

● Seminář Sdělovací a zabezpečovací techniky ČVTSS ... str. 2 ● Odbavení cestující jsou informováni automaticky ... str. 2 ● České dráhy připravují pro PID tři desítky nových vlaků ... str. 2 ● Spolupráce na VRT slaví 5. výročí ... str. 2 ● I tramvajáci podepisují seznání traťových poměrů ... str. 3 ● Nabídka kalendářů na rok 2024 ... str. 4 ● Společenská rubrika ... str. 4 ●

číslo 12

30. června 2023  
ročník 76



# Zájmy strojířů

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJÍŘŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Rail Business Days v ostravském Trojhalí Karolina Staronová tradice na severu

Ve dnech 3. až 5. června se v Ostravě konal železniční veletrh Rail Business Days. Z Brna se tentokrát akce přestěhovala do Trojhalí Karolina severomoravské metropole. Federaci strojířů České republiky reprezentovali členové prezidia FSČR Jiří Šafařík a Pavel Semecký.

Velké množství různých dodavatelů elektronických i mechanických komponentů mělo velmi zajímavé expozice. Například výrobce lokomotivních radiostanic i přenosných vysílaček. Množství těchto modelů, při pohledu na to, s čím dnes jezdí naši posunovači, a co obalují do mikrotenových sáčků, když prší, ovšem budí rozpaky. Ale to je nošení dříví do lesa.

Ve vnitřních expozicích návštěvníky jistě zaujaly zajímavé ukázky diagnostiky měření dvojkolí. Zapomeňte na rozkolky, na posuvná měřítka a jiné pomůcky. Ruční laserové skenery napojené na tablet zvládnou všechnu diagnostiku za několik vteřin. Profil, průměr, rozvor, na co si vzpomenete. Ohledně měření byla prezentována také měřicí jednotka přímo zabudovaná v koleji centra pro údržbu. Při projíždění kolejového vozidla do rychlosti 30 km/h. provede veškeré měření bez potřeby vyvážání dvojkolí.

Při rozhovorech jsem byl informován o technických novinkách v diagnostice tratí a různých možnostech diagnostiky závad na projíždějících vlacích. Novinky v mechanizaci pro údržbu tratí nám také nemohly ujít. I když v oblasti údržby tratí se různé specializované mechanizované stroje nabízí ve velkém, pořád je na tratích hodně ruční práce, kterou žádná mechanizace nenahradí.

Velkou pozornost na sebe poutali výrobci zabezpečovacího zařízení ETCS. Zde jsem měl možnost debatovat s jedním z vystavovatelů a rozebírat situaci ze začátku tohoto roku, kdy ETCS v Olomouci udělila pro manipulační vlak souhlas k jízdě, ale do opačného směru.

Během této výstavy probíhaly i zajímavé konference. Sám jsem se mohl zúčastnit jedné, která byla zaměřena na prezentaci vysokorychlostní železnice. Zástupci Správy železnice prezentovali veškeré možnosti, které by mohla VRT mít a veškerá očekávání, která nejsou malá. Velmi zajímavé byly všechny okolnosti, které vznik VRT doprovází, jak

ekologické, tak ekonomické, tak z ohledem na stoupání či klesání tratí.

Venkovní expozice byla poměrně obsáhlá. Velkým magnetem byla jednotka Slovenských železnic Stadler Kiss, na tomto veletrhu také slavnostně pokřtěná. Tohoto ceremoniálu se také dostalo lokomotivě Siemens Vectron Dual Mode. Stroj s výkonem 2000 kw v elektrické i nezávislé trakci se zdá být zajímavým produktem pro zákazníky, kteří objednávali první kusy. Stejně tak tento výrobce vystavil i „klasickou“ lokomotivu Vectron, se kterými se na našich kolejích setkáváme stále víc, v náteřích jednotlivých dopravců.

Polský výrobce Pesa prezentoval svoji lokomotivu, která je poháněná palivovými vodíkovými články. I na tuto lokomotivu výrobce získává objednávky. Stejně tak vystavoval jednotky ELF, které pro svou potřebu v jednotlivých krajích objednal z domácích dopravců RegioJet i České dráhy.

Nemohla také chybět rekonstruovaná lokomotiva 742 7..., kterou vystavovala společnost ČD Cargo.

**Evžen Mikolajek**

Fotoreportáž z veletrhu si můžete prohlédnout na straně 3.



Členové prezidia Federace strojířů České republiky Jiří Šafařík a Pavel Semecký na ostravském železničním veletrhu.

Foto Martin Ježek

## Dopady vládního „ozdravného balíčku“ na strojířů

Právník FSČR Štěpán Řiháček analyzoval konsolidační balíček vlády a v bodech popsal, jak by se mohly týkat profese strojířů.

**Zrušení odpočtu za členské příspěvky odborovým organizacím**

Navrhuje se zrušení odpočtu od základu daně ve formě zaplacených členských příspěvků odborům, neboť jde o vysoce selektivní výjimku. Mnozí lidé jsou členy různých neziskových organizací - např. výchova a vzdělávání mládeže, sport apod. a žádný odpočet od základu daně uplatnit nemohou. Z pohledu zásad rovnosti a spravedlnosti je obtížné zdůvodnit, proč právě jen tento jeden neziskový subjekt má právo na toto zvýhodnění.

**Zrušení osvobození nadlimitních stravenek**

S ohledem na neplnění účelu daňové výjimky se navrhuje zrušení osvobození nadlimitních stravenek. Ty dnes na rozdíl od tzv. stravenkového paušálu mohou být poskytovány bez limitu, čímž mohou tyto stravovací benefity činit rádoře i stovky korun denně (tzv. manažerské stravenky). V souvislosti s tím dojde i k úpravě stravovacího

paušálu tak, aby ho mohly adekvátně čerpat i osoby na delších pracovních směnách.

**Zrušení osvobození nepeněžních benefitů zaměstnancům**

Navrhuje se zrušení osvobození nepeněžních benefitů zaměstnancům, neboť jde o selektivní daňovou výjimku, kterou efektivněji uplatňují především větší zaměstnavatelé. U malých firem či živnostníků s malým počtem zaměstnanců není totiž vždy efektivní administrativní náklady na tyto daňové benefity tak, aby byly využity naplno.

**Zrušení odpočtu úhrad za zkoušky ověřující výsledky dalšího vzdělávání**

Návrhem se odstraní sporná oblast podpory formou daňové výjimky. Odpadne tak mj. formalistické posuzování toho, co se podle zákona rozumí „dalším vzděláváním“.

**Změna zákona o akciové společnosti České dráhy státní organizaci**

**Správa železnic a zákona o dráhách**

V rámci konsolidace veřejných rozpočtů se snižuje povinný příděl do sociálního fondu akciové společnosti České dráhy z 2 % na 1 % z ročního objemu mezd a jejich náhrad, obdobně jako je navrhováno v případě fondu kulturních a sociálních potřeb tvořeného podle rozpočtových pravidel. Budou tedy platit shodná pravidla pro tvorbu těchto fondů u subjektů veřejné sféry.

(§ 11 odst. 2 věta druhá)

Nejméně 50 % z povinného přídělu do sociálního fondu musí být využito na příspěvky na produkty spojení na stáří zaměstnanců. Jde o příspěvky na produkty spojení na stáří, které jsou osvobozeny od daně z příjmů fyzických osob podle dosavadního § 6 odst. 9 písm. p) zákona o daních z příjmů. Jedná se o obdobné pravidlo, jako je navrhováno v případě fondu kulturních a sociálních potřeb tvořeného podle rozpočtových pravidel.

**Úprava sazby nemocenského pojištění pro zaměstnance**

Znovuzavedení nemocenského

pojištění zaměstnanců ve snížené výši 0,6 %. Zavedením tohoto opatření se očekává vyrovnání bilance účtu nemocenského pojištění.

Modelový příklad: Průměrná hrubá mzda za rok 2022 dle Českého statistického úřadu činí 40 353 Kč měsíčně, dopady na čistý příjem takového zaměstnance jsou 242 Kč měsíčně (0,6 %).

**Zastropování úlev z odvodů pro dohody o provedení práce**

Nově se stanoví dva limity pro vznik účasti na pojištění zaměstnance, který pracuje na základě dohody o provedení práce (a tím i limity pro placení pojistného na sociální zabezpečení):

první limit bude stanoven pro dohodu o provedení práce u jednoho zaměstnavatele, a to ve výši 25 % průměrné mzdy a druhý limit (vyšší) bude stanoven pro vznik účasti na pojištění při souběhu více dohod o provedení práce u více zaměstnavatelů, a to ve výši 40 % průměrné mzdy.

Pokud zaměstnanec překročí jeden či druhý limit, bude již odvedeno také pojistné. Aby opatření mohlo být

kontrolováno, bude zavedena evidence všech dohod o provedení práce a příjmů z těchto dohod.

**Změna podmínek vyplácení podpory v nezaměstnanosti**

Zpřísnění podmínek pro přiznání nároku v případě opakované evidence (nezaměstnanosti), a to prodloužením doby důchodového pojištění nezbytného pro přiznání nároku v případě opakované evidence. Nepřihlížení k vážným důvodům v případě dobrovolné nezaměstnanosti (ukončení pracovního poměru dohodou nebo vypovědí na straně zaměstnance).

Ruší se institut odsunutí počátku běhu podpůrčí doby u podpory v nezaměstnanosti, pokud uchazeči o zaměstnání vznikl nárok na odstupné, odbytné nebo odchodné. Zároveň se zrušuje související úprava tzv. kompenzace, na kterou vzniklo uchazeči o zaměstnání právo v případě, že mu vznikl nárok na odstupné, odbytné nebo odchodné, ale toto nebylo zaměstnavatelem vyplaceno.

Štěpán Řiháček

## Panoramatické vozy na Moravě



Panoramatických vozů, které jezdí šve Švýcarsku, existuje v celé Evropě pouze dvanáct. Od 11. června poprvé projely Českou republikou v Česku. Rakouské dráhy ÖBB je po dohodě se švýcarským partnerem SBB nasadily na spoje EuroCity Porta Moravica Graz – Břeclav – Ostrava – Przemysl.

**Jako jednička**

Tricet let staré vozy jsou určeny pro mezistátní provoz dálkových vlaků. Jsou klimatizované a mají 54 míst k sezení. Mohou jezdit rychlostí až 200 km/h. V roce 2010 prošly modernizací, kdy byly dosazeny např. elektrické zásuvky 230 V pro napájení přenosné cestovní elektroniky, jako jsou notebooky, tablety nebo mobilní telefony. Vyrobila je švýcarská společnost Schindler Waggon AG. Výrobce udává, že díky velkým obloukovým panoramatickým oknům má cestující až o 90 % větší výhled oproti klasickému vozu a úhel, který může sledovat ze svého místa je o 25 až 40 % větší. Navíc je podlaha v panoramatickém voze výš než v běžných vagoncích, a tak mají cestující o něco lepší výhled i při jízdě kolem protihlukových stěn.

Panoramatický vůz bude ve vlaku Porta Moravica sloužit jako běžný vůz 1. třídy. Platí v něm běžné jízdenky 1. třídy a doporučená je rezervace místa. Cena Flexi základní jednosměrné jízdenky pro 1. třídu v úseku Břeclav – Ostrava hl. n. je 433 Kč. V případě cesty z Ostravy do Grazu přes horskou železnici Semmeringbahn je cena jednosměrné Včasně jízdenky Evropa do panoramatického vozu od 1 181 Kč.

Panoramatický vůz by měl jezdit na spoji Porta Moravica nejméně do konce letošního jízdního řádu v prosinci, ČD upozorňuje, že vůz je v majetku švýcarských drah SBB a zařazuje ho do spoje zahraniční železnice (ÖBB), proto České dráhy nemohou garantovat jeho nasazení.

Text a foto (PeŠ)

## Léto plné zábavy s VPN Family

Kdo by nechtěl ze svých letních výletů posílat fotky nebo videa, užít si videohovor s blízkými nebo kamarády kdykoli a odkudkoliv? Ani letos se s námi na dovolené neztratíte, máme pro vás data na celé léto za neuvěřitelnou cenu. Objednejte si naše mobilní data a surfujte s datovým tarifem 1,5 nebo 3 GB až do konce srpna za cenu jednoho měsíce. Například s datovým tarifem OneNet Mobilní připojení 3 GB ve VPN Family – Vodafone zaplatíte za celé 3 měsíce jen 212 Kč a s Internetem v mobilu L (3 GB FUP) ve VPN Family – O2 jen 239 Kč.

Nechcete, aby vám na dovolené utekly vaše oblíbené pořady a seriály? Objednejte si TV Kuki na prázdniny až na dva měsíce zdarma a zůstaňte v obraze. Objevte s ní skvělé funkce, které vám klasická televize nenabízí – například

sledování zpětně 7 dní až na 5 zařízeních současně.

Objednejte si internet ve VPN Family co nejdříve a využijte naše slevy naplno. Internet v mobilu vám zjednoduší život např. díky mapám, chatu, vyhledávání spojí a můžete také posílat své fotky z cest rodině a přátelům.

Výhodné tarify ve VPN Family – O2 nebo ve VPN Family – Vodafone si může každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic objednat na portále <https://family.cdt.cz> nebo na telefonním čísle 972 111 333. Naleznete tam také kalkulačku pro srovnání cen za mobilní služby a přehledný ceník.

Už 15 tisíc zaměstnanců s rodinami se připojilo do dražní rodiny VPN Family.

Zeptejte se svého kolegy a ušetřete i vy!

(ČD Telematika)

## Seminář Sdělovací a zabezpečovací techniky ČVTSS ETCS – výhradní provoz

ETCS – výhradní provoz, to bylo téma semináře Odborné pobočky Sdělovací a zabezpečovací techniky České vědeckotechnické společnosti spojů (ČVTSS) na Novotného lávce v Praze dne 24. května 2023.

O seminář byl velký zájem a sešlo se zde více jak 120 odborníků provozovatele dráhy i provozovatelů dopravy a odborných firem zajišťujících dodávky a servis Evropského vlakového zabezpečovače (ETCS).

### Uničovské zkušenosti

Přednášky byly velice zajímavé, zejména také díky tomu, že zde byly předneseny zkušenosti z naší první trati, kde je výhradní provoz ETCS na trati Olomouc – Uničov.

Největším problémem se zatím ukazuje ztráta rádiového spojení mezi vlakem a Radioblokovou centrálou (RBC). Z tohoto důvodu bylo nutné přeměrovat některé rádiové antény. Mobilní části ETCS na lokomotivách jsou od různých výrobců různé a tím i zejména díky národním požadavkům na subsystemy brzdnic křivky nejsou všude stejné. Představa některých úředníků Ministerstva dopravy a Správy železnic, že od 1. ledna 2025 nebudou na trati již návštěvní a ve stanicích již budou jen návštěvní podle ETCS, byla hodnocena jako zcela neprofesionální.

### Funkčnost, spolehlivost a odolnost

## Odbavení cestující jsou informováni automaticky Nová aplikace ČD

České dráhy přicházejí v posledních týdnech s novinkami, které zákazníkům usnadní cestování vlakem. Cestující, kteří využívají on-line odbavení a kupují si jízdenku na webu nebo prostřednictvím aplikace Můj vlak, jsou nově automaticky informováni o změnách na cestě. V případě změny řazení vlaků se systém nově postará o přesazení na jiné místo. Cestující bez místenek v dálkových vlacích snáze poznají volná místa.

České dráhy zlepšují informování on-line odbavených cestujících při případných změnách na cestě. Systém



Důvod je zcela prostý – jednak by to představovalo změnu úpravu softwarů na dopravní cestě a opěté přezkoušení zařízení, což jsou nemalé finanční výdaje, ale hlavně – jak vyplynulo i z dotazů z pléna, ve věci rušení systému návštěvní je třeba vyhodnotit tento krok z pohledu funkčnosti, spolehlivosti a odolnosti naší železniční kritické infrastruktury. Válka na Ukrajině jasně ukazuje masové používání prostředků elektronického boje a rušení všech rádiových prostředků a z tohoto pohledu by železnice neměla být odkázána jen a pouze na systém ETCS, který je právě na rádiovém přenosu založen.

Dále je nutné, aby byly k dispozici trenážery, do kterých je možné nahrát jednotlivé tratě. Také doposud nejsou v Depech kolejových vozidel (DKV) vybudovány testovací koleje, podobně, jako byly u národního vlakového zabezpečovače zkušební smyčky VZ.

### Hodně práce

Seminář zcela jasně ukázal, že problematika ETCS je velká a čeká nás ještě hodně práce. Při našich záměrech bychom měli být realističtí a nestavět „vzdušné zámky“ nebo dokonce

ohrožovat funkčnost a spolehlivost naší železnice.

Pro velký zájem se bude seminář opakovat v září. ČVTSS dělá odborné semináře dvakrát ročně – jednou na jaře a pak na podzim a jsou rozděleny na sdělovací techniku a zabezpečovací techniku.

Josef Schrötter, foto archiv ČD



nově automaticky vyhodnocuje změny jízdního řádu oproti zakoupené jízdence. Cestující tak je o případných změnách automaticky informován e-mailem, SMS nebo notifikací v aplikaci Můj vlak. Informace jsou cestujícím nově zaslány v předem stanovených termínech měsíc, týden, den před cestou a v den cesty.

Nově je spuštěno i automatické přesazování na základě změn v řazení vlaků. Když se v daném spoji změni řazení a dotkne se cestujícího, který má už zakoupenou jízdenku, systém ho nově automaticky přesadí na jiné místo ve spoji. Cestující jsou pak automaticky informováni o změně místa k sezení. Kompletní informace o přesazení cestujících má k dispozici i průvodčí, který tak může poradit, kam se usadit.

Další novinka zjednoduší cestování lidem, kteří využijí dálkové vlaky bez místenek. Upravené grafické plánky pro výběr místa ve vlaku usnadní nalezení volných míst k sezení. U vlaků těsně před jejich odjezdem a také u spojů, které jsou už na cestě, cestující nově na první pohled poznají, na která místa nejsou prodané rezervace a jsou určena pro cestující bez místenek. Dosud totiž

byla místa, u kterých skončila možnost rezervace zpravidla dvě hodiny před odjezdem spoje, označena jako obsazená. Ve skutečnosti ale byla část z nich volná, jen došlo k omezení možnosti zakoupit si pro tato místa rezervaci. Možnost pořízení tzv. expresních rezervací nicméně zůstává i nadále. Snazší orientace ve voze by tak ve výsledku měla pomoci k plynulejšímu a komfortnějšímu nástupu do vlaku a obsazení míst. Cestující bez místenky pak mohou mít jistotu, že neobsadili místo někomu se zakoupenou rezervací.

Rozvoj novinek v online odbavení České dráhy průběžně realizují především ve spolupráci s technologickou firmou Chaps, která je součástí Skupiny České dráhy.

On-line odbavení má i další výhody. Při nákupu jízdenky v e-shopu nebo v aplikaci Můj vlak nabízejí České dráhy u většiny dálkových vnitrostátních spojů místenku zdarma. Bezplatná místenka platí i ve vlacích překračujících hranici České republiky při včasnému nákupu nejméně 14 dní před cestou, a to jak ve směru z ČR, tak ve směru ze zahraničí.

Text a foto (luk)

## České dráhy připravují pro PID tři desítky nových vlaků Cestování jako v „trainoffice“

Prakticky denně hlásí Zelená vlna zdržení na příjezdu do Prahy autem z mnoha směrů v délce dvacet, třicet minut. Na železnici za tu dobu dojedou cestující do centra Prahy třeba z Říčán, Černošic, Úval, Čelákovic nebo z Kralup nad Vltavou. Bez čekání v koloně na frekventovaných příjezdových komunikacích do hlavního města, bez problémů s parkováním a s možností využít čas ve vlaku jako v „trainoffice“.

Moderní příměstské vlaky jsou v současnosti vybaveny palubní sítí Wi-Fi a elektrickými zásuvkami 230 V, případně také USB porty pro napájení notebooků, tabletů a mobilních telefonů. Čas na cestě je tak možné využít pro vyřízení e-mailů a jiných pracovních povinností, zhlédnutí filmů, na které není doma čas, anebo přečtení zpráv, novin, časopisů a knih. Proto stoupá obliba vlaků při dojíždění do hlavního města i do dalších aglomerací u všech skupin cestujících.

### Nové vlaky přijdou už letos

Dlouhodobě rostoucí zájem o cestování v příměstské dopravě vyžaduje navýšení počtu souprav, které dopravu zajišťují.

„Počet moderních souprav v Pražské integrované dopravě doplníme už letos o bezbariérové motorové jednotky RegioFox. Těch bude v regionu jezdit deset. V příštím roce nasadíme také 22 třívozových jednotek RegioPanter. Nové motoráky nasadíme na linku S6 z Berouna a Nučic do Prahy-Smíchova. Význam a obliba vlaků na této lince

v posledních letech podstatně vzrostla. Jezdí zde skoro třikrát více cestujících než před přibližně deseti lety. Postupně jsme tam museli navýšovat počet spojů a jejich kapacitu. Původně stačily sólo motoráky řady 810, které jsme pak nahradili Regionovými a nyní zde nasadíme úplně nové vlaky RegioFox s veškerým komfortem. Nabídnou nízkopodlažnost, klimatizaci, zásuvky a USB porty pro dobití cestovní elektroniky nebo palubní Wi-Fi. To umožní proměnit vlak na této lince ve skutečný „trainoffice“ a určitě podpoří další zájem o spoje linky S6 při dojíždění do Prahy i mezi obcemi ve Středočeském kraji,“ říká náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

### O špičce o 50 %

„Elektrické vlaky RegioPanter bude dodávat společnost Škoda Group do Prahy a Středočeského kraje v roce 2024. Nové vlaky nasadíme na linku S4/U4 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem. Mezi Prahou a Kralupy navýšíme kapacitu spojů ve

špičce téměř o 50 %. Další linkou, kde nabídneme podstatně zvýšení komfortu a rozšíření služeb včetně využití vlaku pro práci jako „trainoffice“, budou spěšné vlaky Čáslav – Praha. Ty dovezou obyvatele Kutnohorska do centra Prahy za zhruba hodinu, z Kolínska jim bude trvat cesta přibližně tři čtvrtě hodiny a z Českého Brodu jen něco málo přes 20 minut. Zároveň nové jednotky uvolní část souprav CityElefant pro posílení ostatních linek Pražské integrované dopravy,“ doplňuje ředitel Oblastního centra obchodu Střed Českých drah Jakub Goliáš, který má na starosti osobní vlaky v Praze a Středočeském kraji.

### Vlakem rychle po kraji i v Praze

Vlaky PID, tedy linky S, nabízejí velmi rychlou cestu do Prahy, která může být kratší, než je jen čekání v kolonách na příjezdových komunikacích, tedy bez započtení samotného času cesty. Kolem půl hodiny jedou do centra Prahy osobní zastávkové vlaky například z Říčán, Černošic, Úval, Čelákovic nebo z Kralup nad Vltavou. Spěšné vlaky a rychlíky zapojené do PID dorazí

## Praktičnost kolejových obvodů Zkratovací lano

Časného rána 4. dubna 2023 okolo 03:30 hodin došlo v Holandsku v blízkosti stanice Voorschoten na čtyřkolejné trati Leiden – Den Haag k velké železniční nehodě. V době vzniku nehody byly obě východní koleje z důvodu stavebních prací vyloučeny. Vozidlo kolejářské firmy BAM kolidovalo na nevěřejném přejezdu na jedné z nevyloučených kolejí s nákladním vlakem jedoucím od severu. Jeho lokomotiva byla přítom na své přední části těžce poškozena a trosky stavebního stroje se ocitly také na nevyloučené protisměrné koleji. Jelikož při střetu byla anténa

GSM-R lokomotivy poškozena, nemohl strojvůdce vyslat žádný poplachový signál. Z důvodu svého zranění nebyl také schopen rychle zkratovacím kabelem zkratovat kolejový obvod sousední koleje. V Holandsku jsou tímto lanem vybaveny lokomotivy pro podobný případ. O něco později narazil jižním směrem jedoucí čtyřdílný patrový motorový vlak typu VIRM-VI do trosk dvojcestného vozidla. Přední tři vozy motorového vlaku vykolajily. Zde je opět důkaz praktičnosti kolejových obvodů.

Josef Schrötter

## Spolupráce na VRT slaví 5. výročí

Správa železnic a francouzská skupina státních drah SNCF pracují na českých vysokorychlostních tratích (VRT) společně 5 let. Za tu dobu se podařilo připravit podrobný manuál, jak tratě navrhovat, stavět a provozovat. Česká republika díky této spolupráci projektuje už více než 300 km nových tratí. Jejich technické řešení zohledňuje veškeré zkušenosti, které francouzští kolegové nasbírali za více než 40 let provozu vlaků TGV a systému vysokorychlostních tratí.



Spolupráce od roku 2021 pokračuje na základě osmileté smlouvy uzavřené mezi Správou železnic a SNCF Réseau. Francouzští kolegové poskytují těm českým odborným službám pro projektování, výstavbu, provoz i kontrolu nových tratí a také své zkušenosti s managementem přípravy velkých infrastrukturálních projektů. Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda potvrzuje, že úzké vazby mezi společnostmi přispívají k urychlení přípravy VRT: „Mohli jsme vymýšlet vlastní technické řešení. Už před lety ale padlo rozhodnutí, že se inspirováme funkčním systémem, který je efektivní, odzkoušený a pomůže nám vysokorychlostní dopravu nabídnout cestujícím co nejdříve. Dosavadní průběh příprav potvrzuje, že jsme se rozhodli správně.“ Spolupráce ale neprobíhá pouze na úrovni správců infrastruktury. Projektu se také věnuje bilaterální pracovní skupina na úrovni českého a francouzského ministerstva dopravy.

Inspiraci může Správa železnic čerpat také v oblasti financování VRT a zavádění moderních technologií. Nejen tomuto tématu se věnují probíhající Czech – French Railway Days 2023, které pořádají francouzské velvyslanectví, Business France ČR a Asociace

pro rozvoj infrastruktury. Na programu jsou diskuze o fungování PPP projektů na železnici, emisí zelených dluhopisů nebo o rizicích při plánování nové infrastruktury.

Správa železnic projektuje aktuálně více než 300 km vysokorychlostních tratí. Nejdále jsou práce na rameni z VRT Moravská brána mezi Prosenicemi a Ostravou, VRT Jižní Morava mezi Modřicemi a Šakvicemi nebo VRT Polabí z Prahy do Poříčan. Intenzivní příprava probíhá také na rameni z Prahy do Drážďan, kde dodavatelé připravují dokumentaci pro územní rozhodnutí úseku VRT Podřípsko mezi hlavním městem a sjezdem Lovosice. Svůj technický návrh získává i budoucí nejdelší tunel ve střední Evropě. Krušnohorský tunel s délkou nejméně 26 kilometrů je zároveň nejsložitější infrastrukturální stavbou na síti českých VRT.

Česká republika bude provozovat tratě s rychlostí 320 km/h, podobně jako v zemi rychlovlaků TGV. Francouzské řešení preferuje vedení tratí po terénu, což znamená méně umělých staveb, jako jsou tunely nebo mosty. Z toho plynou nižší náklady na výstavbu i údržbu a železnice může být lépe začleněna do krajiny. (sž) foto archiv



do centra Prahy za 30 až 40 minut například z Peček, Mnichovic, Nymburka nebo z Berouna.

Velmi rychlé cestování nabízejí vlaky také přímo po Praze. Například z Uhřetěvsi na Nové Město nebo do dolní části Žižkova a části Vinohrad, kde se nachází areál hlavního nádraží, trvá cesta 20 minut, ze zastávky Praha-Zahradní Město je to 11 minut

a z Vršovic a Nuslí, kde lze využít zastávku Eden a nádraží Vršovice, je to pouze 8, resp. 5 minut. Podobně atraktivní dojezdové časy platí i pro další linky S na území Prahy, např. z Podbabské, Počernic atp. Ve špičce pracovních dní je přítom interval vlakových spojů na většině linek S kolem 15 minut a o víkendech kolem 30 minut.

Text a foto (peš)

# Fotoreportáž z veletrhu Rail Business Days v Ostravě



## Legenda k fotografiím

1. Lokomotiva SM 42, nezávislé trake, polského výrobce PESA. Zajímavostí této lokomotivy je pohon vodíkovými palivovými články.
2. Detailní pohled na stanoviště lokomotivy SM 42.
3. Šestivozová, dvoupatrová jednotka Stadler Kiss, kterou v celkovém počtu čtyři kusy, objednala Železniční společnost Slovensko. Tyto jednotky mají sedačkovou kapacitu 611 míst a mají zajíždět i do České republiky.
4. Firmy zabývající se traťovou údržbou prezentovaly mnoho různých technologických a měřících zařízení pro údržbu tratí. Proč ale jsou na tomto prvku plechovky s pivem, nám vystavovatel nechtěl prozradit.
5. Lokomotiva Siemens Vectron Dual Mode. Tato lokomotiva měla na výstavě premiéru a zaslouženě vzbudila velkou pozornost jak odborné tak i laické veřejnosti.
6. Detailní pohled na stanoviště lokomotivy Vectron Dual Mode. Jak můžete vidět, neliší se od stanoviště lokomotivy „čistě“ elektrické. Spalovací motor se ovládá jediným tlačítkem.

Evžen Mikolajek, foto Martin Ježek



## I tramvajáci podepisují seznání traťových poměrů

Na sobotu 27. května jsem si naplánoval projetí nově otevřeného úseku tramvajové trati ze Sídliště Modřany do Libuše, v návaznosti na dopolední projetí NAD za Cyklohráček mezi Hostivcí a Slaným.

Nicméně z pátečních poledních zpráv ČT jsem se dozvěděl, že na trati se již jezdí a v nabídce předváděcích jízd byla i historická dvounápravová tramvaj, již jsem nejel 50 let. ... jistě nabídka okružních turistických jízd ze Stromovky apod. nějakou dobu existuje, ale to nemá ten půvab ...

Takže za hodinku jsem byl na „poslední den existence“ trvalé konečné Sídliště Modřany (od soboty jen nácestně konečné).

### „Po nesprávné“

Na nově otevřeném úseku trati se jezdilo po obou traťových kolejkách obousměrně - hantýrkově v jednom směru jízdy „po nesprávné“. Po „pravé kolejkě“ ve směru jízdy Libuš“ jezdily dva elektrické dvounápravové vozy obsazené průvodčím rozdávajícím pamětní jízdenky, po levé kolejkě pendlovala

KT8 se dvěma řidiči, každý na jednom stanovišti ... Zájem veřejnosti byl velký, zejména pro dětskou drobotinu byla jízda (nacpanou) historickou tramvají zážitkem a nejen pro ní ... Prakticky i pro dnešní pražské až „pětapadesát-níky“ spatřivší světlo světa mezi léty 1969 - 1974, zapomenutí na předškolní dětská léta, kdy se s rodičovstvem mohli těmito tramvajemi ještě svést.

Posledním dnem provozu dvounápravových tramvajů byl 8. květen 1974, technicky o den později = zatažení „posledního vlaku“ do vozovny Vokovice několik desítek minut po půlnoci.

### Podpisové archy

Na „zatímní“ konečné - ve výhledu je prodloužení trati - není smyčka, končí se v „jednokolejné šturcu“ (na lince 17 tak do Libuše musí jezdit obousměrné tramvaje KT8) stál u zarážedla

historický vlečný vůz se středními nástupními dveřmi.

Neodolal jsem pokušení zjistit, co se v něm skrývá za zajímavou nabídku ... A vida, v nástupním prostoru stolec pokrytý stohem papírů A4 potištěných seznamem zaměstnanců a jejich služebními čísly - podpisové archy na seznání trati - kam se „tramvajáci“ vezoucí se v nacpané tramvajích toho či onoho typu podepisovali ... Udělat denní i noční seznávací video přehratelné na PC nebo třeba na mobilu je asi nepřekonatelný problém ...

Po sobotní NAD jsem se jel do Libuše znovu podívat a omrknout návazné autobusy - ono se to může hodit. A vida, „grafikonové“ KT8 jezdící v intervalu 15 minut, doplňovala „seznávací“ KT8, již grafikonová musela uvolnit místo u nástupního ostrůvku odsunem



„do šturcu“. Zajímavostí „zatímní konečné“ jsou nástupní ostrůvky z obou stran. Vystupuje / nastupuje se vždy na ostrůvku přilehlém pravému směru jízdy, na rozdíl od šturcové konečné tramvajové zastávky linky číslo 19 na Pankráci, kde je ostrůvek vlevo při

dojezdu, vpravo při odjezdu. Na obou koncích jsou jízdní rády a tato konečná je jedinou, v níž lze nastupovat do vozidla ihned po jeho příjezdu ...

Miroslav Zikmund

Foto wiki - Matěj „Dědek“ Bařha

## Nabídka kalendářů na rok 2024

Vážení kolegové, nabízíme Vám stejně jako v předchozích letech nástěnné a stolní kalendáře Federace strojvůdců České republiky na rok 2024. V té souvislosti považujeme za nutné zdůraznit, že nástěnný kalendář obsahuje fotografie vybrané exkluzivně pro vás, členy naší profesní odborové organizace. Originální fotografie přinesou záběry nejen z tak zvaných moderní, tedy motorové a elektrické trakce, ale nově i z parního provozu na naší železnici.

Každá základní organizace FSČR obdrží letos zdarma dva kusy stolních kalendářů, jeden kalendář nástěnný a jeden kalendář tříměsíční, který ale nelze objednat, neboť je neprodejný a počet vyhotovených kusů je nízký. Všechny další stolní a nástěnné kalendáře pro členy Vaší ZO FSČR je ovšem nutno včas objednat! Proto neváhejte, neboť celkový náklad vyrobených kusů kalendářů bude stanoven na základě vašich závazných objednávek.

Výbory ZO si mohou výhodně objednat kalendáře pro členy svých základních organizací v požadovaném počtu za následujících podmínek finanční spoluúčasti:

- u stolního kalendáře 60,- Kč (za jeden kus),
- u nástěnného kalendáře (13 listů) 120,- Kč (za jeden kus).

Opět platí, že zájemci si mohou kalendáře na rok 2024 objednat výhradně prostřednictvím některé ze základních organizací Federace strojvůdců ČR. Upozorňujeme, že objednávky jednotlivců nelze adresovat přímo Prezidiu FSČR nebo Tiskovému středisku FSČR. Také výdej objednaných kalendářů se potom uskuteční jen v ZO FSČR, kde jste si kalendáře objednali!

Závazné hromadné objednávky pošlou základní organizace na Prezidium FSČR, a to nejlépe elektronickou formou na adresu analytik@fscr.cz. Objednávky je nutno poslat co nejdříve, nejpозději ovšem do pátku 7. července 2023 (!!!). K tomuto datu bude totiž objednaný počet kalendářů uzavřen a na případné další, až po takto stanoveném termínu zasláné objednávky, již bohužel nebude možno brát zřetel!

Jaroslav Vondrovic, prezident FSČR



## Společenská rubrika

Letos odešel do starobního důchodu kolega **Jan Kudlička** v 64 letech po 42 letech služby na lokomotivě. Hodně zdraví do další etapy života. Výbor ZO FS Všetaty.

Letos odešel po svých šedesátinách do předčasného důchodu kolega **Pavel Števo**. Výbor ZO FS Všetaty přeje hodně zdraví a síly na své koničky. Výbor ZO FS Všetaty.

Dne 12. března oslavil 65 let kolega **Miroslav Marek** ze ZO Louny. Blahopřejeme!

Dne 15. března oslavil krásné osmdesátiny kolega **Otakar Břinčil**. Do dalších let přejeme vše nejlepší, hlavně hodně zdraví a spokojenosti, kolegové ze ZO FS Letohrad.



Přesně na čas v 11.20 hodin bezpečně zastavil o svých šedesátých narozeninách 6. dubna 2023 v Trutnově hl. n. pražský rychlík R 923 Krakonoš člen FSČR ZO Trutnov kolega strojvůdce **Jan „Muff“ Pirkel**. Do dalších let přejeme Muffovi pevné zdraví, ocelové nervy, životní pohodu a mnoho kilometrů s jeho hybridním mláčkem.

Na společné fotce s gratulanty stojí zleva kolegové Petr Janák, oslavenec Muff, Pavel Jirásek, Ing. Jan Jörka, Dušan Havrda a Ing. Jaroslav Vydra. Foto a text Brutus.

Dne 12. dubna oslavil krásné životní výročí, a to 80 let od narození, náš bývalý kolega, strojvedoucí z turnovského depa, pan **Jiří Hanuš**. Do dalších let přejeme spoustu zdraví, štěstí a pohody. Kolegové a kamarádi z Turnova.

Dne 13. dubna 2023 oslavil své 75. narozeniny člen FSČR ZO Trutnov, staropacký kolega strojvůdce na penzi pan **Jaroslav Knap**. Do dalších let přejeme Jarouškovi pevné zdraví a životní pohodu. Za všechny Olda Planík a Brutus.

Dne 28. dubna oslavil 60 let kolega **Jan Kučera** ze ZO Louny. Vše nejlepší!

Dne 28. dubna 2023 oslavil své první osmdesátiny člen FSČR ZO Trutnov a dlouholetý kronikář Klubu důchodců železničního uzlu Trutnov pan kolega strojvůdce na penzi **Vladimír Kulda starší** alias „Poříčský medvěd“. Do dalších let přejeme našemu milému



Méd'ovi z Poříčí pevné zdraví, trvalý životní náhled a dobrou náladu. Foto a text Brutus.

Z naší ZO FS Nymburk odešel dne 30. dubna do zaslouženého důchodu kolega **Josef Rybák** strojvedoucí ČD a. s. Přejeme mu mnoho spokojených let ve zdraví. Kolegové ze SLČ Nymburk a ZO FS Nymburk.

Dne 4. května oslavil 60 let kolega **Jiří Gyurg** ze ZO Louny. Blahopřejeme!

Dne 5. května oslavil 55 let kolega **Dušan Rébl** ze ZO Louny. Hodně zdraví!

Dne 13. května oslavil sedmdesáté narozeniny náš kolega **Libor Vaněk**, člen nymburské základní organizace Federace strojvůdců. K tomuto významnému jubileu mu všichni blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Nymburk.



Dne 31. května přivezl svůj poslední rychlík z Brna kolega strojvedoucí pan **Miloš Ježek** ze ZO FS Šumperk a odešel do předčasného důchodu. V depu na něho čekali bývalí i současní kolegové a kamarádi, aby se s ním rozloučili a připravili mu nejedno překvapení! Miloš začínal po střední škole dopravni v depu Praha střed jako čistě „elektrický“ fira a „motory“ si dodělával až v devadesátých letech po přeložení do tehdy čistě motorového depa v Šumperku. Pod jesenickými kopci začal jezdit nejdříve v depu Hanušovice, a to osobní i nákladní dopravu, včetně „kasiček“. Po elektrifikaci Šumperka v roce 2009 bylo



využito jeho znalostí a začal jezdit rychlíkovou vozbu Šumperk – Brno a zpět. Na tomto rameni zůstal až do posledního květnového dne 2023.

Výbor ZO FS a všichni kolegové mu přejí jen to nejlepší, pevné zdraví a nespočet krásných dnů s rodinou, milovaným německým ovčákem, na kole i při posezení u oblíbeného pivečka!

V měsíci červnu slaví významné životní jubileum, a to rovných 60 let strojvedoucí ČD Cargo pan **Josef Třetina** ze ZO FS Valašské Meziříčí. Všechno nejlepší, hodně zdraví, štěstí a osobní pohody přeje výbor a ostatní členové ZO Val. Mez.

Dne 3. června oslavil své 65. narozeniny kolega **Ivan Němec** od ČD. Oslavenci k jeho životnímu výročí srdečně blahopřejeme, a ještě do mnoha dalších let mu přejeme hodně štěstí, pevné zdraví a mnoho životního optimismu. Výbor základní organizace a všichni královéhradečtí kolegové.

Ve dnech 5. a 12. června 2023 oslavili své páté kulatiny naši kolegové – strojvedoucí ČD Cargo – **Tomáš Vašíček** a **Igor Uličný**. Do dalších let jim přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti, a nejen pracovních úspěchů. Kamarádi a členové ZO FSČR Píseň.

Dne 9. června 2023 oslavil své šesté kulatiny náš kolega strojvedoucí ČD **Karel Konečný**. Do dalších let mu přejeme hodně zdraví, štěstí, spokojenosti, a nejen pracovních úspěchů. Kamarádi a členové ZO FSČR Píseň.

V měsíci červnu oslavili svá životní jubilea naši kolegové strojvedoucí ve výslužbě z chomutovské ZO: 16. června oslavil 75. narozeniny pan **Miloslav Macháň** a pan **Jan Banka** oslavil 23. června taktéž 75. narozeniny. Oběma přejeme hodně zdraví, štěstí a spokojenosti v osobním životě na zaslouženém odpočinku. To vše přejí všichni kolegové a kamarádi ze ZO FS Chomutov.

Dne 26. června slaví své životní jubileum 70 let náš kolega **Miroslav Sedláček** strojvedoucí ČD a. s. na zaslouženém odpočinku. Přejeme mu ještě mnoho šťastných let a pevné zdraví. Kolegové SLČ Nymburk a ZO FS Nymburk.

Dne 12. července oslaví **Kamil Raus** ze ZO 107 Ostrava Cargo 55 let. Gratulujeme!

V červnu odešel do předčasného dlouholetý člen ZO FS Tanvald a kolega **Jan Kazda**. Členové výboru i základní organizace mu přejí do další životní etapy hodně štěstí, pevné zdraví, pohodu, klid a dostatek životní energie.

Dne 25. července oslaví **Martin Zapletal** ze ZO 107 Ostrava Cargo 50 let. Gratulujeme!

Dne 26. července oslaví své padesáté narozeniny kolega **Pavel Jiráček**, člen základní organizace Kolín. K tomuto významnému výročí blahopřejeme a do dalších let přejeme hodně zdraví, lásky, štěstí a životní spokojenosti. Výbor a členové ZO FS Kolín.

## Opustili nás

Dne 13. ledna zemřel ve věku nedožitých 84 let náš bývalý havlíčkovobrodský kolega, pan **Vlastimil Svoboda**.

Dne 20. února zemřel ve věku 76 let náš bývalý havlíčkovobrodský kolega, strojvůdce v. v. pan **František Zelenka**.

Dne 21. března zemřel ve věku nedožitých 77 let náš bývalý havlíčkovobrodský kolega, strojvůdce v. v. pan **Jaroslav Šoupal**.

Dne 23. března zemřel ve věku 76 let náš bývalý havlíčkovobrodský kolega, strojvůdce v. v. pan **Jan Moravec**.

Kdo jste je znali, věnujte jim, prosím, tichou vzpomínku. Čest jejich památce. ZO FS ČR Havlíčkův Brod.

Dne 12. května jsme se naposledy rozloučili v kapli na Ústředním hřbitově v Jihlavě s naším bývalým kolegou strojvedoucím **Pavlem Hlávkou**, který zemřel náhle ve věku nedožitých 65 let. Dovolím si odcitovat ze smuteční řeči jeho dcery: „...měl velké srdce, kam se vešel celý svět, ... byl to Poslední mohykán, který si uměl se vším poradit, ... nikdy nezapomeneme na jeho smích...“. Nejen na Pavlův smích, ale i jeho přímou přátelskou povahu, ochotu vždy pomoci nikdy nezapomeneme. Kdo jste Pavla znali, věnujte mu prosím s námi tichou vzpomínku. ZO FS Jihlava.



V sobotu 27.5.2023 nás nečekaně opustil kolega strojvedoucí pan **Karel Kubátka** ze ZO FS Šumperk. Celkem nedávno odešel do předčasného důchodu a velmi často jsme ho usměvavého pořád v depu potkávali, když přišel vypomocet zaměstnavateli v rámci dohody, protože práci strojvedoucího miloval. V depu ho ti starší pamatovali jako mistra a vedoucího oprav. Po reorganizaci začal opětovně vykonávat funkci strojvůdce až do odchodu do předčasného důchodu.

Všichni, kdo jste ho znali, věnujte mu, společně s námi, tichou vzpomínku. Výbor ZO FS Šumperk.



Náhle a navždy nás opustil dne 29. května v nedožitých 71 letech náš kolega na zaslouženém odpočinku, **František Mečíř** ze ZO FS Nymburk. Všichni, co jste ho znali, věnujte mu krátkou vzpomínku.

