proti kybernetickým hrozbám

Kybernetická bezpečnost je dnes zásadním tématem napříč celou řadou oblastí. Je spojená nejenom s každou oblastí, kde se nachází elektronika, ale i s každým člověkem. Útoky na jednotlivce přibývají a jsou stále sofistikovanější.

Jaroslav Brabec, Martin Bělčík, Ondřej Fanta | Foto: VUZ

Uživatel už ani nemusí provádět neopatrné kroky v mobilním telefonu, počítači, domovním elektronickém systému, automobilech a jeho zařízení jsou permanentně vystavována útokům. Společnosti jsou vystavovány útokům permanentně. Hackeři se snaží útočit na zařízení společností buď na základě zadání, nebo obvykle za účelem zisku. Společnost Výzkumný Ústav Železniční, jakožto lídr v posuzování a hodnocení v železničním sektoru, nabízí komplexní produkt v oblasti kybernetické bezpečnosti. V této oblasti již řadu let úspěšně působíme jako akreditovaný subjekt pro posuzování procesu řízení rizik podle prováděcího nařízení Komise (EU)

č. 402/2013 u technických změn strukturálních subsystémů infrastruktura, energie, kolejová vozidla, traťové i palubní řízení a zabezpečení a také jako uznávaný hodnotitel bezpečnosti ve smyslu normy ČSN EN 50129. Jsme oprávněni a provádíme hodnocení bezpečnosti pro veškeré typy zabezpečovacích zařízení určených k provozu na síti železniční infrastruktury, včetně zabezpečovacích zařízení specifikovaných v TSI CCS.

Nová směrnice NIS 2

Předně vás chceme seznámit s připravovanou změnou v oblasti kybernetické bezpečnosti. V příštím roce vstoupí v platnost nová evropská směrnice NIS 2, která určuje nová pravidla při řešení kybernetické bezpečnosti uvnitř organizací a bude mít zásadní dopad na fungování tisíců českých firem, a to včetně firem působících v oblasti železniční dopravy, zavádí totiž řadu pravidel pro zajištění bezpečnosti jejich kyberprostoru proti hackerským útokům. Směrnice NIS 2 bude povinná, maximální pokuta za její nedodržení bude 10 000 000 Kč, nebo 2 % z celkového celosvětového ročního obrátu společnosti. Směrnice NIS 2 dělí organizace do dvou samostatných skupin, doprava (letecká, železniční, vodní a silniční doprava) je zahrnutá mezi subjekty zásadního významu. Například v želez-

ničním sektoru vzhledem k postupnému přechodu na výhradní provoz pod dohledem ETCS stává se bezpečnost a kyberbezpečnost velmi podstatným faktorem, na který je nutné se zaměřit a bude navíc i legislativně vyžadován.

Kybernetické útoky v Česku přibývají. Například 3. března 2021 vydal Národní úřad pro kybernetickou a informační bezpečnost (NÚKIB) upozornění na řadu kybernetických útoků. Kromě útoků například na Magistrát hlavního města Prahy a Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR bylo významně zasaženo i bankovníctví, školství či zdravotnictví. Dle tiskových zpráv jako odstrašující případ nebezpečných kybernetických útoků lze uvést nedávné útoky na nemocnice. V roce 2020 nahlásilo dle statistických údajů NÚKIB bezpečnostní incidenty šestnáct největších tuzemských nemocnic. Další útok na kritickou infrastrukturu byl v roce 2022 na Ředitelství silnic a dálnic, který byl na profesionální úrovni. Dle NÚKIB šlo o ransomware, který zašifroval data. Podle serveru seznamzpravy.cz ŘSD stále řeší obrovské potíže, aby obnovilo data, která vyděrači zašifrovali a požadují za jejich zpřístupnění výkupné.

Kybernetika ve VUZ

Naše společnost se zaměřuje na testování odolnosti nejenom v oblasti železnice. Už bylo provedeno bezpočet testů na infrastrukturu, testovali jsme například Pendolina, vozy Sysel, komplexní komunikační testy kybernetické odolnosti. Součástí tohoto testu je také kompletní prohlídka vozidla (napojení do sítě přes vstupy na řadě míst ve vozidlech, například na WC nebo přes wi-fi vlaku, pod vozem).

Jeden z testů byl zaměřený na systém Telerail, kde jsme se pokusili penetrovat systém přímo ze stojícího a jedoucího vozu. Testování probíhalo několik dnů a několik dalších dnů jsme zpracovávali výsledky testů a doporučení. Testováním jsme přišli na mnoho bodů k nápravě. Výsledky jsme předali mateřské společnosti České dráhy, která pracuje na jejich nápravě a zlepšení v této oblasti.

Například při znalosti IP adres jednotlivých vlaků je možné se připojit ze sítě do vlakových jednotek. Následující



Testování Telereil



Testování systému ETCS na lokomotivě VUZ (Vectron)

zranitelnosti v jednotlivých jednotkách jsou určující pro závažnost možných škod. Velice zajímavý výsledek testu byl u systémů řídicího vozu Bfhpvee⁹⁵, kde bylo možné penetrovat tuto síť.

V rámci testování sítí velkých společností jsme odhalili řadu odchylek od standardů. Servery, které jsme našli v rámci skenování, běží i na OS s ukončenou podporou. Například u Windows server 2008 (SP1) ukončil Microsoft prodloužovanou podporu 14. 1. 2020. Obdobný problém se vyskytl i u některých aplikačních serverů (jako Lotus notes). Veškeré nálezy byly po testování odstraněny.

Při každém testu se odhalí slabé stránky a možné chyby, přes které se hacker může dostat do sítě a zaútočit. Na základě testů se může zajistit zlepšování a odstraňování potenciálních kritických míst. Jestliže síť nejsou řádně zabezpečeny, mohou být bránou pro ky-

bernetické útoky, které mohou mít katastrofální důsledky – od krádeže citlivých informací až po rozsáhlé výpadky služeb.

Kybernetičtí zločinci mohou využít slabých míst v síťové infrastruktuře, nedostatečně zabezpečených zařízení nebo dokonce neaktualizovaného softwaru k tomu, aby se dostali dovnitř a provedli svůj připravený útok. Proto je nezbytné provádět pravidelné testování a aktualizace, aby byla síť chráněna před těmito hrozbami. Neudržování sítě v optimálním stavu může mít negativní dopady na celou organizaci, včetně ztráty dat, nižší produktivity a možných bezpečnostních hrozeb. Je v zájmu každé společnosti chránit svá aktiva a zajišťovat, že její technologic-

ká infrastruktura je bezpečná a funkční. Ten, kdo pravidelně netestuje vlastní síť, vystavuje společnost obrovskému riziku a tím ji poškozují. Standardizace v oblasti IT (směrnice, předpisy, rizika, proces zlepšování, standardizace zálohování a jiné) je dnes základní kámen k ochraně aktiv a know-how společnosti. Není potřeba hledat viníky, ale je potřeba hledat řešení, jak se zlepšit! Bohužel častokrát pracovníci místo zlepšování čekají, až problém nastane.

V oblasti Kybernetické bezpečnosti jsme rozšířili portfolio našich služeb o nový produkt posuzování odolnosti proti kybernetickým hrozbám v oblasti železniční dopravy, ve kterém jsme za poslední roky získali mnoho zkušeností, jež chceme nabídnout našim zákazníkům:

- Konzultace IT architektury z pohledu kybernetické bezpečnosti.
- Oponenturu IT architektury z pohledu kybernetické bezpečnosti.
- Posouzení dokumentace z pohledu kybernetické bezpečnosti.
- Posouzení odolnosti proti kybernetickým hrozbám u stojícího vozidla.
- Posouzení odolnosti proti kybernetickým hrozbám u jedoucího vozidla.
- Přejímku vozidel z pohledu kybernetické bezpečnosti.



Testovací zařízení HackRF One

Kybernetickou bezpečnost testujeme na základě vlastních standardů a také podle technického standardu CENELEC 50701. Výstupem posouzení je hodnotící zpráva a certifikát vydaný naší společností na základě standardu VUZ, v souladu s ISO 27000, IEC 62443 a případně TC 50701.

Nálezy zjištěné při výše uvedených testech byly kritického rázu. Nejsme však schopni pouze problémy identifikovat, jsme připraveni navrhnout i řešení vedoucí k jejich odstranění. ○



Restaurační vůz konzumuje v menší z komor RAC přímý letní násvit. Vpravo čelní lampy ve velké komoře.

První restaurační vůz pro soupravy ComfortJet je na světě. V průběhu listopadu podstupoval náročné zkoušky ve vídeňské klimatické komoře. Teoreticky tedy již známe reálnou podobu celé soupravy, byť se ještě v ucelené formě nesešla – jednotlivé vozy podstupují různé fáze zkoušek před zahájením zkušebního provozu ComfortJetů, jenž je plánován na rok 2024. Jak restaurační vůz vypadá a v jaké fázi je výroba dalších vozů?



Restaurační vůz ComfortJetu prošel náročnými testy v klimatunelu

Vít Čepický (s využitím TZ) | Foto: autor

Výroba projektu s pracovním názvem ČD 182, tedy 20 devítivozových ne-trakčních souprav s řídicími vozy ComfortJet pro České dráhy a jednoho upraveného řídicího a běžného vozu pro Správu železnic, pokračuje dle stanoveného plánu. Práce se odehrávají hned na čtyřech místech. Ve Štýrském Hradci vyrábí firma Siemens Mobility podvozky, vozové skříně vznikají ve Vídni a montáží

kabin řídicích vozů se zabývají odborníci v Mnichově, kde mimochodem vznikají i lokomotivy ze sesterské objednávky 50 Vectronů pro České dráhy s maximální rychlostí 230 km/h – právě ony budou mimo jiné ComfortJetů tahat a sunout. Konečná montáž a oživení se uskutečňují v ostravském závodě Škoda Group.

Pokud budeme konkrétní, v polovině listopadu bylo hotových 40 hrubých skříní. Ty se nacházejí v různých stupních kompletace po testy a zkušební pro-

voz bez cestujících. První zkrácená, šesťvozová souprava ComfortJetu dorazila do Zkušebního centra VUZ Velim na statické i jízdní zkoušky v září, v říjnu pak přibyl též první řídicí vůz.

Další souprava, tentokrát čtyřvozová, se v listopadu vydala na rakouskou Westbahn, kde bude moci absolvovat jízdní zkoušky v rychlostech přes 200 km/h, jež jsou pro schválení ComfortJetů s maximální rychlostí 230 km/h nezbytné. Na tuzemských kolejích ze zjevných dů-

vodů nemohou být realizovány, a to ani na velkém zkušebním železničním okruhu v Cerhenicích, na němž je maximální rychlost 200 km/h.

V extrémních podmínkách

Zcela jiný druh zkoušek souvisejících s Comfortjety probíhá též v Rail Tec Arsenal (RAC) – klimatické komoře ve Vídni. První vyrobený restaurační vůz zastoupil ostatní, aby na něm byla otestována funkčnost v extrémních klimatických podmínkách obou pólů – tedy od -25 do +45 °C, a to i v součinnosti s prouděním vzduchu simulujícím jízdu vlaku nebo násvitem sluncem.

„V RTA strávíme přibližně dva měsíce,“ přibližuje Pavel Slaný z Engineeringu Siemens Mobility. „Nejdříve je vůz v přípravné hale, kde prověřujeme jeho vlastnosti. Montujeme senzory na klapy klimatizace, abychom viděli jejich polohu během testů. Spouštíme klimatizaci a měříme, jaké množství vzduchu nám proudí do kterých částí vozu. Poté přijdou odborníci z RTA a instalují všechny senzory, což standardně trvá dva týdny. Následně je vozidlo posunuto do klimatické komory, kde stráví zhruba dva týdny,“ vysvětluje.

Restaurační vůz mimochodem doznal ve srovnání se svým bratrancem ze soupravy modrého railjetu řady změn, které reagují na zkušenosti z provozu. Předně mu jako základ posloužil vůz standardní stavby, byť má na jedné straně v úrovni baru zaslepená okna a dveře pro cestující se nachází jen na jednom konci. Jinak je řešení i interiér. Posezení v jídelní části bylo částečně rozšířeno, ve zbytku vozu je velkoprostorový oddíl druhé třídy, jenž navazuje na vstupní dveře.

Naopak restaurační část bude v soupravě trvale otočená směrem k vagonu a řídicímu vozu první třídy. Mezi spíše



V řídicí místnosti se během zkoušek sledují desítky různých parametrů z čidel umístěných v testovaném drážním vozidle, výstupem je pak jeho optimální nastavení pro všechny možné klimatické podmínky.



Výdejní pult restauračního vozu

kosmetické změny praktického rázu pak můžeme započítat ještě parkovací místo pro minibar nebo upravenou pípu se dvěma kohouty i dvěma druhy narážecích hlav.

První nasazení už příští rok

Netrakovní jednotky ComfortJet nabídnou celkem 555 míst k sezení, z toho 99 míst

v první třídě. Dalších 18 míst se nachází v restauračním oddíle. Samozřejmě jsou novými vlaky Českých drah již jsou palubní wi-fi síť, zásuvky 230 V a USB konektory pro napájení cestovní elektroniky. Comfortjety dále nabídnou nabíječky pro elektrické invalidní vozíky a elektro kola nebo bezdrátové nabíječky mobilních telefonů v první třídě.

První zkušební nasazení nekompletních souprav bez řídicích vozů a restauračních vozů, jež nahradí restaurační vozy klasické stavby, s cestujícími očekáváme v první polovině roku 2024 na trati Praha – Ostrava a následně Praha – Berlín. Po schválení řídicích a restauračních vozů se uskuteční rekonfigurace souprav do konečné podoby. V roce 2026 by mělo být nasazeno všech dvacet souprav s lokomotivami Siemens Vectron na dálkových spojích nejen do Německa, ale také do Rakouska, Maďarska, na Slovensko a případně i do Dánska. ○



Restaurační oddíl oproti railjetům povyrosl...



... a v druhé části vagonu jej doplňuje standardní oddíl druhé třídy.

Vít Čepický | Foto: autor, Michal Bednář

Stanice Žacléř skutečně působí poněkud skličujícím dojmem, přestože se tu zrovna před pár dny třikrát mihl motorák v rámci soukromé jízdy. Kromě trochu písku na hlavách kolejnic ovšem drážní provoz prakticky nic nepřipomínalo. „Pamatuju tu ještě vlaky s deseti Wapkami, hytlákem a Kocourem na čele, které jezdily pro uhlí na šachtu a občas zajížděly až do Žacléře, byť tedy nevím proč – asi aby se odlehčilo Královci. Jezdily sem ale i M 152, M 296... Co se vozidel týče, moc pestré to nebylo, ale mně to stačilo. Bydlíval jsem v jednom z cihlových domů u trati, takže jsem měl provoz z první ruky. Jak jsem slyšel, že to duní v kopci, běžel jsem k oknu a pozoroval, co se ukáže. Dokonce si pamatuji, jak v polovině 80. ještě měnili koleje,“ vzpomíná.

Jeho zájem o dráhu ovšem nenastartovala trať za okny, ale ta s mnohem menším rozchodem. „Modely jsem jako malý nejprve vnímal jako hračku – a koho to nefascinuje? Minimálně kluky asi téměř všechny. Pak jsem se seznámil s budoucím kamarádem z Lampertic, který měl k dráze velmi blízko, a začali jsme naši trať prolézat skutečně zevrubně. Takže jsem krom malé poznal kouzlo i té velké železnice.“

Tradiční proces postupného prohlubování vztahu k železnici však Michala Bednáře minul. Ještě střední škola vypadala nadějně, ale pak přišla nečekaná výkolejka. „Studoval jsem v České Třebové na výpravčího, ale nikdy jsem na dráhu nešel. Už na škole mě to trochu během ‚telecích let‘ přestalo bavit, chytl jsem se kytary a dráha šla stranou, a to včetně modelů. Vrátil jsem se k tomu vlastně až ve chvíli, kdy jsem se usadil a přišel rodinný život.“

Náhoda na dosah ruky

Dopomohla k tomu vlastně náhoda. A fakt, že modelová minulost trpělivě čekala schovaná na dosah ruky. „Prostě jsem něco hledal pod postelí, neplánovaně jsem vytáhl modely vozidel uskladněné v kufříku a už jsem je tam nevrátil,“ směje se. A vypráví, jak postupně začal zjišťovat, co všechno se v železniční modelařině změnilo. „První zjištění bylo, jak narostly ceny, já žil pořád v relacích z dob NDR. Rychlíkový vagon stával 13 východních marek a najednou jsem zjistil, že lokomotiva stojí 3 tisíce korun, to se mi trochu protočily panenky.“

V začátcích přitom musel vystačit opravdu s málem. „Měl jsem k dispozici dvě publikace snad ze 60. let, v nichž jsem čerpal inspiraci, tehdy jsem měl

Modely jsem znovu objevil pod postelí

Souboj kytary s železničními modely v životě Michala Bednáře nakonec vyhrály vlaky a krajinky, i když kytaru občas do ruky vezme. Vítězství to však zdaleka nebylo tak samozřejmé, jak by se při pohledu na rozsáhlou tvorbu Trainmaniaka, jak se též na webu tituluje, mohlo zdát. V Žacléři jsme si s naším tradičním recenzentem modelů a jejich výborným fotografem povídali nejen o světě v měřítku 1 : 120, ale i o tom opravdovém drážním. S osiřelou koncovou stanicí za okny to ani jinak nešlo.





jen koleje na dřevotřísku a až podle jedné z nich jsem začal budovat skutečné kolejiště. Terén z polystyrenu, papírové domy, jako tráva sloužily koberce od firmy Vero, pak jsem šel na školu, seznámil se s podobně postiženými a začal modelářit trochu víc. No a do toho v roce 1992 přišla ta kytara.“

Po návratu k modelářině našel svět malých vlaků v úplně jiné situaci, než v jaké jej zanechal pod postelí. „Byl konec nedostatku. Poprvé v životě jsem si koupil profilové flexi koleje a začal stavět malá dioramata, třeba dvacet na dvacet centimetrů, a na nich jsem si začínal osvojoval modelářské techniky. Pořád to bylo á la NDR, ale v rámci svých nároků jsem byl spokojený. Až do rozvoje internetu, kdy jsem se seznámil s dalšími možnostmi a začalo se vše posouvat ještě dál. Nároky byly už vyšší a víc se to blížilo realitě,“ říká Bednář.

Od dioramat pak už nevedla příliš dlouhá trať k celému kolejišti. „Ne že by nestačila, ale napadlo mě, že by se dala spojit, mezi dvě jsem vyrobil další, které je propojilo, a tím začalo vznikat první pořádné kolejiště, které je aktuálně v muzeu v Chocní, byť ne v úplně původní podobě.“

Bednář je poměrně dost aktivní v modelářské komunitě na internetu, publikuje recenze, nabízí se tedy otázka, co ho vlastně baví víc. Modelářina jako taková, nebo spíše psaní o ní a jistý odstup? „Ono se to vzájemně doplňuje. Když něco vyrábím, zároveň chci předat zkušenosti dál a trochu se tím i pochlubit. Naopak když píšu recenzi, musím se v lokomotivě ‚pohrabat‘ a popsat ji především z technického hlediska,“ vysvětluje. „Přítom já se vždy považoval spíš za krajinkáře, ale nakonec se nyní dost věnuji i vozidlům. V poslední době mne však dostihla i problematika digi-

talizace, kterou jsem dlouhá léta úspěšně odmítal a ignoroval. Holt pokrok nezastavíte,“ přemítá s úsměvem. „Stejně ale asi vyhrává ten krajinkář.“

Fotograf Trainmaniak

V současnosti konzumují nové modely horentní sumy. Je vůbec tato záliba ještě přístupná mladším generacím? „Myslím, že cesta existuje. Na internetu je



Michal Bednář

Díky zájmu o železnici se na čtyři roky zabydlel na internátu a později na privátu v Brandýse nad Orlicí, odkud jezdil na SPŠŽ v České Třebové. Zde studoval čtyřletý maturitní obor Doprava a přeprava. Po maturitě roku 1994 nastoupil do porcelánky jako dělník, po nucené roční „vojenské“ pauze se tam v lednu 1996 vrátil jako kontrolor jakosti. Od roku 1999 v téže firmě zastává post správce sítě. Mezi jeho zájmy patří železnice a železniční modelářství, fotografování, grafika, běh, cyklistika, houbaření a příroda, v níž čerpá nekonečnou inspiraci pro stavbu železničních dioramat.

spousta lidí, kteří jsou ochotni nezištně poradit. A vždy se dá do začátků nalézt materiál z druhé ruky, který nezruinuje rozpočet. Pro začátečníky je to dnes možná i lepší, než když jsme začínali my, alespoň tedy v jistých ohledech, minimálně informovanosti a šíře nabídky. Hlavní je začít – a ono už to nějak vyklíčí,“ myslí si. „Někoho to pohltí a stane se to pro něho vášní, někoho počáteční neúspěchy odradí, někoho to prostě přestane bavit.“

Zatímco před revolucí byla výroba modelů pro našince spíše spojená s NDR, nyní si modelář může vybrat z řady tuzemských výrobců. Jaká je jejich kvalita ve srovnání se zahraniční konkurencí? „Není špatná. Ale jak píšou recenze, mám vycvičené oko na hledání chyb. I těch, které při běžném používání modelu nejsou pozorovatelné. Celkově se ale dá říct, že nedostatky, které se nachází u českých výrobců, jsou i u těch zahraničních. Myslím tedy, že kvalita tuzemských modelů je se zahraničními srovnatelná. A posun oproti dřívějšímu tu určitě je, byť možná ne v celé šíři nabídky.“

Přezdívka Trainmaniak je v jistých kruzích synonymem pro mimořádně kvalitní fotografie modelů. „Začal jsem v roce 2001 starou, půjčenou Pratikou. Začátky byly těžké, o teorii jsem neměl ani ánung a první, co jsem se od kamaráda dozvěděl, bylo, že čím větší clona, tím větší hloubka ostrosti, od toho jsem se následně odrážel. Pak už jsem si mohl i trochu hrát, následně jsem si z práce mohl půjčovat digitál, takže jsem najednou nemusel koukat na okénka filmu a mohl jsem o to víc zkoušet a učit se.“ Což se evidentně zadařilo.

A nesmíme zapomenout i na řadu kvalitních textů, které připravil pro časopis Železničář. „Hodně mě to baví, právě i proto, že je to v papírové podobě. Vyvěsit si recenzi na internet dnes může prakticky každý, ale tady přece jen zůstane něco hmatatelného,“ oceňuje k naší radosti.

Po těch všech letech jej navíc láska k malé železnici stále neopouští, o čemž svědčí i nové menší kolejiště Schwarzbach, které vzniklo mimo jiné i pro účely občasných vystavování. Jeho stavba trvala volným tempem přesně tři roky. „I kdybych si měl jít do místnosti s kolejištěm jen vyčistit zuby, tak si na něm na těch pár minut denně něco projedu,“ směje se. ○

Trenitalia pořídí třicet rychlovlaků

Výrobce kolejových vozidel Hitachi Rail dodá italskému dopravci Trenitalia 30 nových vysokorychlostních jednotek ETR1000 známých především pod názvem Frecciarossa 1000. Kontrakt má hodnotu 861 milionů eur, v přepočtu zhruba 21,1 miliardy korun. Součástí uzavřené smlouvy je opce na dalších deset vlaků za 287 milionů eur.

Petr Slonek | Foto: Hitachi Rail

Italský dopravce se rozhodl rozšířit svou stávající flotilu vysokorychlostních vozidel. Nové vlaky nasadí nejen na tratích v Itálii, ale také na dalších tratích v Evropě. Vozidla proto musejí získat povolení k provozu na železnicích v Německu, Rakousku, Švýcarsku, Belgii a Nizozemsku. Díky moderní palubní technologii mohou jezdit po odlišných typech infrastruktury a plynule přepínat mezi různými systémy napájení. Stejně jako předchozí jednotky ETR1000 budou opět mít charakteristický červený nátěr. Měří dvě stě metrů a jejich kapacita činí 460 míst k sezení.

Jednotky se budou vyrábět v závodech Hitachi Rail v Neapoli a městě Pistoia nedaleko Florencie, přičemž s prvními dodávkami se má začít jaře 2026. Každý rok by mělo dorazit osm až deset vlaků. Od roku 2010 firma Hitachi pro Trenitalia dodala celkem 58 těchto jednotek a dalších šest dopravce již objednal. S nejnoveji objednanými 30 vlaky vzroste celkový počet vyrobených vlaků už na 94. Počítá se rovněž s případnou opcí na dalších deset kusů.

Maximem rychlost 350 km/h

Jednotky mohou dosáhnout maximální rychlosti 350 km/h. Svým zrychlením, tichou a klidnou jízdou nastavují vysoké standardy pro vysokorychlostní vlaky. Tyto vlastnosti napomáhají podle výrobce mezinárodnímu úspěchu: vlaky ETR1000 v současné době jezdí ve Španělsku a rov-

něž ve Francii, kde v roce 2021 začal přeshraniční provoz mezi Paříží a Milánem.

Při výrobě se v případě skříně vozidla využilo lehkých slitin. Díky tomu jsou v poměru ke své velikosti lehké a jejich výhodou je účinné zrychlení. Konstrukce vozidel je z recyklovatelných materiálů a na konci životnosti vlaků lze téměř všechny díly znovu využít.

„Smlouva potvrzuje náš závazek jako partnera společnosti Trenitalia a Ferrovie dello Stato Italiane Group nabízet bezpečná, inovativní, pohodlná a ekologická řešení vozidel a zlepšovat spojení po celé Itálii i do ostatních zemí Evropy. Nové vlaky budou mít špičkové vybavení a modernizovaný design, který nepochybně ocení i naši zákazníci,“ řekl provozní ředitel a vedoucí divize vozidel Hitachi Rail Luca D'Aquila. ○



Gotthardský tunel se po vykolejení vlaku zprůjezdí až v září 2024

Švýcarské dráhy SBB připustily, že opravy Gotthardského úpatního železničního tunelu, které jsou nutné po nedávném vykolejení nákladního vlaku, potrvají déle, než se původně očekávalo. Podle nejnovejších prognóz by měly skončit až v září příštího roku.

Tento nový odhad zveřejnila ve svém prohlášení švýcarská železniční společnost CFF. Vychází z poznatku, že je potřeba vyměnit celkem sedm kilometrů kolejí a obnovit technologie zajišťující bezpečnost provozu. Současně se také předpokládá, že oprava bude stát přibližně 100 až 130 milionů švýcarských franků, tedy zhruba 3,3 miliardy korun.

Představitelé SBB zdůraznili, že hledají způsoby, jak práce co nejvíce urychlit tak, aby vlaky mohly tunelem bez omezení jezdit co nejdříve. Už krátce poté, kdy v této důleži-

té dopravní spojnici vlak vykolejil, se začalo s odstraňováním následků havárie. Každý den v tunelu ve ztížených podmínkách intenzivně pracuje až 80 zaměstnanců SBB a dalších firem, kteří denně vymění přibližně 300 metrů kolejí. Nákladní vlaky jím projíždějí omezeně, vybrané osobní spoje pak od konce září mohou tunelem jet alespoň o víkendech. SBB chtějí stavbu pro osobní dopravu více otevřít od 10. prosince společně se změnou jízdních řádů. Společnost CFF nicméně tvrdí, že s ohledem na postup prací bude tunel plně funkční až v září 2024.



Nejdelší železniční tunel na světě Gotthard o celkové délce 57 km byl vážně poškozen poté, co v něm 10. srpna 2023 vykolejilo 23 vagonů nákladního vlaku. Původně švýcarská železniční společnost doufala, že vlaky tudy budou opět jezdit 16. srpna, tedy necelý týden po nehodě. To se však nakonec kvůli mnohem větším škodám ukázalo jako nereálné.

Úpatní tunel byl dokončen v roce 2016 po sedmnácti letech náročných stavebních prací. Měří 57 kilometrů a náklady na jeho vybudování dosáhly 12 miliard dolarů. Dnes představuje nejvytíženější železniční trať pro přepravu nákladu přes pohoří Alp. Loni tunelem vlaky přepravily 19 milionů tun zboží, což je téměř desetinu více než předchozí rok. (pes)



35 modernizovaných vozů

- **Celková cena:** 31,8 milionu eur
- **Oblast nasazení:**
Košice – Liptovský Mikuláš
Košice – Černá nad Tisou
Košice – Čaňa
Kysak – Lipany – Plaveč
- **Dodáno:** konec září 2023

17 nových vozů

- **Celková cena:** 32,98 milionu eur
- **Oblast nasazení:**
Košice – Liptovský Mikuláš
Košice – Černá nad Tisou
Košice – Čaňa
Kysak – Lipany – Plaveč
- **Dodáno:** konec září 2023

Slováci vylepšili svůj vozový park

Cestující na středním a východním Slovensku se mohou v regionální dopravě těšit na pohodlnější a komfortnější jízdu. Národní dopravce, Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK), nedávno dokončil rozsáhlou obnovu osobních vozů. Jde o modernizaci pětatřiceti starších vozů řad Bdt a také o dodávku sedmnácti zcela nových Bdmpz. Díky tomu ZSSK získal celkem dvaapadesát moderních vozů.

Petr Slonek | Foto: ZSSK

Flotilu ZSSK nedávno rozšířily dodávky nových a modernizovaných osobních vozů. Pro veřejnost jsou již vozy dostupné v regionálních vlacích, které jezdí prioritně na tratích v Košickém, Prešovském, Žilinském a Banskobystrickém kraji. Klimatizované osobní vozy jsou určeny pro regionální dopravu na rychlosti do 160 km/h.

Vagony jsou rovněž vybavené kamerovým systémem, wi-fi připojením na internet, držáky kol, vakuovými toaletami či připojením 230 V s USB portem. Počet nových vozů činí 17, modernizovaných je



35. Podle ZSSK těchto 52 vagonů nahradilo nejstarší neklimatizované osobní vozy, které byly na hranici životnosti a již nesplňovaly standardy cestování ve 21. století. Jejich průměrný věk vozového parku prioritně v regionu Košic a Prešova a zvýšila se kvalita poskytovaných služeb. „Těmito dodávkami nových a modernizovaných osobních vozů opět zvyšujeme komfort cestování našimi vlaky v regionální dopravě. Nová flotila přináší pro cestující pohodlí a služby hodné

21. století ve více regionech napříč Slovenskem,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ZSSK Roman Koreň.

Obě zakázky pro regionální dopravu na Slovensku v hodnotě přibližně 65 milionů eur, v přepočtu zhruba 1,6 miliardy korun, byly financovány prostřednictvím Operačního programu Integrovaná infrastruktura 2014–2020. V případě modernizace Bdt vzniklo za necelých 32 milionů eur v závodě ŽOS Vrútky 35 modernizovaných vozů Bdteer. Za dalších asi 33 milionů eur pak ZSSK pořídila 17 nových vozů Bdmpz. Jedná se o klimatizované vagony 2. třídy s možností přepravy kol a vyrobené byly rovněž v ŽOS Vrútky.

Příprava na zrychlení

Další zlepšení cestování u našich východních sousedů by měly zajistit modernizované vozy, které budou moci alespoň na části trati z hlavního města do Košic jezdit vyšší rychlostí. Celková délka severní tratě Bratislava – Košice je 443 kilometrů. Aktuálně podle ZSSK lze ale jen na necelých 190 kilometrech jezdit rychlostí 160 km/h. ZSSK ještě v září avizovala, že se situacelepší, a aktuálně se uskutečňuje instalace zabezpečovacího systému ETCS do dalších 21 kusů vozidel typu 361, které dopravce nasadí na spoje v dálkové dopravě a budou schopny jezdit 160 km/h.

Stejně tak se v současnosti pracuje na instalaci ETCS do všech 25 kusů elektrických jednotek řady 660/661, které jsou využívány v regionální dopravě. Vozidla s ETCS systémem budou na tomto rychlém rameni zařazena do provozu pravděpodobně nejdříve s novým grafikonem vlakové dopravy (GVD) 2023/2024. ○



Parní lokomotiva BR 93.0 ve velikosti TT

Stroje řady 93.0 (pruské T 14) byly lokomotivy na přehřátou páru, určené především pro nákladní, ale i osobní dopravu. V letech 1914 až 1918 bylo pro Pruské dráhy vyrobeno 547 kusů. Dalších 40 strojů si objednaly Říšské dráhy v Alsasku-Lotrinsku a poslední dvě mašiny byly v letech 1925 a 1926 dodány soukromé železnici Farge-Vegesacker.

Michal Bednář | Foto: autor

Pohon, pojezd i kotel byly až na drobné změny shodné s lokomotivou G 8.1. Lokomotivy byly poměrně výkonné a dokázaly přepravit 1 330 t při 50 km/h na rovině, 985 t při 45 km/h na sklonu

3 ‰ a 600 t při 40 km/h na sklonu 6 ‰. Výkon činil 734 kW a maximální rychlost 65 km/h. Určitou nevýhodou těchto strojů byly omezené zásoby a špatně přístupné některé partie při údržbě. V průběhu let 1953–1960 byly postupně u DB tyto lokomotivy vyřazovány, poslední exemplář měl číslo 93 026. U DR vydržely

až do roku 1972. Číslo 93 230 bylo zachováno v Drážďanském dopravním muzeu. Tak se o lokomotivě píše ve Wikipedii.

Firma Piko tuto lokomotivu nabízí nejprve modelářům ve velikosti Ho a později též v analogovém i zvukovém provedení ve velikosti TT s provozním číslem 93 090. Pravda, zvuková verze měla oproti původnímu termínu pár měsíců zpoždění, ale dočkali jsme se. Je to již třetí parní lokomotiva od tohoto výrobce ve velikosti středu. Podívejme se tedy, jak se povedla.

Vzhled a vybavení

Model je usazen v černém plastovém podstavci a zabalen do rozkládacího blistru. Shora je překryt igelitovým páskem. Blistr je vložen do kartonové krabičky. Přibaleno je sáček s doplňky a dokumentace s německým a anglickým popisem a přehledem funkcí.

Kola mají jemné paprsky, rozvod je kovový a brunýrovaný. Od čtvrté spřažené nápravy na levé straně vede náhon k mazacímu lisu. Uhlí v tendru dosahuje až po okraj. Pod podlahou stanoviště



- povrchová úprava
- výborné jízdní vlastnosti
- vysoká tažná síla



- slabý zvuk odfukování válců
- trochu hlučnější pojezd

leží DPS s rozhraním Next18 a vloženým zvukovým dekodérem PSD XP 5.1 Sound. V budce se nachází podrobně vybavené stanoviště s funkčním osvětlením (F7) a stejně jako u BR 83.10 také funkční topeniště (F3) s červenou ledkou. Se zapnutím blikajícího topeniště se spustí zvuk přikládání uhlí a nakonec vrznou zavírající se dvířka. Osvětlen je též pojezd (F8) jednou ledkou na každé straně nad čtvrtým spřaženým dvojkolím.

Na obou čelech jsou spolehlivé kinematiky s normovanou šachtou. Firma Piko nově od roku 2023 nabízí krátká spřáhla kompatibilní s ostatními výrobci, tento model je jimi již z výroby opatřen. Většinu modelářů konečně odpadá nahrazování dříve dodávaných spřáhel očkových. Délka modelu přes nárazníky činí 115,4 mm. Přepočtem ze skutečných 13 800 mm vychází rovných 115 mm, odchylka je minimální. Kola spřažených dvojkolí měří 10,85 mm. Po přepočtu je to 1 302 mm, v reálu mají průměr 1 350 mm. Průměr kol běhounů je 8,15 mm,



po přepočtu 978 mm, v reálu měří 1 000 mm. Osvětlení je dvoubodové teple bílé a dvoubodové červené na obou čelech, přepíná se v závislosti na směru jízdy. Červená světla je navíc možné zapnout/vypnout jednotlivě (F9 levé, F10 pravé). Zhasínání i rozsvěcení je pozvolné.

Model má množství detailů včetně brzdového ústrojí na spodku. Z výroby jsou osazená madla, zkrácené šroubovky i brzdové hadice, přibaleny jsou však též plnohodnotné. Povrchová úprava je perfektní, popisky bez kazů, ostré, čitelné.



U ozvučeného modelu je reproduktor umístěn v dýmnici. Lokomotiva se bohužel vyznačuje jednou vlastností, která milovníky zvuku parních lokomotiv moc nenadchne. Všechny zvuky jsou dobře slyšitelné, ale právě zvuk odfukujících válců během jízdy je velice slabý. Slyšet je pouze při rozjezdu a pak během jízdy téměř vůbec. Problém se řešil na TT-Boardu, kde bylo mimo jiné uvedeno, že výrobce na dotazy k této záležitosti nereaguje. Nakonec ale jeden z uživatelů přinesl jisté řešení, které mně osobně dostačuje, i když je to za cenu vypnutí závislosti zvuku na zátěži. Sám se zatím v tom množství CV neorientuji, takže jsem jen důvěřivě opsal nastavení, které nabídl. Po tomto zásahu je zvuk vyhovující a dobře slyšitelný.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon zajišťuje motor se setrvačником umístěný v kotli a přes převodovku pohání čtvrté spřažené dvojkolí, to je opatřené bandážemi. Ostatní dvojkolí jsou poháněna přes rozvody. Jízda je plynulá,

ale trochu hlučnější. Konstrukce je zřejmě obdobná jako u BR 83.10, u níž jsem hlučnou jízdu také zmiňoval. A opět se nejedná o ojedinělý jev, stejné poznatky mají i další majitelé. V ruce jsem měl čtyři kusy, tato vlastnost se projevila u všech. Sběr proudu obstarávají oba běhouny a spřažená dvojkolí (kromě čtvrtého bandážovaného), celkem tedy 10 kol. Sběrače přiléhají na kola buď zezadu, nebo jsou u druhého a třetího dvojkolí mezi jejich okolkami. Sběr je spolehlivý, a to i díky tomu, že běhouny dobře kopírují nerovnosti tratě. Jako nejmenší průjezdový poloměr je uvedeno 310 mm, na zkušebním okruhu však lokomotiva projela bez problému i rádius 267 mm.

Model váží 153 g a tažná síla je dostatečná. Nákladní vlak o 20 různých vozech s 56 nápravami a s délkou soupravy 217 cm zvládá na stoupání 42 ‰ s obloukem na konci bez problémů a bez prokluzu!

Rozjezd do plné, v dekodéru továrně nastavené rychlosti 58,2 km/h (předloha jezdila 65 km/h) trvá asi 25 sekund. Dojezd z této rychlosti trvá 19 sekund. Při přerušení napájení v maximální nastavené rychlosti dojíždí model setrvačností do vzdálenosti 21 mm. ○



Hodnocení

Firma Piko páry umí, o tom netřeba diskutovat. Je jen škoda, že u těch dvou posledních se vyskytl vždy nějaký problém s dekodérem. U první série řady 83.10 to byla chyba firmwaru, zde zase sotva slyšitelný zvuk jízdy. Jistá hlučnost pojezdu je zřejmě dána konstrukcí, neboť je to jev velice rozšířený. Oproti tomu provedení modelu je precizní, na kolejišti vypadá úchvatně a jízdní vlastnosti má rovněž výborné. Díky použití kovových částí je dostatečně těžký a má velkou tažnou sílu.



Legendární Krokodýli slaví sto let od zrození

Ikonické elektrické rychlíkové lokomotivy, které byly u Rakouských spolkových drah (BBÖ, respektive ÖBB) označeny řadami 1100 a 1100.1, později jako 1089 a 1189, získaly přezdívku Krokodýl. A to především díky jejich délce, ale i pro původní, tmavě zelený nátěr. Typově odpovídaly Krokodýlům Švýcarských spolkových drah (SBB-CFF-FFS) řad Ce 6/8 II a Ce 6/8 III. Rakouským strojům se také přezdívalo Tatzelwurm, což je mytické zvíře, které podle legendy žilo v odlehlých alpských údolích.

Pavel Nový | Foto: Richard Gerbig, sbírka Arthura Meyera, Wikipedie, archiv SBB-Historic a ETH Bibliothek

Rakouské spolkové dráhy potřebovaly na začátku dvacátých let minulého století pro horský traťový úsek, Arlberskou dráhu vedoucí z Innsbrucku přes Landeck a St. Anton am Arlberg do Bludenze silné rychlíkové lokomotivy s elektrickým pohonem. V té době žádná taková v Rakousku neexistovala, proto bylo rozhodnuto, že se použije konstrukční řešení, vycházející ze švýcarských Krokodýlů řady Ce 6/8 II. Na rozdíl od strojů jezdících ve Švýcarsku byl zvolen poněkud jednodušší pohon – z jalového hřídele s osou téměř v rovině os náprav vycházely spojnice k prvnímu a druhému hnacímu dvojkolí, třetí hnací dvojkolí pak bylo spojnicemi spojeno s druhým.

Prvních sedm strojů dodaly v letech 1923/24 rakouské firmy Brown, Boveri

Werke (elektrická část) a Lokomotivfabrik Floridsdorf (mechanická část). V letech 1926 až 1927 následovalo dalších devět lokomotiv, které byly výkonově silnější, ale také o něco těžší než ty z první série. Prvních sedm dodaných vozidel dostalo sériové označení 1100, dalších devět 1100.1. Zpočátku byly dislokovány v lokomotivním depu v Innsbrucku, později také v Salcburku, odkud byly „komandovány“ na spoje po takzvané Tauernské dráze. S postupující elektrizací přibývala i další místa, kde se tyto mohutné stroje objevovaly. V šedesátých letech minulého století byla většina lokomotiv redislokována do dep v Attnang-Puchheimu a Bischofshofenu.

K říšským drahám a zase zpět

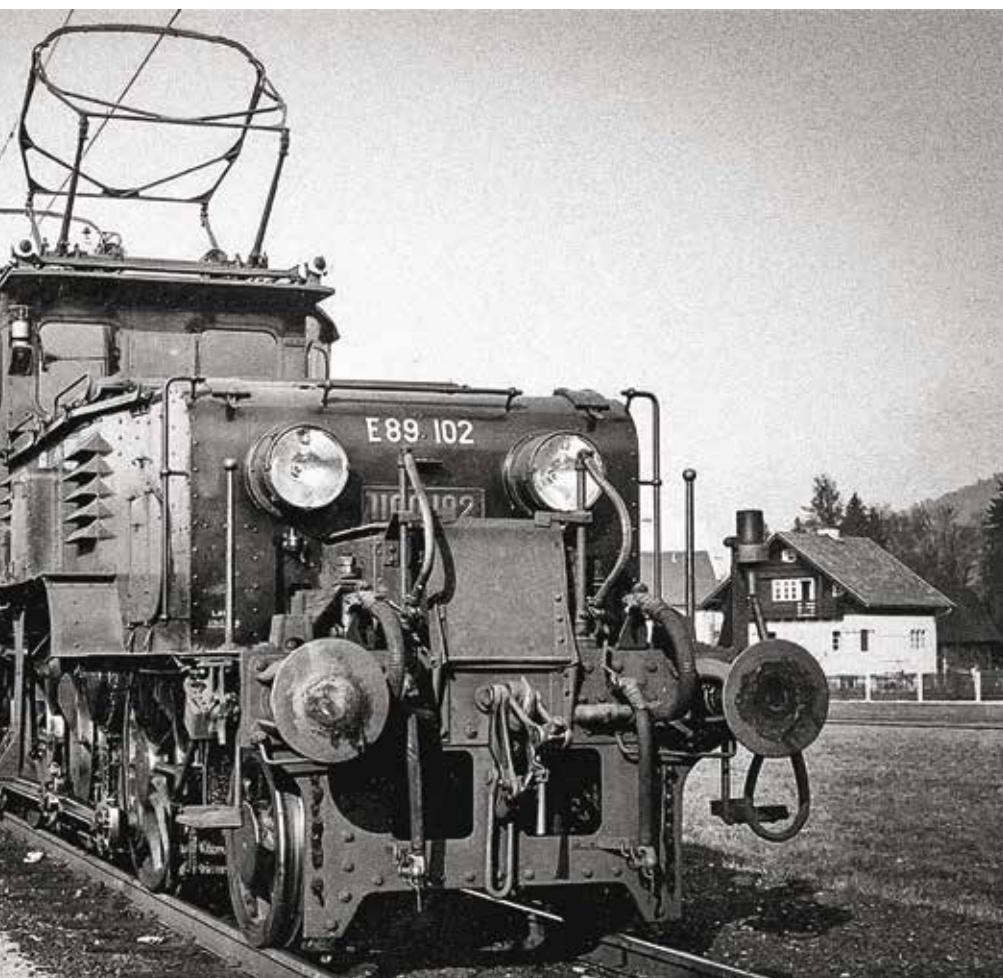
Po obsazení Rakouska v roce 1938 přeznačil elektrické Krokodýly nový vlastník, kterým se staly Německé říšské drá-



ha (Deutsche Reichsbahn), jako řadu E 89 (ex 1100), respektive E 89.1 (ex 1100.1). Po druhé světové válce přešli Krokodýli zpět k obnově Rakouských spolkových drahám, tehdy používajícím zkratku BBÖ. V té době vyšly Centrální dílny Švýcarských spolkových drah (SBB-CFF-FFS) v Curychu svým východním sousedům vstříc a opravily některé rakouské lokomotivy do provozuschopného stavu, včetně dvou Krokodýlů. Protože si válkou zdevastované Rakousko nemohlo v tehdejších poválečných podmínkách zaplatit náklady na opravu, tak si Krokodýli 1100.02 a 1100.06 na svou opravu vydělali tím, že jezdili v letech 1947 až 1948 v čele nákladních vlaků ve Švýcarsku. Po naježdění dohodnutých kilometrů se v únoru 1948 lokomotivy vrátily zpět do Rakouska. V roce 1953 byly Rakouskými spolkovými drahami přeznačeny na řady 1089 a 1189. V aktivní službě vydržely až do roku 1979, kdy dopravce vyřadil poslední stroje z provozu. Naposledy byla tato lokomotivní řada nasazena na dráze Salzkammergutbahn spojující Stainach-Irdning ve Štýrsku s Gmunde-

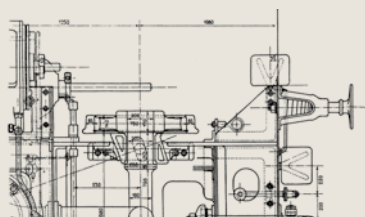


Jediný Krokodýl v oranžovém nátěru byl stroj 1189.02. Zachycen je ve stanici Attnang-Puchheim.



Základní technické údaje

Roky výroby:	1923/24 a 1926/27
Uspořádání:	(1'C) (C1')
Délka:	20 350 / 20 400 mm
Hmotnost ve službě:	113,6 / 116 t
Max. rychlost:	65 / 75 km/h
Trakční motory:	4
Trvalý výkon:	1 600 (při 57 km/h) 1 740 kW (při 60 km/h)
Trakční napětí:	15 kV / 16,7 Hz



Adamsův běhoun

nem, Attnang-Puchheimem a Schärdingem v Horním Rakousku.

Pojezd této mohutné lokomotivy tvořily dva čtyřnápravové podvozky, spojené těsným spřáhlem, které přebíralo veškeré tažné a tlakové síly. Každý podvozek byl vybaven třemi hnacími nápravami. Podvozky byly u Krokodýlů spojeny a jejich součástí se stal i běhoun a přenos po-

délných sil probíhal mimo skříň lokomotivy. Na vnějších čelech lokomotiv byly oba rámy podvozků opatřeny tažným a narážecím ústrojím. Pro tyto mohutné stroje byl typický spojnicový pohon. Pojezdová dvojkolí byla konstruována jako takzvaný Adamsův běhoun. Ten se při příčném posuvu natáčí - toho je dosaženo šikmo posuvným uložením ložiskových skříní, a navíc je opatřen vratnými pružinami. Lokomotivu brzdila podtlaková brzda, která mohla být použita i jako vlaková brzda a byla také přes ventil napojená na brzdou stlačeným vzduchem pro soupravu vozů. Brzdít bylo možné všechna dvojkolí, ale ruční brzda působila pouze na nápravu přiléhající ke kabině strojvedoucího.

Typický plazivý pohyb

Do strojů byly zastavěny celkem čtyři trakční elektromotory, vždy po dvou zapojených do série, které poháněl jalový hřídel. Z něj se kroutící moment přenášel spojnicemi na hnací dvojkolí. Spojnicový pohon však způsoboval ve vyšších rychlostech lehce „vrtivý“ pohyb, což mimo jiné připomínalo plazivý pohyb krokodýla, podle kterého dostala lokomotiva přezdívku. Trakční motory byly dvanáctipólové, jednofázové sériově vinuté o hodinovém výkonu 450 kW při 930 otáčkách za minutu (řada ÖBB 1100), nebo čtrnáctipólové, sériově vinuté o hodinovém výkonu 457 kW při 950 otáčkách za minutu (řada ÖBB 1100.1). Hlavní transformátor měl trvalý výkon 1 730 kVA (řada 1100) nebo 1 920 kVA (1100.1). Lokomotiva se řídila ručně ovládaným osmnáctistupňovým nízkonapětovým posuvným reostatem, později byl počet rychlostních stupňů omezen na 13 nebo 15 (řada 1089) z důvodu minimalizace elektrických přeskoků.

Skříň lokomotivy se skládala ze tří částí. Ve střední, vyvýšené části, kde se nacházela kabina strojvedoucího, byl umístěn především transformátor, vo-



Jeden z muzejních strojů – 1089.06 je deponovaný v německém Auto- und Technik-Museum v Sinsheimu.



Krokodýli ÖBB dosloužili, podobně jako stroj 1189.03 zobrazený v říjnu 1978 v Gmundenu, v nákladní přepravě.

lič odboček a pomocné pohony a na střeše byly umístěny dva „klasické“ sběrače proudu. Na obou čelech kabiny byla situována stanoviště strojvedoucího. Na střední část navazovaly na obou stranách nízké, podlouhlé kapoty, které byly užší než střední „strojvůdcovská“ část, a navíc byly součástí podvozků. Kapoty ukrývaly trakční motory a některá další zařízení. Lokomotivy měly původně dva sběrače typu BBC, které byly později vyměněny za pantografy typu I BBÖ. V šedesátých letech minulého století dostaly všechny stroje dva dvouramenné či někdy označované „nůžkové“ sběrače ÖBB typu IV s lyžinami typu Wanisch.

Zelené, hnědé a nakonec oranžové

Původní barevné provedení strojů bylo provedeno tmavě zeleným nátěrem se světle zelenými ozdobnými linkami, obdobně jako tomu bylo u osobních vozů. Podvozky byly natřeny černou barvou, jednotlivé součásti, jako hnací tyče a nárazníky, byly z holého kovu, střecha byla světle šedá a takzvané živé části a proudové sběrače byly natřeny červenou barvou. Toto barevné schéma lokomotiv vydrželo až do začlenění strojů do Německých říšských drah, která až do roku 1942 používala nové nátěrové schéma v šedé kamufláži. Ne však důsledně na všech strojích. Lokomotivy 1189.05 a 1189.08 jezdily v letech 1953 až 1955 navíc v hnědém nátěru,

ale od tohoto schématu, které ÖBB vyzkoušely i na motorových lokomotivách řady 2045, se upustilo ve prospěch zbarvení v jedlové zeleni (RAL 6009). Dnešní muzejní lokomotiva 1189.02 byla jako jediná v červnu 1971 natřena v tehdy novém barevném oranžovém schématu.

V letech 1978 až 1979 byla lokomotiva 1089.06 prezentována na výstavě nazvané Krokodýl ve švýcarském muzeu dopravy (Verkehrshaus) v Lucernu, dnes se nachází v německém muzeu Auto- und Tech-

nikmuseum v Sinsheimu. Lokomotiva 1189.02 se dochovala dodnes a je používána k vedení rakouských nostalgických vlaků. Byla zrestaurována do původního meziválečného stavu, dostala také původní číslo 1100.102 a v roce 2021 putovala z Vídně do muzejní deponie ÖGEG (Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte) v Ampflwangu. K dispozici je ještě muzejní stroj 1189.05, který je deponovaný v železničním muzeu (Eisenbahnmuseum) v rakouském Strasshofu. ○



Pohled na rakouský stroj 1100.02, který nesl ještě německé označení E 89.002. Snímek zachycuje lokomotivu v období po druhé světové válce v centrálních dílnách v Curychu.

Z Prahy na Semmering a zpět railjetem za jediný den

Máte jeden volný den a přemýšlíte, jak jej co nejplodněji využít? Na drážní výlet po republice je to času dost, pokud vás však volají dálky a toužíte po výrazné změně scenérie, už to tak slavné není. Jedna zcela mimořádná varianta se však nabízí. Pokud totiž ráno nasednete v Praze na railjet, po poledni už můžete v podhůří Alp obdivovat jednu z nejvelkolepějších světových železnic, abyste večer byli bezpečně zpět v českém hlavním městě. A že toho je na Semmeringu k objevování.





Praha, 6:45. Rakouská lákadla jsou blíže, než by se zdálo. Vídeň, Semmering, Mürzzuschlag, Graz...



Tunel pod Semmeringem už místy spěje k dokončení.

Vít Čepický | Foto: autor, Jiří Štebábek, ÖBB, Richard Weber

Předně je třeba přiznat, že si výletník musí ke stihnutí celé anabáze poněkud přivstat. Kýžený railjet 593 (73) Vindobona z Prahy hlavního nádraží odjíždí v 6:45, Pardubičtí ovšem už mají hodinku k dobru a Brňané aby zvažili, zda si výlet neprotáhnou dřívějším rj 71. My ale vyrážíme z hlavního města a ještě tentýž den v rozumném časovém horizontu se do něj hodláme i vrátit.

Cíl je jasný. Semmering. Celkem 42 kilometrů dlouhá dráha z Gloggnitzu do Mürzzuschlagu, první normálněrozchodné evropské překolejení hor, díky němuž se rakousko-uherská říše o něco smrskla a nabídka pro železniční fajnšmekry se naopak rozrostla o jedno z nejvelkolepějších představení. Ačkoliv první lokomotiva projela horskou železnici již před 170 lety, konkrétně 23. října 1853, tedy v roce, kdy Francii vládl Napoleon a František Josef I. byl mladíkem na počátku politické kariéry, pro našince ještě nikdy nebyla tak dostupná jako nyní.

Paradoxně poměrně brzy o svou dostupnost částečně přijde. Za pár let ji, alespoň tedy pro dálkové vlaky, nahradí nový úpatní tunel. Cesta z Vídně do Štýrského Hradce se zkrátí o půlhodinu, zároveň ale cestující přijdou o neuvěřitelnou scenérii, již vymění za 27 kilometrů tmy. Semmering samozřejmě nadále půjde přejet „horem“ osobními vlaky, české railjety by se ale měly zanořit hluboko pod skalní masiv. Díky tomu nyní panuje ideální období k návštěvě – railjety se ještě klikatí přes nespočetné mosty, skrz tunele a nad údolními, zároveň se ale samotná výstavba Semmeringového úpatního tunelu stává dalším z poutavých cílů cesty.

K levému okénku!

Nespornou výhodou celé cesty je, že se výletník díky ČD restaurantu vůbec nemusí starat o zásobení potravinami. První káva za Prahou, u Pardubic snídaně, v údolí Orlice a Svitavy samozřejmě neruší představení za okny, za Brnem pozdravit Pálavu, při průjezdu Vídní objednat oběd a krásně to vyjde, abyste u Vídeňského Nového Města odkládali příbor, protože to hlavní již začíná. Nejprve se v dále objeví první zasněžené vrcholky, v Gloggnitzu ale už rychle na levou stranu k okénku.

Hned v prvním pravém oblouku za nádražím se totiž mihne velkolepé staveníště Semmeringového tunelu. Uvidíte dva již dokončené mosty přes říčku Schwarzu, severní portály tunelu a pásový dopravník, který rubaninu převáží z tunelu rovnou na překladiště do nákladních vagonů. Ovšem možné taky je, že na speciální vlečce ke stavbě tunelu bude stát vyrovnaná řada odstavených vagonů a neuvídíte nic. Nad celým staveništěm

má firma ÖBB Infra zřízenou expozici s výhledem a představením celého projektu, ale to až třeba někdy příště. Vlak totiž uhání dál a postupně mění okna po levé straně na vysílání dechberoucího přírodovědného dokumentu vysílaného v maximálním rozlišení.

Z drážního hlediska stojí za zmínku i následující nádraží v Payerbachu. Po levé straně se mihne pomník s rakouskou parní lokomotivou řady 95, která zde odvedla kus práce na postřích, trať zde totiž začíná opravdu strmě stoupat. A výjimečně na pravé straně stojí za povšimnutí trať Payerbach Lokalbahn či Höllentalbahn, šestikilometrová elektrifikovaná dráha rozchodu 760 mm. Původně nákladní drážka z roku 1918 začala v roce 1926 vozit těž cestující. Dodnes si udržuje historický, spíše tramvajový charakter a vozí výletníky do Hirschwangu, odkud je to už jen kousek k lanovce Raxseilbahn vedoucí na hřeben do 1 500 m n. m.



Pomník rytíře von Ghegy v Semmeringu střeží motorový vůz řady 5144 rakouských drah.



trati. Za stanicí Eichberg vlak obkrouží další vrcholek a nadále stoupá po úpatí dalšího z údolí. Přichází první opravdu velkolepé viadukty, tunely, před stanicí Britenstein zaujme skalní galerie, kterou vlak projíždí a na kterou se brzy podíváme i z poněkud jiného úhlu.

A pak je tu další obrát o 180° a jedna z nejkoničtějších staveb Semmeringu, dvoupatrový Kalte-Rinne-Viadukt, díky němuž koleje překonávají údolí a přimykají se k dalšímu svahu. Zde nemůžeme nezmínit Ghega-Museum stojící u kraje mostu, jednu z mnoha připomínek geniálního rakouského inženýra Carla Rittera von Ghegy, který dokázal nesmírně smělý plán horské železnice realizovat.

Horský vzduch

A pak ještě několik oblouků a tunelů a vlak rázem staví na nádraží Semmering, kde se sice nenachází žádné

Na jižní portál semmeringského tunelu se můžete podívat pěkně z nadhledu.

Railjet v táhlém levém oblouku snižuje cestovní rychlost, ale to je dobře, jelikož se začínají otevírat ty nejkrásnější výhledy. Po 180° obrátu dramaticky vystupují protější tisícové vrcholy a díky výhledu na trať v údolí, kterým vlak před pár okamžiky projížděl, si cestující začíná plně uvědomovat velkolepé stoupání adhezní

významné osídlení, ale přesto zde staví většina dálkových vlaků, krom jiného i railjet z Prahy. Je 12:15, lehce po poledni, hlavně si něco nezapomenout, nádraží přichází velmi náhle, a už člověk stojí na nástupišti nádraží, jehož název se stal synonymem pro všechny velkolepější horské dráhy, nasává čistý horský vzduch a sleduje modrou soupravu mizející v Alter Semmeringtunnel.

Je to opravdu zvláštní pocit. Ještě před pár hodinami pražské metro, ranní nádražní ruch, poté důvěrně známý vlak a pomalu se měnící scénérie, najednou však tisícové vrcholky všude kolem a v dále skřípění vlaků, které již 170 let zdolávají zdejší krkolomnou železnici. Člověka to znovu naplňuje nesmírnou úctou k tomu, čeho byli tehdejší inženýři a stavitelé v čele s von Ghegou schopni, tím Ghegou, který je na semmeringském nádraží navždy vyobrazený a kontroluje tak své velkolepé dílo.

Jenže aby i běžný pocestný plně pochopil velikost jeho díla (a díla tisíců dalších bezejmenných lidí, z nichž 89 za stavbu

položilo svůj život), je třeba se na stavbu a celý krajinný kontext podívat trochu s odstupem. A tak vyrazím proti směru mé jízdy podél dráhy. Ostatně – turistická stezka se klikatí prakticky podél celého nejpůvabnějšího úseku, tedy z Payerbachu na Semmering, či sklonově poněkud příznivěji naopak. Když máte dostatek času, můžete si díky tomu trať prohlédnout vskutku zevrubně.

Já ale mířím na patrně nejvelkolepější místo. Nejprve kolem zastávky Wolfsbergkogel, pak pod lázeňským domem Kurhaus Semmering. Ten sám o sobě zasluhuje zmínku – zdá se krásný a velkolepý hotel při bližším pohledu evidentně už mnoho let chátrá a stává se postupně odrazem největší slávy a následně lehkého úpadku vídeňského letoviska. Byla to totiž právě dráha, která se zasloužila o rozvoj místních lázní, a Kurhaus společně s hotelem Panhans a Südbahnhotelem se staly jejich vznešeným symbolem. Ovšem postupně zpřístupňování nových lokací nakonec vedlo k určitému poklesu zájmu, na jehož konci stál i (snad dočasný) konec Kurhausu Semmering.

Vrchol výletu

Jen o pár desítek metrů dále ale přichází jeden z vrcholů výletu. Rozhledna Doppelweiterwarte. Nenápadná dřevěná konstrukce otevírá komplexní výhled na nejzajímavější úsek tratě. Desítky minut tu lze strávit pozorováním railjetů v barvách Českých drah i ÖBB, nespočetných nákladních vlaků, v jejichž čele elektricky supí, je-li to vůbec možné, dvě výkonné lokomotivy, nebo svižných jednotek na osobních vlacích. Jednotlivé soupravy se každou chvílí ztrácí z dohledu a opět objevují, v obloucích skřípějí na celé údolí, neskutečný dojem pak dokreslují vysoké štíty nad tou vši nádhrou. Kdyby si podobné dioráma vymyslel železniční modelář, tak by musel být nařknut z přílišné představitivosti; jenže pohled je to skutečný. A jen o několik set metrů dále se vyjevuje snad ještě krásnější vyhlídka 20-Schilling-Blick, odkud se téměř není možné odtrhnout.

Pokud se vám to přesto povede, gratuluji, byť ještě nemáte vyhráno. Dle časových možností se pak nabízí několik variant tras. Od návratu na Semmering k railjetu přes rychlý sestup po zelené značce na osobní vlak do Breitensteinu, delší, ale krásnou trasu podél dráhy, přes muzeum Carla Ghegy a viadukt Kalte Rinne do Breitensteinu po nejkratší možnou, návrat k zastávce Wolfsbergkogel, která ovšem poskytne možnost uzavřít celkový dojem z místa. A tu volím i já.



I uprostřed Rakouska si v railjetu vychutnáte radosti z českého restauračního vozu.

CESTOPIS





← Semmering je i důležitá nákladní tepna.

Z Wolfsbergkogelu totiž pokračuji osobním vlakem cityjet, konkrétně řadou 4024, tedy čtyřdílnou jednotkou Bombardier Talent. Volně průchozí, částečně nízkopodlažní jednotka s vizuálně příjemným interiérem mě veze nejprve zpět na Semmering a pak dále dolů ve směru Mürzzuschlag.

U paty tunelu

Pomyslný konec Semmeringské horské dráhy momentálně podstupuje zásadní a velmi zdařilou rekonstrukci, jež se pomalu chýlí k dokončení. Již při příjezdu je patrný nový přesmyk, který vede k jižním portálům úpatního tunelu. Za pár minut mi sice jede rakouský railjet do Vídně, odkud bych s přestupem mohl dál pokračovat domů, já ale rád počkám na modrou soupravu Českých drah, hodina se mi hodí.

V Mürzzuschlagu jsou totiž další dvě velká drážní lákadla. Zejména Muzeum Jižní dráhy, Südbahnmuseum. Pozor, v zimě je třeba vystihnout nepravidelnou otevírací dobu, odměnou vám ale bude velmi zdařile komponovaná expozice o slovnuté trati v prostorách bývalého lokomotivního depa. Samotný areál ale stojí za návštěvu i mimo otevírací dobu, navíc je cestou k rozhledně, jež dá návštěvníkovi naopak nahlédnout do budoucna.

Krásný výhled na obnovené nádraží a portály Semmering-Basistunnel dává na odív vervu, s jakou Rakušané pokračují v odkazu Chegy a zdolávají další a další dříve nezdolatelné alpské vrcholy. Byl tentokrát již převážně tou méně atraktivní, zároveň ale o mnoho efektivnější metodou. Tak snad se sousedům dílo podaří, vyraženo je již 97% tunelů a plně zprovoznění se aktuálně chystá na rok 2030.

Nakonec se v Mürzzuschlagu naložuji do modrého railjetu v 15:32. Vítá mě tatáž sestava restauračního vozu, se kterou jsem již jel dopoledne, a já si objednávám na mé poslední dnešní překolejení ještě jednu kávu. Když jsou dny delší, dá se mimochodem jet ještě o hodinu (rakouský railjet a velmi dobře návazné přestupy ve Vídni a Břeclavi) či dvě později (ČD railjet), mně ale bohatě stačí rj 370, škoda propásnout západ slunce nad Semmeringem. Za Břeclaví pak ještě chutná večere v podobě guláše z vepřových líček, následně plechovka výtečného Chrousta, konkrétně Grapefruit Milkshake IPA na dobré zažití, a ve 21:11 vystupuji na pražském hlavním nádraží. A tak trochu přemýšlím, zdali se mi to vše jen nezdálo. Tak se jedte taky podívat a přesvědčit se, jestli tam všechna ta nádhera ještě je... ◯



Muzeum v Mürzzuschlagu stojí za návštěvu, pozor však na otevírací dobu.

← Než rychlíkové vlaky zamíří pod zvedající se alpský masiv do úpatního tunelu, je ideální chvíle k návštěvě jedné z nejkrásnějších evropských drah.

Napsali o nás...

Přímé spojení Cheb – Norimberk končí, české straně se krok DB nelíbí

Spěšné vlaky mezi Chebem a Norimberkem s příchodem nového jízdního řádu končí. Vlak, který umožňuje například spojení Prahy a druhého největšího bavorského města s jedním přestupem v Chebu, nově pojedje jen do Markredwitzu, kde se bude muset přestoupit na jiný. Změna se objevila v jízdních řádech, České dráhy ji jako dopravce na tuzemské straně potvrdily. Důvody ale neznají. I s přestupem by celková jízdní doba měla zůstat stejná: dosud vlaky z Chebu jedou 1 hodinu a 46 minut, stejně potrvá i cesta s přestupem. Ve směru z Norimberka bude spojení o tři minuty pomalejší. Dopravcem na německé straně je DB Regio Bayern. Na české straně je vlak jako linka R33 v objednávce ministerstva dopravy. „Pokud budou vlaky s přestupem znamenat odliv cestujících, pak objednávku upravíme,“ řekl mluvčí ministerstva dopravy. **Zdopravy.cz 2. 11. 2023**



Do Česka dorazil na testy FLIRT pro srbské železnice

Do Zkušební centra Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ), dceřiné společnosti Českých drah, dorazila počátkem listopadu další jednotka FLIRT od společnosti Stadler Rail. Tentokrát ve čtyřvozové podobě pro srbské železnice Srbija Voz. O příjezdu informoval VUZ na sociálních sítích. Jde o jednu z osmnácti jednotek, které si srbský dopravce objednal. Premiéru si jednotka odbyla letos v září na veletrhu Trako v Gdaňsku. Srbský dopravce je pro Stadler důležitým zákazníkem, ve dvou smlouvách odebral již čtyřiadvacet jednotek FLIRT. Poslední dodal výrobce Ioni. Vozidla z nové objednávky mají být nasazena do provozu s cestujícími v příštím roce. Stadler dodal do Srbska i dvoupodlažní jednotky KISS. Hodnota zakázky na 18 jednotek je 112,3 milionu eur, Stadler v tendru nové vlaky porazil Alstom a Hitachi Rail. Nové jednotky se vyrábějí v polském závodu Stadleru. Jsou 80,7 metru dlouhé, měří o 3,6 metru více než poslední jednotky pro srbského dopravce. Mají současně o 20 míst více, celkem tedy 244, a také druhou toaletu. **Zdopravy.cz 5. 11. 2023**

Správa železnic řeší, co s poruchami evropského zabezpečovače ETCS

Správa železnic eviduje měsíčně 25 až 35 výpadků provozu evropského zabezpečovače ETCS na aktuálně jedině české trati s takzvaným výhradním provozem. Výpadky na trati Olomouc – Uničov – Šumperk, které se přezdíva Uničovka a která prošla rozsáhlou modernizací, vedou k zastavování vlaků a zpožděním. „Měsíčně se na Uničovce uskuteční zhruba 1 600 jízd vlaků a registrujeme zhruba 25 až 35 zastavení. Za uplynulý měsíc šlo o 30 případů,“ řekla mluvčí SŽ Nela Eberl Friebová. Výpadky se tak podle statistik staly v podstatě každodenní záležitostí. Problém trvá několik měsíců a stále není vyřešen. „Problémy jsou dlouhodobé. Zpoždění se pohybují v řádu až desítek minut a celková doba zpoždění všech spojů činila 994 minut. Odřeknuto bylo celkem 16 vlaků,“ doplnila mluvčí ČD Vanda Rajnochová. **Zdopravy.cz 8. 11. 2023**

České dráhy mění název pro vlaky do Mnichova, spojení zpomalí

V seznamu názvů dálkových vlaků Českých drah se od změny jízdního řádu objeví nové jméno. České dráhy nově zavádí Bavorské expresy, které budou označovat dálkové vlaky z Prahy do Mnichova. Dosud jezdily, stejně jako spoje z Prahy do Chebu, pod názvem Západní expres. Nejde o jedinou novinku na trase z Prahy do Plzně a dál na západ. Kvůli stavebním pracím u Karlštejna a dalšímu omezení u Výtoňského mostu dojde k prodloužení jízdních dob. „Vede nás k tomu především odlišný typ používaných souprav, kdy na spojích do Chebu jezdí netraktivní jednotky Interjet, zatímco směrem do Mnichova používáme vozy klasické stavby a soupravy jsou dílem operovány ČD a dílem německým dopravcem pod obchodní značkou Alex. Pro zákazníky se tak zjednoduší orientace v jízdním řádu,“ vysvětlil mluvčí ČD Petr Štáhlavský. **Zdopravy.cz 11. 11. 2023**

Vlaky v Ústí nad Orlicí nakonec zastaví. Nebude to ale zadarmo

Orlickoústecká radnice se rozhodla, že se nevdá zastavování expresních vlaků uprostřed města. Nebude to však zadarmo. Zastavování čtyř rychlíků vyšší kategorie s označením Ex1 bude stát 742 tisíc korun. Finanční kompenzaci po městu požadují České dráhy, které vlaky kategorie IC a EC provozují jako komerční spoje, na něž nedostávají dotace. „Nakonec se nám podařilo s Českými drahami pro zastávku Ústí nad Orlicí město domluvit na zastavování čtyř vlaků linky Ex1. Veřejnost měla zájem na tom, aby vlaky dál v centru zastavovaly,“ řekl starosta Ústí nad Orlicí Petr Hájek. Ještě v září to vypadalo, že na orlickoústecké zastávce v centru města budou od prosince zastavovat jen osobní vlaky. ČD usoudily, že na nádraží nastupuje tak málo lidí, že zastavení čtrnácti souprav na lince Praha–Ostrava se nevyplatí. **MFDNES 23. 11. 2023**

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



Zájezdy na léto 2024 si můžete rezervovat již nyní za výhodné first minute ceny. Aktualizujeme nabídku postupně tak, jak dostáváme ceny od hotelů.

Vybrat si můžete i od našich spřátelených CK (Čedok, Exim, Fischer, Travel Family, TUI, Canaria, Mayer Crocus aj.). Zde si zájezd VYBERETE, ale rezervujete si jej u ČD TRAVEL. Pak budeme moci snížit cenu zájezdu o případnou dotaci, která bude schválena na rok 2024. Pokud jej objednáte přímo u jiné CK, nemůžeme pak již změnit rezervaci.

V případě jakýchkoliv dotazů nám napište nebo zavolejte (viz kontakty na webových stránkách). Jsme připraveni vám poradit.

Příjemný podzim přeje kolektiv
ČD travel – Vaše cestovní kancelář



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



Nadační fond Skupiny ČD
ŽELEZNICE SRDCEM

Pomoc železničářům v nesnázích

Na trati života se může vždy objevit překážka. Nadační fond ŽELEZNICE SRDCEM pomáhá železničářům a jejich rodinám k návratu do běžných kolejí.

www.zeleznicesrdcem.cz

Přispějte společně s námi
 na transparentní účet
 2402887002/5500



QR Platba

Pro načtení QR kódu použijte aplikaci mobilního bankovníctví.



Království železnic
 je partnerem Nadačního fondu
 ŽELEZNICE SRDCEM.

 **Cargo**

 **České dráhy**
 Národní dopravec





do 26. prosince 2023

Pojedte do Vídně a vychutnejte si kouzlo adventu

Vídeňané dokážou své město v čase adventu náležitě vyzdobit. Největší hrou světel se pyšní vánoční trh na náměstí Rathausplatz, kde nabízí vánoční sortiment více než sto pestrobarevných stánků. Ale i jiná místa v rakouské metropoli oplývají náležitou sváteční atmosférou. Přijďte se podívat. Už 10. listopadu se ve Vídni otevřou první vánoční trhy včetně toho největšího a nejznámějšího před vídeňskou radnicí – Wiener Christkindlmarktu s bruslařskou dráhou, sobím vláčkem a vyhlídkovým kolem. Desítky nazdobených stánků s pestrou nabídkou vánočního sortimentu a občerstvení objevíte i před katedrálou sv. Štěpána nebo na náměstí Am Hof. Nedlouho poté se začne prodávat svazované víno a horký punč také ve vánoční vesnici na náměstí Marie Terezie (od 15. 11.), na náměstí Freyung (od 17. 11.) nebo před palácem Horní Belveder (od 17. 11.). Právě tamní trhy patří k nejromantičtějším ve Vídni. Tvoří ho na padesát svátečně vyzdobených stánků s nabídkou rukodělných výrobků a nevšedních vánočních dáreků. Od vídeňského hlavního nádraží se můžete svézt do centra města metrem. U nádraží se nachází stanice linky U1 (Südtiroler Platz). Jízdenku na MHD koupíte v automatu ve vestibulu metra.

Nejblíže železniční stanice: Wien Hbf



16. prosince 2023

Velký svět malé železnice na Nádraží Praha-Prosek

Chtěli byste vidět pražské hlavní nádraží z ptačí perspektivy? Na modelovém kolejišti Nádraží Praha-Prosek je to možné. Toto největší kolejiště velikosti 0 v Česku se nachází v budově Pragoclubu na Střížkově nedaleko stanice metra. Najdete tu funkční modely, maloseriové i současné výrobky. Velikosti modelů se odvíjejí od poměrů rozchodů skutečných a modelových železnic. Zde je rozchod kolejí 32 mm a vlaky jsou 45krát menší než ty skutečné. V prostorách klubu nyní vzniká také nové unikátní kolejiště velikosti I, tj. v měřítku 1 : 32 s rozchodem kolejí 45 mm.

Nejblíže železniční stanice:
Praha-Vysočany, Praha-Holešovice



9. a 10., 16. a 17. a 23. prosince 2023

Vánoční trh s gulášem v pevnosti Königstein

O adventních víkendech můžete navštívit historicko-romantický vánoční trh v saské pevnosti Königstein. Letošní 26. ročník se opět stane oslavou tradiční rukodělné práce. V areálu pevnosti najdete desítky stánků, v nichž prodejci nabízejí v historických kostýmech řemeslné výrobky. Připravené jsou ukázky tradičních řemesel a kulturní program. Ve velkých měděných kotlích se nad otevřeným ohněm uvaří pevnostní punč a gulášová polévka. Kromě vánočních stromečků se na podmanivém osvětlení podílí i řada ochranných hvězd.

Nejblíže železniční stanice:
Königstein (Sächs Schweiz)



do 17. prosince 2023

Plzeň hostí výstavu mašinek a modelového kolejiště

Na výstavu železničních modelů, modelového kolejiště a příslušenství 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 svézt tramvají č. 2 do zastávky Karla Steinera. Velké klubové kolejiště v měřítku H0 (1 : 87) tvoří na 520 metrů kolejí a 200 výhybek. Provoz na něm zajišťuje pět desítek vláček a nechybějí ani pojezdna autička a další doplňky. Kolejiště je stavěno modelářskou technikou. Vše vyjma kolejí, některých mašinek a vagonků je dílem modelářů.

Nejblíže železniční stanice:
Plzeň hl. n.

