

● ETCS pro pokročilé - Funkce a principy nového evropského zabezpečovače... str. 2 ● Moody's potvrdila rating a zlepšila výhled ... str. 2 ● I malá chyba = milionové škody ... str. 2 ● První trať pro rychlovlaky... str. 2 ● Když jsou protihlukové stěny důležitější, než ty protipovodňové ... str. 3 ● Tendr na modernizaci brejlovců ... str. 3 ● Fotoreportáž z mezinárodního fotbalového turnaje Old Boys ... str. 4 ●

číslo 11

16. června 2025
ročník 78



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Mezinárodní úspěch na fotbalovém turnaji Old Boys European Railways 2025 Pozlacený víkend

Rádi bychom se s vámi podělili o radost, kterou nám tento rok dělají všechny fotbalové týmy hrající za Federaci strojvůdců ČR pod vedením Vladislava Pouzara. Posledním úspěchem bylo vítězství v mezinárodním turnaji železničářů Old Boys koncem května v Českých Budějovicích.



Mužstvo ČR – FSČR – stojící zleva: Vladislav Pouzar, Vlastislav Kostka, Josef Hynek, Martin Urbánek, Jan Víteček, Slavomír Hamsa, Petr Pícka, Michal Ptáček, Tomáš Kubeňík, Jarmila Šírková, Jakub Macák, Jiří Šafařík, Jaroslav Frolík, Jaroslav Vondrovic, Jindřich Hlas, Antonín Brulík. Klečící zleva: Radek Urbanec, Jiří Zeman, Štěpán Prinz, Martin Vlasák, Karel Vesecký, Reně Fröhlich, Martin Černocho (na snímku schází Jaromír Vorel, Zbyněk Vorel, Zdeněk Vaňous). Foto Martin Ježek

Vraťme se však prvním dnům letoška. Hned na začátku roku to bylo první místo ve 3. fotbalové halové lize pro firmy Golden Tour Praha, kam jsme přišli jako nováčci. Pro příští rok jsme tak díky vítězství postoupili do 2. ligy tohoto turnaje, a navíc si zahrajeme na podzim mezinárodní finálový turnaj EURO Golden Tour.

Pak nastaly květnové medailové zně. Nejprve účast na mezinárodním fotbalovém turnaji profesí na Mallorce, odkud jsme přivezli krásné třetí místo a byli na něj náležitě hrdí. Celkem 26 týmů v naší kategorii se utkalo o medaile a my si tu bronzovou konečně dovezli domů.

Akci jsme zorganizovali

No a teď jsme vyhráli 31. ročník mezinárodního fotbalového turnaje železničářů Old Boys, který jsme pořádali v Českých Budějovicích ve dnech 22. až 25. května.

Neuvěřitelná radost nejen z výsledku, ale hlavně i z průběhu celého sportovního klání. Jak jsem psala již v minulých číslech, kdy jsem vás zvala, ať přijdete

do Budějic fandit, pro letošní rok jsme se chopili organizátorství akce. Přípravy trvaly opravdu celý rok, bylo potřeba zařídit spoustu věcí, ale tandem Jarmila Šírková & Vladislav Pouzar a firma I. S. C. SPORTS s. r. o., jsme to vše dotáhli do vítězného konce stejně jako naši šikovní hoši na hřišti.

Skupina A je naše

A teď již podrobnější reportáž z průběhu Fotbalového turnaje Old Boys European Railways – České Budějovice 22. - 25. května 2025. Během čtvrtého odpoledne dorazila do hotelu Clarion v Českých Budějovicích všechna přihlášená mužstva. Po společné večeři proběhlo rozlosování turnaje, které řídil jeden ze zakládajících členů Old Boys Ivan Rahal z Anglie.

Do čela skupin byli nasazeni finalisté z turnaje v Maďarsku v roce 2024, Anglie a Česká republika a následným losem byly určeny tyto dvě skupiny:

Skupina A – Česká republika, Itálie, Španělsko, Maďarsko, Francie

Skupina B – Anglie, Dánsko, Belgie, Eurostar.

Páteční dopoledne využila většina hráčů k prohlídce Českých Budějovic. Po obědě se týmy přesunuly do areálu SCM Složisti, které patří Dynamu České Budějovice Akademie.

Páteční hrací den

Ve 14 hodin proběhlo slavnostní zahájení a turnaj mohl začít. Na prvním hřišti proběhlo utkání Anglie – Eurostar, na druhém hřišti Česká republika – Itálie a následovaly je další zápasy až do večerních hodin.

Páteční výsledky:

Skupina A
ČR – Itálie 1:0 (branka: Kubeňík)
Maďarsko – Španělsko 1:1
ČR – Francie 1:0 (branka: J. Vorel)
Maďarsko – Itálie 0:3
Španělsko – Itálie 0:2
Maďarsko – Francie 4:2
Skupina B
Anglie – Dánsko 4:0
Eurostar – Belgie 0:2

Z VIII. konference ŽESNAD.CZ ve Špindlerově Mlýně

Ve dnech 28. a 29. května se ve Špindlerově Mlýně konala již osmá konference Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ. FSČR na jedné z nejvýznamnějších odborných akcí v oboru reprezentovali prezident Jaroslav Vondrovic a člen prezidia David Votrubeck.

Konference byla rozdělena do tří částí. První diskuzní panel měl název „Řemeslo má zlaté dno. Tak proč to mladá generace nevidí? A jak jí to říct?“ Vystoupili členi správní rady City Rail Academy David Philipp nebo Martin Malo, výkonný ředitel Grafton Recruitment. Další panel se jmenoval „Železniční nákladní doprava v Evropě“ a jeho hosty byli představa představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth, ředitel odboru železniční dopravy Ministerstva dopravy ČR Jindřich Kušník, ředitel odboru mezinárodních vztahů Správy železnic Radek Čech nebo ředitel sekce energetiky Ministerstva průmyslu a obchodu ČR Reně

Neděla. Téma panelu: Transformace železniční ekonomiky. EU projekty a také ETCS - jednotnost a implementace. Poslední část „EU – příležitost, nebo hrozba pro českou železnici. A jak si vzít to dobré?“ byla garantována Martinem Hořínkem z METRANS Rail, hosty byli ministr dopravy ČR Martin Kupka a generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Hovořilo k tématům ETCS a jeho vývoj v ČR - Dopady bruselských nařízení na provoz nákladní dopravy, Máme šanci získat nové přepravy ze silnice na železnici a Kapacita, výluková činnost a omezování provozu, dopady na nákladní dopravu.

Cesty ke zlepšení

Podle předsedy spolku ŽESNAD.CZ Oldřicha Sládka se diskutovalo velmi otevřeně, velká část programu byla věnována kritické personální situaci v oboru, nutnosti zatraktivnit železnici pro mladou generaci a systémovým změnám ve vzdělávání. Zazněly i konkrétní návrhy na větší zapojení firem do škol, využití digitálních platform a posílení profesní přípravy.

Prezident ŽESNAD.CZ Martin Hořínek ve svém projevu uvedl, že situace v oboru není příznivá. Není podle něj ale dobré jen naříkat, ale hledat cesty, jak situaci zlepšit. ŽESNAD.CZ se považuje za lídra v jednání s evropskými orgány a z posledních projednávaných témat Hořínek jmenoval zavádění digitálního automatického spřáhla, jež považuje za digitální ekonomický nesmysl.

Objednejte si kalendář FSČR na rok 2026

Jako každoročně přichází Federace strojvůdců s nabídkou nástěnných a stolních kalendářů s fotografiemi vybranými exkluzivně pro členy naší profesní odborové organizace. Každá ZO FSČR obdrží zdarma tři kusy stolních kalendářů a jeden kalendář nástěnný. Kusy navíc je nutné objednat do 13. června. Proto neváhejte, náklad bude stanoven na základě 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 40,- Kč (za jeden kus),
- u nástěnného kalendáře (13 listů) 80,- Kč (za jeden kus).

Jedná se o dotovanou cenu vycházející ze schváleného rozpočtu centrálního konta FSČR na rok 2025.

Závazné hromadné objednávky budou přijímány výhradně od ZO na Prezidium FSČR, e-mail analytik@

fschr.cz do pátku 13. června 2025. V tento den bude příjem objednávek kalendářů uzavřen a na případné další žádosti již bohužel nebude možné brát zřetel.

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.

Jaroslav Vondrovic, prezident FSČR, foto Zdeněk Ulrich

Belgie – Dánsko 1:0
Anglie – Eurostar 4:0

Sobotní hrací den

Sobotní zápasy začínaly již v 9.30 hodin a končily finálovým zápasem v 17 hodin.

Sobotní výsledky:

Skupina A
ČR – Maďarsko 3:0 (branky: Kubeňík 2x, Hynek)
Španělsko – Francie 0:3
Francie – Itálie 0:1
ČR – Španělsko 2:0 (branky: Kubeňík, Černocho)

Skupina B

Anglie – Belgie 0:0
Eurostar – Dánsko 1:3

Po skončení zápasů ve skupinách pokračoval turnaj zápasy o umístění.

Skupina o 7 – 9. místo

Francie – Eurostar 4:1
Španělsko – Eurostar 4:1

Zápas o 5 – 6. místo

Maďarsko – Dánsko 1:2

Semifinále

ČR – Belgie 0:0, pokutové kopy 8:7 (rozhodující penalt: Macák)
Anglie – Itálie 0:0, pokutové kopy 5:4

Zápas o třetí místo

Belgie – Itálie 2:1

Finále

ČR – Anglie 0:0, pokutové kopy 5:4 (rozhodující penalt Kubeňík)

Po roce se ve finále sešly stejné týmy jako v Maďarsku, byl to velmi emotivní zápas, ale při penaltách nás podržel skvělý gólman Martin Vlasák a výhru zpečetil Tomáš Kubeňík.

Konečné pořadí turnaje Old Boys European Railways 2025

1. Česká republika
2. Anglie
3. Belgie
4. Itálie
5. Dánsko
6. Maďarsko
7. Francie
8. Španělsko
9. Eurostar

Vyhlášení výsledků turnaje provedl David Kozohorský, sportovní redaktor ČT, ceny předával ambasador turnaje Jan Koller – nejlepší střelec historie české reprezentace. Za organizační tým předával ceny Vladislav Pouzar.

Nejlepší střelec: Tomáš Kubeňík – ČR (Tomáš, ještě jednou velká gratulace)

Nejlepší brankář: Pat Brown - Anglie

Nejlepší hráč: Ken van der Schelde - Belgie

Po ukončení turnaje jsme se všichni sešli na společenském večeru, který sice poznamenalo chladné počasí, ale ani to nám nemohlo pokazit radost z úspěšného fotbalového klání.

Závěrem nám dovozte několik poděkování – všem hráčům, kteří nás reprezentují pod hlavičkou FSČR ať již na tuzemských nebo i mezinárodních turnajích a děkujeme za statečnost především věkové kategorii 45+.

Děkujeme společnosti I. S. C. SPORTS s. r. o. za skvěle připravený turnaj a v neposlední řadě děkujeme všem našim podporovatelům, kterými jsou České dráhy, a.s., ČD Cargo, a.s., Správa železnic, státní organizace a Hasičská vzájemná pojišťovna a.s..

Přejme si, ať jedeme na vítězné vlně dál ve sportovním osobním a pracovním životě.

Jarmila Šírková a Vladislav Pouzar

železničářů v současných nelehkých časech.

(red), foto ŽESNAD.CZ



ETCS pro pokročilé - Funkce a principy nového evropského zabezpečovače 7 – Problémy, které v provozu identifikovala FSČR

FSČR se snaží během celého procesu plánování i zavádění ETCS v prostředí české železnice upozorňovat na možná rizika, která identifikuje.

Jedním z největších rizik, na které od samého počátku implementace ETCS v České republice upozorňujeme, je obrovská roztržitost způsobů ovládání, grafických výstupů a překladů jednotlivých funkcí systému ETCS v našem prostředí. Je smutnou realitou, že z jednotného evropského zabezpečovacího systému se za velice krátkou dobu stal stejně nepřehledný a složitý systém, jakým byly národní zabezpečovače. Nechci posuzovat, kdo na tomto výsledku nese větší podíl zavinění. Jestli evropská železniční agentura, která nechává výrobcům zařízení vykládat TSI velice volnou formou a i jednotlivé překlady do národních jazyků jsou značně odlišné, či přímo navzájem odporující. Nebo z mého pohledu vcelku vlašný přístup Českého drážního úřadu, který výrobce nechává zařízení projektovat prakticky podle svého, bez nějakých základních národních pravidel a specifikací. Není přece normální, aby vcelku základní funkce ETCS – override měla v češtině již šest různých překladů.

Strojvedoucí čas nemá

Je samozřejmě pravda, že vcelku velký chaos do tohoto systému

vnáší prakticky kontinuální měnění specifikací systému, kde mnoho funkcí a pravidel je jen velice těžko zpětně kompatibilních, i když zpětná kompatibilita měla být základní vlastností postupného vývoje systému ETCS. Určitě chápů, že výše zmíněné přináší výrobcům, projektantům i implementátorům nemálo starostí, ale přeci jen toto jsou činnosti, na které je relativně dost času. Strojvedoucí při jízdě vlaku bohužel tento luxus nemá a musí se rozhodovat v mnohem větším časovém stresu. Fakt, že jsou jednotlivé verze DMI na lokomotivách značně rozdílné, je rozhodně nepříjemný, i když u různých výrobců a různých řad HV by to šlo s přivřením obou očí pochopit. Ale to, že se liší i jednotlivá inventární čísla jedné a téže řady HV, jen proto, že je na nich nahrán jiný ovládací software lokomotivy nebo ETCS, je již na považenou.

Několik měsíců

Dalším, dle mého názoru, výrazným problémem jsou rozpory v návštěvní konvenčními návštěvidly a údaji na DMI. Nejedná se samozřejmě o rizika bezprostřední, protože údaje na DMI

jsou na tratích bez dodatečných provozních opatření „nadřazené“ ostatnímu navěštění. Problém je, dle mého názoru, v podvědomém učení strojvedoucích, že konvenční návštěvidla lze ignorovat. Nerozporuji, že k tomu jsou vytvořena platná legislativní pravidla, ale člověk není stroj, lidské podvědomí má mnoho zákoutí a neumí fungovat jako počítač, že něco automaticky dělá za určitých podmínek, a pokud počáteční podmínka zmizí, začne se ihned chovat podle jiného programu. Z tohoto důvodu se snažíme s kolegy ze SŽ tyto rozpory identifikovat a dle jejich závažnosti v co nejkratším možném termínu odstraňovat. Bohužel se prakticky vždy jedná o úpravu zabezpečovacího zařízení a proto náprava může trvat i několik měsíců.

Aby nebylo pozdě...

Dalším rizikem může být nesprávné používání jednotlivých levelů ETCS. K tomu se, dle mého názoru, schyluje na „pravobřežce“ v úseku Litoměřice – Kolín, kde SŽ plánuje na dobu několika let nasadit ETCS LS (limited supervision), který je na takto vytiženou trať naprosto nevhodný. Obrátili jsme se proto na generálního ředitele SŽ s žádostí o jednání na toto téma tak, abychom

měli možnost mu vysvětlit důvody našich pochybností o nasazení tohoto systému na uvedený traťový úsek. Avšak zatím jsme s tímto požadavkem nebyli vyslyšeni. Snažíme se proto pro tuto naši obavu získat další relevantní data a argumenty a budeme se nadále snažit tento problém řešit ještě v době, kdy vyřešit jde. Až budou totiž na trati položeny přepínatelné balízy a strojvedoucí budou nuceni jezdit podle brzdových křivek, které ale budou modelovány pouze na pozadí bez možnosti zobrazení a vizualizace strojvedoucími, tak bude již pozdě a každý další pokus o organizační řešení nedostatečné kapacity bude jen zbytečným narovnávákem na ohýbak.

Jelikož však v české republice zatím nemáme žádnou funkční trať s ETCS LS, provedli jsme ve stanici Praha Libeň za pomoci ČD Cargo s kolegy ze Správy železnic simulaci jízdy vlaků v tomto módu a pomocí výsledků se budeme snažit navrhnout nejlepší možné řešení této situace.

Hodnocení bezpečnosti

Jako další a velice závažný problém v poslední době spatřuji tzv. hodnocení bezpečnosti na všech úrovních. Podle dosavadních zkušeností musím

konstatovat, že hodnocení bezpečnosti se téměř vždy omezuje pouze na určitou velice omezenou oblast (subsystem) a bezpečnost systému jako celku je vcelku přehlížena. Nemyslím si, že v této souvislosti platí jednoduchá matematika, že když budou bezpečné jednotlivé části systému, tak systém jako celek musí být také bezpečný. Příliš často se totiž setkáváme s tím, že když je při zkušebním provozu odhalen nějaký problém, který by mohl být pro fungování systému rizikem, tak se „problém“ vyřeší tím, že se připiše několik stránek instrukcí do návodu, místo toho, aby došlo k vyřešení problému na úrovni softwaru nebo hardwaru.

Zvolněme tempo

Je mi jasné, že závěr loňského roku byl hodně hektický vzhledem k pevně stanovenému termínu zahájení výhradního provozu pod ETCS. V žádném případě nepatřím k těm, kteří by toto pevné datum považovali za chybu. [V současné době by ale bylo třeba zvolené tempo zvolnit a soustředit se více na kvalitu (rozuměj provozní a obslužnou), než na kvantitu a rychlost. Tento spěch by se nám totiž mohl v budoucnu zle vymstít.

David Votroubek

I malá chyba = milionové škody Nepovedený postrk

U většiny mimořádných událostí lze bohužel konstatovat vícero porušení ustanovení obecně platných právních předpisů nebo vnitřních předpisů dopravce nebo provozovatele dráhy. I ze zdánlivě nevýznamných porušení předpisů může dojít k mimořádné události s milionovou škodou. Tak tomu bylo i v případě mimořádné události, ke které došlo 20. srpna 2022 krátce po sedmé hodině ránní v železniční stanici Český Těšín.

Na vlak Pn 55077 privátního dopravce LR sestavený z 38 vysokostěnných vozů ložených dřevem, v jehož čele byla lokomotiva řady 383 Vectron, a jehož celková hmotnost byla 2079 tun. byl plánován zavěšený postrk, který měla provést dvoudílná lokomotiva řady 131.

Další chyba

Po najejí postrkové lokomotivy na vlak měl její strojvedoucí provést svěšení vozidel. Nejprve, v rozporu s předpisem, nepřivěsil lokomotivu k vlaku, ale spojil brzdové spojky. Po otevření kohoutů hlavního potrubí tlakové brzdy zjistil netěsnost spojení. Poslední vůz neměl rozvidlené potrubí a tak nemohl použít druhou brzdovou spojku. Strojvedoucímu vlakové lokomotivy oznámil tyto skutečnosti s tím, že pojedě bez zapojení postrku do průběžné brzdy vlaku. Strojvedoucí vlakové lokomotivy (zaměstnanec stejného dopravce) takové řešení neodmítl, to byla tedy další chyba v řetězci chyb. Přitom netěsnost mohla být odstraněna v řádu minut, případně mohl být vůz odstaven.

...a začal „tlačit“

Strojvedoucí pak odešel na zadní stanoviště „dvojčete“ a čekal na výzvu k zahájení postrku. Neuvedl si, že „dvojče“ není přivěšeno k vlaku. Po chvíli strojvedoucí vlakové lokomotivy oznámil, že odjezdové návštěvidlo

dovoluje jízdu a vyzval k zahájení vyvíjení tlačné síly postrku. Strojvedoucí postrku údajně čekal, až se vlak začne rozjíždět. Ani v tomto okamžiku si neuvedl, že není k vlaku přivěšen. Když se mu zdálo, že vlak se dlouho nerozjede, tak začal „tlačit“. V této době byl však vlak od postrkové lokomotivy vzdálen více než sto metrů. Při dosažení rychlosti 36 km/h došlo ke srážce s vlakem, který se v tomto okamžiku pohyboval již rychlostí 17 km/h!

Závěr si udělá každý sám

Při srážce došlo k poškození posledních čtyř vozů. Lokomotiva řady 131 vykolejila jednou nápravou a ve vykolejeném stavu ujela 48 metrů. Vlak Pn 55077 dojel s poškozenými vozy do stanice Trinec, kde byl zastaven a zadržen do vyšetření mimořádné události a odstavení poškozených vozů. Celková škoda byla vyčíslena na částku 1 419 253 Kč.

Nyní se vraťme na začátek nehodového děje: Strojvedoucí postrkové lokomotivy nejprve nezavěsil šroubovku, ale spojil brzdové spojky. Zdánlivě nevýznamné porušení přivodilo další chyby. Výsledek je popsán v předchozích řádcích. A tak závěrečný komentář si jistě udělá každý čtenář sám. Závěrečná zpráva Drážní inspekce k této MU je veřejně přístupná na internetových stránkách DI.

Vladimír Selucký

První trať pro rychlovlaky

Česká železnice začala koncem května psát novou kapitolu své historie. V Nezamyslicích začala modernizace spojení z Brna do Přerova, které se stane součástí české vysokorychlostní sítě. Dosud jednokolejná trať s maximální rychlostí 100 km/h získá druhou kolej a zabezpečovač ETCS, vlaky zrychlí na dvojnásobek. Přestavba desetikilometrového úseku z Nezamyslic do Kojetína skončí v závěru roku 2028.

Zvýšení rychlosti na 200 km/h umožní výstavba několika přeložek trati. Na jedné z nich, pod kopcem Kozlov, stavbaři vybudují 744 metrů dlouhý Němčický tunel. Vznikne také osm nových mostů, z nichž nejdelší překoná údolí potoka Žlebůvky a bude měřit 122 metrů.

„Přejíždění vlaků z jedné koleje na druhou bude možné díky nové odbočce v polovině modernizovaného úseku. Stanici v Němčicích nad Hanou nahradí stejnojmenná zastávka, která se bude nacházet blíž k městu. Stejně jako v Měrovicích nad Hanou zde cestující získají pohodlný nástup do vlaků i bezbariérový přístup na nástupiště. Součástí obou zastávek budou také stání pro

(var)

(red)



Souprava Legiovaku punje po republice už řadu let, nejínak tomu bylo i v roce 2019. Při jeho cestě po severní Moravě byl 8. dubna zachycen s lokomotivou 742.070 pod dominantou města Příbor, kostelem Narození Panny Marie

Text a foto Jakub Rýce

Moody's potvrdila rating a zlepšila výhled Ocenění finanční stability ČD

Agentura Moody's zlepšila výhled investičního ratingu Českých drah na pozitivní, ocenila jejich finanční stabilitu a posilování konkurenceschopnosti

Mezinárodní ratingová agentura Moody's potvrdila rating Českých drah na úrovni Baa2 v investičním pásmu. Meziročně došlo ke zlepšení výhledu úvěrového hodnocení ze stabilního na pozitivní. Moody's ocenila především silné a stabilní postavení společnosti na českém železničním trhu, finanční výkonnost, zvláště s přihlédnutím k rekordním investičním výdajům, které dopravce v posledních letech uskutečňuje, a také objem zajištěné likvidity na budoucí výdaje. České dráhy skončily již třetí rok po sobě v hospodářském zisku, Skupina ČD za rok 2024 zaznamenala zisk 1,3 miliardy korun.

Podle generálního ředitele ČD Michala Krapince je výhled a celkové udržení ratingu v investičním pásmu o to cennější, že přichází v období masivních investic do vozidel, služeb i servisu, přičemž část těchto investic ČD pokrývá dluhovým financováním.

Moody's ocenila silné strategické postavení Českých drah na tuzemském železničním trhu, a to jak v dálkové, tak v regionální dopravě. Agentura také

pozitivně hodnotí likviditu společnosti a její provozní cash flow, vytvoření dostatečných rezerv na pokrytí plánovaných kapitálových výdajů a setrvalé se zvyšující tržby z přepravy cestujících. „Je také důležité zmínit konstatování Moody's, že investiční výdaje na pokračující modernizaci vozidlového parku nebo servisního zázemí v osobní i nákladní dopravě, které jsou z části financovány externím dluhem, jsou důležitou podmínkou budování konkurenceschopnosti. Pro investory je to jasný vzkaz, že České dráhy využívají cizí zdroje racionálně a představují tak spolehlivý přístav pro jejich peníze,“ dodává Lukáš Svoboda, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku a nákup.

Úvěrové hodnocení

Moody's také zveřejnila úvěrové hodnocení Českých drah. Tzv. „credit opinion“ podrobně vysvětluje důvody ratingového rozhodnutí a popisuje, co by mohlo vést ke zvýšení nebo snížení ratingu v budoucnu.

Podle agentury k pozitivnímu výhledu přispívá především lepší řízení likvidity spočívající v zajištění nových záložních úvěrových rámců, rostoucí tržby i stabilní provozní výsledky po pandemii. České dráhy skončily již třetí rok po sobě v zisku, Skupina ČD za rok 2024 zaznamenala zisk 1,3 miliardy korun. Samotné České dráhy vykázaly zisk 2,1 miliardy Kč.

Moody's oceňuje silné strategické postavení Českých drah na tuzemském železničním trhu, a to jak v dálkové, tak v regionální dopravě. Agentura také pozitivně hodnotí likviditu společnosti a její provozní cash flow, vytvoření dostatečných rezerv na pokrytí plánovaných kapitálových výdajů a setrvalé se zvyšující tržby z přepravy cestujících. Agentura zároveň uvedla, že se České dráhy úspěšně drží pod důležitou hranici zadlužení a společnost dobře plánuje a řídí své financování. Pokud bude vývoj pokračovat stejným směrem, Moody's v budoucnu nevylučuje možnost zvýšení ratingu.

Když jsou protihlukové stěny důležitější, než ty protipovodňové

Času dost ...

Zatímco kauza „benzenový vlak“ přerušivší provoz mezi Hranicemi na Moravě a Valašským Meziříčím (Lhotkou nad Bečvou) vidí pomyslné světlo na konci tunelu v obnovení provozu, byť sníženou rychlostí a bez „osudových“ výhybek na vsetínském zhlaví, na jiném úseku této - slovy ministra dopravy Kupky důležité trati - se mezi Valašskou Polankou a Horní Lídčí „jen“ více než tři roky jezdí jednokolejně po traťové koleji číslo 2. Důvodem je havarijní stav trati z důvodu poklesu nivelety v km 20,750 - 20,800. Ano slovem padesáti metrů trati - v důsledku sesuvu nad obcí Lidečko. Nestabilita svahu je známa téměř dvě desetiletí ...

Dne 15. ledna 2022 začala výluka obou traťových kolejí trvající do 31. března 2022 za účelem sanace, aby se mohlo jezdit alespoň jednokolejně (ROV 13126) po traťové koleji číslo 2. Výluka se následně prodlužovala pod jinými čísly. Číslo ROV je veřejně dohledatelné na webu Úřadu pro hospodářskou soutěž. NAD byla zajišťována mezi Vsetínem a Púchovem, posilový

Povodňové tratě

Jednokolejný provoz na „důležité trati“ trvající po celou dobu jeho pontifikátu ministři nevdají, ale budiž. Správa železnic má nejspíš důležitější

tratě k obnově, na nichž se nejedzí. Zcela nepochybně k nim patří trať postižená povodněmi v roce 2024, např. Lipová Lázně - Javorník, Opava východ - Hlučín a vynucené i Kravaře ve Slezsku - Chuchelná. Podle webu ČD je zde plánovaná výluka do 13. prosince 2025. Generální ředitel SŽ nedávno sdělil České televizi, ukazující záběry zničené trati u Velké Kraše, že v souvislosti s obnovou trati je třeba řešit i protipovodňová opatření, aby se situace neopakovala.

Tedy nic nového. Na totéž jsem loni myslel při jízdách NAD mezi Zábřehem na Moravě a Hanušovicemi, mezi Opavou a Krnovem / Hlučínem. Kolem trati se staví masivní protihlukové stěny do výše střechy vozidel nebo až do úrovně trolejového drátu, sic hodnotu hluku překračující hygienické limity představuje smýkání sběrače po trolejovém drátu patrně nikdo neměřil, stejně tak, jaká je intenzita hluku „produkovaná“ vozidlovou skříní, stavi-li se ochranná stěna do výše střechy vozidel.

Nezabrání, ale pomohou

Proč nejsou místo vysokých protihlukových stěn také postaveny



„protipovodňové“ stěny chránící těleso trati před odplavením tělesa trati, jak železničního svršku - šterkového lože, tak železničního spodku... Nevysoká opěrná zídka sestavená s betonových prefabrikátů, pevně zapuštěná do země, řekněme 10 - 15 cm nad úroveň hlavy kolejnice nezasahující do průjezdného průřezu by sice v extrémním případě zaplavení koleje nezabránila, nicméně jako překážka by zmírnila sílu vodního toku a zídka postavená po obou stranách koleje vytvoří korýtko bránící odplavení šterku mimo stopu koleje. Podemletí železničního spodku by

zabránilly štetovnice (larsenové stěny) tvořící základ pro opěrnou zídku ... Ani ty by v extrémním případě vodě v zaplavení trati nezabránily, ale ochránily by železniční spodek.

Zapomněli zhasnout

V polovině května jsem, aniž bych tušil, že ČT bude něco natáčet, nafotil kousek poničené trati ve Velké Kraši ve směru od Žulové. Podív vzbuzují svítící návěstidla v ŽST a mrhání penězi za zbytečně prosvícenou elektřinu zjevně nikoho netrápí.

Text a foto Miroslav Zikmund

Užívejte si letní data za cenu jednoho měsíce

Chcete být online kdekoli v ČR nebo EU bez nutnosti vyhledávání místní Wi-Fi sítě? Objednejte si ještě dnes náš zvýhodněný datový balíček 1,5 GB nebo 3 GB a buďte online od června do srpna za cenu jednoho měsíce.

Například s tarifem OneNet Mobilní připojení 3 GB ve VPN Family – Vodafone vás celé léto vyjde jen na 175 Kč. Pokud využíváte internet v mobilu L (3 GB FUP) ve VPN Family – O2, zaplatíte za celé léto jen 235 Kč.

Data už máte, ale na léto jich potřebujete více? I pro vás máme drobnou výhodu, díky které ušetříte. Při navýšení dat s FUP v červnu nebo červenci získáte jednorázovou slevu 30 Kč. Data můžete využít třeba na navigaci, sociální sítě, posílání fotek z dovolené nebo psaní i volání přes WhatsApp.

Využijte naši letní slevu až 40 % na mobily v e-shopu VPN Family. Odměňte sebe nebo své děti za vysvědčení nebo si užijte prázdniny s novým mobilem za skvělou cenu! Stačí si objednat neomezený hlasový tarif a sleva je vaše – akce platí až do konce srpna!

Vezměte si své oblíbené TV pořady s sebou, ať už míříte

1,5 NEBO 3 GB DAT
od června do srpna
za cenu jednoho měsíce

VPN
Family

na chalupu, k moři, nebo jen odpočíváte doma. Objednejte si Kuki TV s HBO na měsíc zdarma a zůstaňte v obraze. Ještě jste Kuki TV nevyzkoušeli a využíváte některou z našich služeb? Nyní máte možnost Kuki TV vyzkoušet na měsíc zcela zdarma a bez závazku!

Výhodné mobilní služby s O2 nebo Vodafone i Kuki TV si ve VPN Family může objednat každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic na stránce <https://family.cdt.cz>. Anebo nám zavolejte na zákaznické centrum: 972 111 333, kde vám naše zkušené operátorky poradí nebo třeba nastaví data a služby na míru. (vpn)

Literáti na trati a Jedeto došli do Hradce

Skupiny Literáti a Kapela Českého zemského svazu FISAIC se sešly na společném semináři, který proběhl ve dnech 25. až 27. dubna v Jindřichově Hradci.

Po příjezdu, ubytování účastníků a obědě jsme zahájili jednání, v rámci kterého zazněly aktuální informace o činnosti FISAIC i obou zúčastněných skupin. Následoval odborný program.

Literáti si prakticky vyzkoušeli vazbu V4 v místním knihárství paní Hedviky Kružkové, kde vznikají všechny naše knihy Literáti na trati. Dále se věnovali odborným tématům, diskuzím

i inspiraci pro další tvorbu.

Kapela JEDETO trénovala aktuální repertoár i nové písně. Jako bonus pak natočila podklady pro video ukázkou své produkce. Filmovalo se v Rondelu jindřichohradeckého zámku a na zdejších vlakovém nádraží.

Obě skupiny svojí práci dobře reprezentují nejen FISAIC, ale také naše zaměstnavatele. Literáti se letos stali součástí knižního rekordu, který bude zapsán v české knize rekordů agentury Dobrý den Pelhřimov. Kapela zahraje na Sportovních hrách seniorů i na jiných akcích dle potřeby...

Chcete-li se i vy seznámit s jejich tvorbou tzv. „naživo“, navštivte 20. září Národní den železnice, který proběhne v Nymburku. V naší expozici si můžete nejen zalistovat ve dvaceti knihách Literátů na trati či poslechnout písničky kapely JEDETO, k dispozici bude také expozice ostatních skupin ČZS FISAIC. Těšíme se na vás.

==FJB==

Tendr na modernizaci brejlovců

České dráhy vyhlásily veřejnou zakázku na modernizaci motorových lokomotiv řady 754, které budou součástí nabídky Českých drah na zajištění veřejné dopravy na neelektrizovaných tratích. V rámci plnění rámcové dohody má být modernizováno až 30 motorových lokomotiv řady 754. Modernizace lokomotiv má zajistit provoz na některých neelektrizovaných tratích do doby, než na nich dojde k zavedení elektrického provozu.

„V uplynulých letech jsme provedli průzkum trhu zaměřený na obnovu našich traťových dieselelektrických lokomotiv řady 754, které slouží k dopravě rychlíků a regionálních vlaků na některých neelektrizovaných tratích. Po získání informací z trhu v oblasti nových dieselelektrických nebo duálních lokomotiv a po prověření případné modernizace stávajících strojů jsme vybrali jako nejvýhodnější řešení modernizaci současně řady lokomotiv 754. Ty zajistí provoz klasických vlakových souprav na hlavních dosud neelektrizovaných tratích do doby jejich elektrizace,“ říká člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah

a pro osobní dopravu Jiří Jeřeta a uvádí příklady současných výkonů těchto lokomotiv: „Tento typ lokomotiv dopravuje například rychlíky z Veselí nad Lužnicí do Českých Velenic, z Hradce Králové do Trutnova, z Klatov do Železné Rudy anebo víkendové posílené osobní vlaky složené z klasických vozů na Posázavském pacifiku.“

Předmětem zakázky je uzavření rámcové dohody na modernizaci až 30 motorových lokomotiv řady 754, přičemž je garantovaný odběr nejméně 10 lokomotiv. Při modernizaci budou všechny lokomotivy vybaveny vlakovým zabezpečovačem ETCS. Vedle plánovaných traťových výkonů budou používané při mimořádnostech, např. v případě poškození trakčního vedení nebo při plánovaných napětových výlukách.

Předpokládaná hodnota zakázky je 3 162 500 000 Kč bez DPH a zahrnuje celkový rámec modernizace. Skutečné čerpání zakázky a výše nákladů bude závislá na skutečném počtu modernizovaných lokomotiv.

(peš)

Rekord na veletrhu Svět knihy 2025

V rámci třicátého ročníku mezinárodního knižního veletrhu a literárního festivalu Svět knihy, který probíhal ve dnech 15. – 18. května na Výstavišti v Holešovicích, se sešli ve stanu Karla Čapka také spisovatelé napojení na Českou pohádkovou akademii a Literáti na trati.



Přišel i kancléř pohádkového království Marcel Goetz a tentokrát „nepřívající právník“ a ministr pohádkové spravedlnosti Ivo Jahelka. Po úvodním slovu kancléře následovala krátká informace a křest již XII ročníku knih Literáti na trati. Knihu prozdy pokřtil „zeleným Platanem“ Marcel Goetz, modrou knihu Poezie pokropil pivem stejné značky, tentokrát z modré plechovky Ivo Jahelka.

A protože se nám těch knih sešla již hezká hromádka, vyhlásil komisař Agentury Dobrý den Pelhřimov dosažení nového českého knižního rekordu. Doslovně: V letech 2014 až 2025 vydal pan František Tylšar 20 knih s názvem Literáti na trati. Publikace představují v součtu 5778 stran v 1179 příspěvcích od autorů, kteří jsou železničáři nebo příznivci železnice. Počet stran je trojnásobkem počtu stránek klasického vydání Bible. František Tylšar obdržel certifikát a všichni autoři, bez kterých by rekord nebyl možný, také pamětní list.

Rekord je o to zajímavější, že na vydání knihy kromě autorů zpravidla spolupracuje tým mnoha lidí. František

Tylšar vše organizuje sám. Zajišťuje od korespondence s autory, vytvoření sazby, grafické podoby knih, korektur, až po zabalení jednotlivých výtisků a jejich dodání autorům. Pouze tisk a vazbu vytváří nakladatelství Epika z Jindřichova Hradce a korektury textu spisovatelka a novinářka Hanka Hosnedlová. Další zajímavostí je, že autorsky se na rekordu podíleli všichni členové literární skupiny Českého zemského svazu FISAIC a samozřejmě mnoho provozních zaměstnanců všech možných profesí našich železnic.

Děkujeme České pohádkové akademii za úhradu nákladů, zejména panu Goetzovi, který vše zorganizoval. Ale také našim zaměstnavatelům, kteří prostřednictvím Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas FISAIC naši práci podporují. V neposlední řadě i autorům, ať už zaměstnancům nebo železničním fanouškům...

Pokud byste rádi viděli všechny knihy pohromadě, navštivte Národní den železnice, který se bude konat v září v Nymburce. Naleznete je v expozici FISAICu.

Foto: Pavel Stejskal

Fotoreportáž z fotbalového turnaje Old Boys

