

● Několik sprejerů se podařilo chytit přímo při činu ... str. 2 ● Český železniční průmysl očekává růst produkce ... str. 2 ● Kvůli teplu na jih nemusíme, vedra nám přišla naproti ... str. 2 ● Lepší vozy do Budějovic ... str. 2 ● Modernizace tratí na severu ... str. 2 ● Obrazem ze zářijových povodní ... str. 3 ● Obnovení provozu Dolní Poustevna - Sebnitz v roce 2014 ... str. 4 ●

číslo 18

30. září 2024  
ročník 77



# Zájmy strojvůdce

“VLASNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Slovo k povodním

Vážené kolegyně, vážení kolegové, v předchozích dnech zasáhly naší republiku opět katastrofální záplavy, jež vedle obrovských materiálních škod přinesly bohužel i ztráty na lidských životech.

Celkové ztráty na majetku nebyly ještě sumarizovány, ale předpokládáme, že se dotknou i členů naší odborové organizace. Jsme si vědomi toho, že finanční výpomoc z fondu Stephenson nemůže zdaleka sanovat vzniklé škody. Přesto bychom chtěli požádat kolegyně a kolegy postižené touto přírodní katastrofou, aby si jako členové Federace strojvůdců ČR, prostřednictvím předsedů a výborů svých základních organizací, požádali o plnění z dané kapitoly sociálního fondu FSČR.

V brzké době budou na všechny základní organizace zaslány obvyklou cestou pravidla a postup pro podávání

žádanek. Po kvantifikaci a posouzení všech doručených žádostí bude pak postiženým zasláno příslušné finanční plnění. Poskytnutí výpomoci se bude týkat jen zasažených obytných prostor, nikoliv tedy sklepů, garáží, chat a zahradních domků.

Chci též připomenout, aby členové zasažení povodněmi, kteří jsou zaměstnanci ČD, ČD Cargo a Správy železnic, rovněž požádali o finanční podporu ze sociálních fondů svých zaměstnavatelů.

Závěrem děkuji vám všem, kteří jste v těchto kritických dnech a v extrémně náročných podmínkách plnili svoje pracovní povinnosti, za profesionálně a odpovědně odvedenou práci.

Jaroslav Vondrovič, prezident FSČR

## Postiženy vodou byly hlavně severní části Moravy Výstraha, déšť, spoušť

Už asi pět dnů před víkendem, o kterém se začne hovořit jako o třetí stoleté velké vodě za 30 let, meteorologové varovali, že napří skutečně hodně. Jedenáctého září (středa) vydaly České dráhy zprávu: Česko zasáhnou mimořádně silné srážky. České dráhy posílí kapacity pro řešení mimořádnosti v provozu.

„Český hydrometeorologický ústav (CHMÚ) vydal varování před extrémně silnými srážkami, které by v následujících čtyřech dnech měly zasáhnout skoro celé území Čech, Moravy a Slezska. V souvislosti s tím se očekává i rozvodnění některých toků a další návazné jevy, které mohou mít i dopad na plynulost železniční dopravy. České dráhy v souvislosti s výstrahou posilují personální i materiální kapacity v provozu a žádají cestující, aby v příštích dnech sledovali aktuální informace o provozu na železnici.“

### Preventivní opatření

Výstraha CHMÚ platila od 12. do 15. září. Zpráva pokračovala: „V důsledku extrémních srážek může docházet k poškození tratí, případně pádu stromů do kolejí a v návaznosti na to ke komplikacím v železniční dopravě. Prosíme cestující, aby se na možné komplikace při cestování preventivně připravili, vybavili se na cestu dostatečným množstvím tekutin, jídlem, případně léky, které pravidelně užívají, a to i v případě cest na kratší vzdálenost. České dráhy v souvislosti

s varováním meteorologů zavádějí preventivní opatření. Dojde k aktivaci pohotovostní služby, kterou budou držet zaměstnanci ČD tak, aby zmírnili dopady komplikací v provozu, zajistili informování o mimořádných událostech a posílili péči o cestující.“

### Safra mokrá sobota

V sobotu (14. září), kdy už bylo jasné, že se díváme v přímém přenosu na pohromu obřích rozměrů, publikuje ČD přehled tratí se zastaveným provozem: „Stále trvá zastavení provozu na koridorové trati Přerov – Ostrava. Kvůli postupující vodě zajíždějí autobusy kyvadlové náhradní autobusové dopravy za zrušené vlaky na koridoru od odpoledne do stanice Ostrava, hl. n. Stanice Ostrava-Svinov není aktuálně dostupná. Z hlediska provozu vlaků ČD trvá kritická situace na Jeseníku, Šumpersku, Krnovsku, Ostravsku a Opavsku, vzhledem k zatopení i silničních komunikací a jejich horší sjízdnosti není v těchto místech zpravidla možné zavést pro cestující náhradní autobusovou dopravu. Správa železnic zavedla pomalou jízdu,

dochází tedy ke zpoždování spojů i na přímo nezasažených tratích. Prosíme cestující aby, pokud je to možné, odložili své cesty vlakem v nejdříve zasažených oblastech i v následujících dnech. Aktuálně se očekává, že provoz na koridoru bude určitým způsobem omezen po celý následující týden.“

### Šedesát tratí uzavřeno

V pondělí 16. září byl zastaven provoz na téměř šesti desítkách traťových úseků, včetně hlavního koridoru. Nejkritičtější situace panovala v Moravskoslezském a Olomouckém kraji. Hasiči Správy železnic od pátku řešili okolo 280 událostí souvisejících s povodněmi. Předběžné odhady škod na infrastruktuře dosahují stovek milionů korun.

Nejvážnější situace byla zejména na Ostravsku a Opavsku, v Olomouckém kraji pak v Jeseníkách. Vlaky ale nemohly fungovat v horských a podhorských oblastech celé České republiky. V některých případech byly tratě uzavřeny preventivně. Největší komplikace představovalo zastavení provozu na koridorovém úseku od Hranic na



Ostrava hlavní nádraží v pondělí 16. září

Moravě přes Ostravu a Bohumín až na hranici s Polskem.

V době vzniku článku se na koridoru do Bohumína již plánovalo obnovení provozu, stejně jako i na dalších tratích, kde to bylo z hlediska bezpečnosti možné. Jako příčina velké vody se uvádějí srážky způsobené tlakovou níží Boris, která přinesla do střední Evropy silné lijáky. Sumy srážek výrazně ovlivnil i silný vítr, který

umocnil návětrný efekt na horách. Na hřebtech a návětrných oblastech Jeseníků spadly vůbec nejvyšší sumy srážek za období od středy do pondělí, a to i přes 500 mm. Vícedenní úhrny srážek v Jeseníkách zhruba odpovídaly povodňové situaci v červenci 1997, následně extrémní povodně místně překonaly i průtoky v roce 1997.

Martin Ježek, foto Správa železnic

## ČD hospodařily v prvním pololetí se ziskem téměř 700 milionů Vlakem cestuje víc lidí

Skupina České dráhy dosáhla v prvním pololetí roku 2024 podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) zisku před zdaněním 694 milionů korun. Meziročně došlo k nárůstu tržeb o více než 1 mld. Kč a EBITDA o více než 600 mil. Kč. Hlavní podíl na tom má segment osobní dopravy, který rostl i díky zvyšujícímu se počtu přepravených cestujících, kterých bylo téměř 82 milionů. Kromě mateřské společnosti byly v prvním pololetí v zisku i ostatní společnosti Skupiny ČD.

Služby národního dopravce využívá stále více cestujících, v prvním pololetí letošního roku jich s ČD cestovalo 81,6 milionu, což je o 2,5 milionu více než ve stejném období loňského roku (loni 79,1). „U přepravených cestujících evidujeme meziročně tříprocentní nárůst. Dnes a denně se tak potvrzuje, že modernizace našeho vozidlového parku i služeb přivádí do vlaků stále více zákazníků, kteří nás volí jako dopravce jak na vnitrostátních, tak na mezinárodních linkách. Nárůst cestujících se pozitivně projevil i na výnosech z osobní dopravy, které dosáhly 16 miliard korun. Ve srovnání s prvním pololetím loňského roku je to nárůst o 1,6 miliardy korun,“ uvedl generální ředitel ČD Michal Krapinec. Kromě mateřských Českých drah byly v prvním pololetí v zisku i všechny dceřiné společnosti a skupinové tržby meziročně narostly o více než 1 miliardu na 25,4 miliardy korun.

### Osobní doprava

Masivní modernizace vozidlového parku a vylepšování služeb přispělo

k nárůstu zákazníků na vnitrostátních i mezinárodních linkách. Dařilo se především v oblasti mezinárodní přepravy, kde tržby vzrostly o 23 %. Projevila se tak celkově rostoucí poptávka i rozšíření nabídky nočních spojů, které jsou u cestujících stále více vyhledávané. Převážný výkon v prvním pololetí 2024 dosáhl 3 914 milionů osobokilometrů, což představuje meziroční nárůst o 8,5 % (loni 3 609). Průměrná přepravní vzdálenost byla v 1. pololetí 48 kilometrů, což je meziročně o 2,4 kilometru více (loni 45,6). Pozitivní vývoj v přepravě cestujících se projevil růstem tržeb z prodeje jízdenek, který činil 5 022 milionů korun, což představuje nárůst o 375 milionů (tj. 8 %).

Rok 2024 je v historii Českých drah přelomový v oblasti obnovy a modernizace vlakové flotily. Jen v první polovině roku firma uvedla do provozu 22 nových elektrických jednotek RegioPanter, 15 motorových jednotek RegioFox a 17 lokomotiv Vectron.

„Nová vozidla jsou zárukou vysokého komfortu a spolehlivosti služeb Českých drah. Nadále proto chceme

pokračovat nejen v modernizaci našich vlaků, ale klíčové jsou i investice do zázemí pro údržbu a opravárenství. Postupně nasadíme na koleje také největší novinku v dálkové dopravě, soupravy ComfortJet,“ doplnil Michal Krapinec.

### Nákladní doprava

V segmentu nákladní dopravy v tuzemsku se negativně projevil klesající objem přepravy uhlí a dalších tradičních komodit, který je částečně nahrazen rostoucími výkony ČD Cargo v zahraničí. Za první pololetí letošního roku přepravila skupina ČD Cargo celkem 28,1 mil. tun zboží, ve stejném období loňského roku to bylo 30,9 mil. tun.

„Strukturální změny v energetice a problémy v hutnictví nejen v České republice, spolu s recesí, resp. stagnací evropského průmyslu v posledních letech, ovlivňují kontinuální pokles výkonů ČD Cargo,“ řekl k výsledkům předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. Podle jeho slov je zřejmé, že změna struktury přepravovaného zboží je trvalého charakteru a vede k poklesu



objemu zboží přepravovaného po železnici v České republice.

„Aktivní obchodní politikou a expanzí do zahraničí se nám sice daří část objemů nahrazovat, ale plně kompenzovat tyto ztráty nedokážeme. Nejsme v tom sami, podobné situace čelí většina nejvýznamnějších železničních

nákladních dopravců v Evropě a na rozdíl od řady z nich ČD Cargo zůstává v zisku. Bude však nezbytné pokračovat v přizpůsobování našich kapacit aktuálním a budoucím potřebám dopravního trhu,“ uzavřel Tomáš Tóth.

(čd)

## Několik sprejerů se podařilo chytit přímo při činu Opatření fungují

Opatření Středočeského kraje, hlavního města Prahy a Českých drah vedoucí k omezení řádění sprejerů ve vlacích v pražské aglomeraci jsou úspěšná. V posledních několika týdnech se podařilo zadržet hned několik sprejerů, kteří byli předáni Policii ČR. Zároveň pokračuje instalace speciálních polepů na vlakové jednotky, které usnadňují následující odstranění „malůvek“. Do systematického boje proti vandalismu se kraj, hlavní město a dopravce pustili minulý rok. Kampaň nese název Společně za čisté vlaky.

„Opatření, na kterých jsme se dohodli, se neminula účinkem. Zejména z pohledu exteriéru se situace zlepšila. Dříve jsme dopravce obvykle sankcionovali za zhruba třicet znečištěných jednotek měsíčně, v posledních měsících jsou to jednotky případů. České dráhy nás průběžně informují o bezpečnostních hrozbách, najatá bezpečnostní agentura zachytila i několik sprejerů. Samozřejmě jsme si vědomi, že situace zejména v interiérech CityElefantů není rozhodně dobrá. Ale věřím, že když vytrváme, tento boj s vandalstvím dovedeme do úspěšného konce ve prospěch nás všech, kteří hromadnou dopravu používáme,“ připomněl radní Středočeského kraje pro oblast veřejné dopravy Petr Borecký.

### Zpřísnilo opatření

„Jsem rád, že situace s posprejovanými příměstskými vlaky se nám daří stabilizovat. Díky nadstandardní spolupráci s krajem a městem jsme výrazně zpřísnilo režimová bezpečnostní opatření v místech obrátů i odstavení, kde se jednotky často stávaly terčem vandalů. Posílili jsme bezpečnostní perimetr na odstavném nádraží v pražské Michli a také nasazujeme hlídky bezpečnostní agentury do vytipovaných nočních a ranních spojů,“ uvedl Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu.

„Daří se nám také dříve stahovat posprejované jednotky z oběhu na výčistění a díky užití inovativních antisprejerských polepů nebo laků je čištění rychlejší a čisté vlaky se vrací zpět do provozu čistě dříve“ doplnil Jiří Jeřeta

### Škoda skoro 40 tisíc

Poslední dva případy úspěšného záchytu sprejerů jsou ze začátku srpna, kdy přímo při činu přistihl pracovník bezpečnostní agentury muž, který čmáral po stěnách interiéru osobního vlaku. Událost se stala na trati mezi pražským Smíchovem a Radotínem. Kvůli řešení incidentu s přivolanou policií musel být vlak odřeknut. Celková škoda byla vyčíslena na více než 39 tisíc korun.

Další muž byl přistižen při sprejování na skříň vagonů odstaveného vlaku v Klatovech. Na místě byl zadržen



zaměstnanci ČD a ostrahou. V současné době se prověřuje, zda vandal nesprejoval i ve Středočeském kraji.

### Antigrffiti i do interiéru

Kromě bezpečnostních opatření se národní dopravce podle svého mluvčího zaměřuje také na efektivnější odstranění graffiti ze souprav. Na vybrané jednotky řady 471 CityElefant v barvách Pražské integrované dopravy byly aplikovány antigrffiti polepy a laky. „Ty se nám osvědčily i proto, že pro umytí takto vybavených jednotek je potřeba mnohem méně vody i chemických látek. Pokračujeme tedy v instalaci této technologie a vybavíme jí další více než tři desítky CityElefantů, tentokrát poprvé i v interiérech. S tím začínáme už teď v srpnu. Významně tím zlepšíme stávající stav vandaly zničených interiérů a zvýšíme kulturu cestování v Praze a jejím okolí,“ dodal Jiří Jeřeta.

Odstraňování graffiti z interiérů a exteriérů vlakových souprav stojí ČD každý rok miliony korun. Jen za letošek je škoda vyčíslena na přibližně 13 milionů korun. Každý týden odstraní České dráhy ze svých vlaků v Praze graffiti v rozsahu 100 až 350 m<sup>2</sup>. Za celý loňský rok zaznamenaly České dráhy celkem 460 sprejerských útoků na své vlaky.

Text a foto fim

## Český železniční průmysl očekává růst produkce

Český železniční průmysl má v letošním roce pozitivní růstová očekávání a předpokládá opět další meziroční nárůst produkce. Mohl by být dokonce o něco vyšší než loni, a to kolem deseti procent. Očekávání jsou poměrně velká a vycházejí z již kontrahovaných smluv, které pokrývají dodávky na delší období.

Českým firmám sdruženým v Asociaci podniků železničního průmyslu (ACRI) loni vzrostl meziročně obrát o 7 % na celkových 130 miliard korun a objem exportu byl 65 miliard korun. Letos by tak celkový obrát mohl dosáhnout více než 140 miliard korun.

Například ŠKODA GROUP, lídr v oblasti výroby kolejové techniky, považuje za klíčové milníky v prvním pololetí výrobu a představení jednotky RegioPanter osazené bateriemi nebo výrobu dalších příměstských jednotek pro České dráhy včetně příměstských jednotek RegioPanter v barevnosti PID. Z exportních aktivit pak byly pro firmu mimořádně významné dodávky vozidel do Lotyšska a zahájení převozu jednotek do Estonska, převoz prvních tramvají do Frankfurtu nad Odrou a Chotěbuzi (SRN) či dokončení dodávek 30 tramvají pro Bratislavu. V oblasti městské mobility to bylo také zahájení výroby tramvají S2T pro Prahu či výroba nejdelší tramvaje na světě pro zákazníka

rnv - Mannheim, Ludwigshafen a Heidelberg. Mezi nově uzavřené významné zakázky pak ŠKODA GROUP řadí dodávky 15 bateriových elektrických jednotek pro České dráhy, kontrakt na 35 trolejbusů pro České Budějovice a trakční výzbroj pro 112 trolejbusů do italského Janova.

Pozitivně hodnotí první pololetí také další člen ACRI, společnost RETEX, která je lídrem v oblasti dodávek moderních textilií pro interiérové vybavení dopravních prostředků včetně drážních vozidel - vlaků a tramvají. První polovina roku byla pro RETEX obdobím změn a inovací. Společnost se zaměřila na získávání zakázek v nových segmentech trhu v souladu se svou strategií a vizí a na uvedení nové pokročilé technologie výroby izolací z recyklovaných tkanin.

### Další růst

Příležitosti pro další expanzi českého železničního průmyslu je celá řada.

Soutěžení objednávaných výkonů ve veřejné vlakové dopravě do roku 2035 je spojené s dodávkami nových vozidel. Zároveň sílí tlak na bezemisní udržitelnou mobilitu. A nejen v rámci železnice, ale také v oblasti MHD - tedy v tramvajové a v trolejbusové dopravě. Současně v řadě zemí včetně ČR probíhají projekty zásadní modernizace železniční infrastruktury. To vytváří další příležitosti jak pro dodávky špičkových technologií v oblasti moderních digitálních systémů pro zabezpečení a řízení provozu, tak v oblasti komponentů pro kompletní výstavbu nových tratí, což je doménou například AŽD Praha.

„V členských zemích EU se také jedná o příležitosti v rámci čerpání Fondu pro obnovu, kde například Itálie má aktuálně alokováno 800 milionů EUR pro nákup kolejových vozidel. Železniční doprava všude v Evropě zažívá boom. Bez nadsázky se dá říci, že nastává zlatý věk železnice coby páteře udržitelné mobility. A to přirozeně vytváří prostředí pro další růst českého železničního průmyslu,“ dodává generální ředitelka ACRI Marie Vopálenská.

(acri)

## Kvůli teplu na jih nemusíme, vedra nám přišla naproti Neporučíme větru, ani dešti

V září jsme si po měsících veder a sucha užili chladu a deště. Na některých místech spadlo za pár dní takové množství vody, jako jindy za celé měsíce i roky. Více než půlmetr srážek na metr čtvereční. Na to naše civilizace stále není připravena. Jedním z důvodů je i fakt, že do roku 1997 v Čechách, na Moravě a ve Slezsku opravdu velké povodně více než sto let prostě nebyly. Naivové to mohou přičíst naplnění socialistického hesla Poručíme větru, dešti, ale ono to tak není. S překotným nástupem moderních technologií ve všech oblastech lidského života (už před změnou tisíciletí), které (patrně) přinesly zásadní klimatické změny, se prostě trochu pozapomnělo na to, že se na naši matičku Zemi bude logicky měnit i počasí. A protože důsledky nejsou znát hned, my jsme je citelně poznali „až“ v roce 1997 (50 obětí). A pak v roce 2002 (17 obětí). A letos v září přišla potřetí za třicet let velká stoletá voda opět („menší“ potopy u nás ale nastaly také v letech 2006, 2009, 2010 a 2013).

### Všichni na kopce nemůžeme

Meteoroložka a klimatoložka ČT Taťána Miková vysvětlila, že žádné povodně nejsou úplně stejné a přesně na místě, kde voda pustošila kraj minule. Můžeme to považovat za potměšilost, ale voda si prostě najde cestu tudy, kde se člověk ještě nepostaral o to, aby tam netekla. A ani dešť nenapří pravidelně na jednom místě právě tolik vody, jako před rokem. Když jsem v roce 1997 reportoval z povodňových Troubek, Kroměříže a dalších míst, ptal jsem se stavebních odborníků, proč se to stalo. Řekli mi, že lidé zcela zapomněli na obezřetnost a začali si stavět obydlí v oblastech, kde hrozí nebezpečí potopy. Třeba právě proto, že tam voda už sto let nebyla. A taky začali vodní toky regulovat, takže netekly svou po staletí přirozenou cestou.

„Podívejte se na kostely, vždy byly stavěny tak, aby se jich velká voda nedotkla.“ To je sice dobrý argument, ale všichni nemůžeme bydlet na kopcích a velké aglomerace vždy vznikaly u vody, kterou k životu potřebujeme.

### Víme, kde to přibližně bude

Je třeba říci, že od povodní ve roce 1997 se mnoho udělalo a nejvíce je to asi znát na faktu, že oběti na životech bylo tentokrát mnohem méně. Díky účinným stavebním opatřením byla některá místa také lépe chráněna. Co dále udělat? Připravte se a učinit taková opatření, aby byly škody ještě menší (například zadržet vodu v přehradách v místech, kde se při povodních vylévá pravidelně). Podle Mikové už máme předpovědní technologie, které dokážou s pětidenním předstihem poměrně přesně říci, že na nás příroda chystá safra velkou a mokrou nadílku. Že je to málo? Prostě to zatím musí stačit na to, aby byly přinejmenším uchráněny lidské životy. Vše ostatní se dá opravit, či postavit, i když to bude finančně hodně bolet, čímž myslím i zničenou či postiženou dopravní infrastrukturu.

### Extrém na extrém

Čechy, Morava a Slezsko se posunují do subtropického pásma. Máme dlouhá horká léta, jen krátké mezidobí

## Lepší vozy do Budějovic

České dráhy nasadí další komfortní vozy na vlaky linek R17, R11 a také Ex7. Na rychlících z Prahy do Českých Budějovic už nyní jezdí vůz vybavený například dětským kinem a vozy s více místy pro uložení jízdních kol. Od nového jízdního řádu pak nastane významné zvýšení kvality cestování na rychlících linky R11.

„Naše možnosti obměny nejsou neomezené, přesto jsme po dohodě s objednatel, kterým je Ministerstvo

dopravy, přistoupili ke zlepšení vozby a na vybraných rychlících se tak cestující začnou setkávat s modernějšími vozy než doposud,“ řekl náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Od nového jízdního řádu v polovině prosince pak podle jeho slov bude následovat další zlepšení, a to u rychlíků na obou ramenech linky R11, tedy Plzeň – Strakonice – České Budějovice i České Budějovice – Jihlava – Brno. (fim)

## Modernizace tratí na severu

Správa železnic může pokračovat v projektové přípravě modernizace tratí na sever od Hradce Králové ještě před projednáním studie proveditelnosti rychlého spojení RS5 Praha – Wrocław. Umožnila to výjimka, kterou včera schválila Centrální komise Ministerstva dopravy. Studie proveditelnosti rychlého spojení RS5 obsahuje kromě vysokorychlostních úseků i konvenční tratě na území Královéhradeckého kraje. A právě jich se udělená výjimka týká.

Schválení výjimky je podle ředitele SŽ Jiřího Svobody výsledkem mnohaletého společného úsilí Správy železnic a vedení Královéhradeckého kraje. Díky ní se podařilo odblokovat a posunout vpřed přípravu modernizace klíčových tratí v tomto východočeském regionu. Konkrétně jde o modernizaci a zdvoukolejnění úseku mezi Hradcem Králové a Jaroměří, trať Jaroměř

– Česká Skalice – Náchod čeká nejen elektrizace a zdvoukolejnění mezi Jaroměří a Českou Skalici, ale také výstavba tzv. Vysokovské spojky. V úseku Náchod – Meziměstí – státní hranice dojde opět k elektrizaci a navíc ke zkapatnění trati. Samozřejmě bude dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení, zvýšení traťové rychlosti, modernizace železničních stanic a zavedení systému ETCS.

Správa železnic začne připravovat zadání na zpracování záměrů projektů a dokumentaci pro povolení všech tří uvedených staveb. Jejich realizace se předpokládá postupně v letech 2029 až 2032. Souběžně se připravuje zřízení železniční stanice Česká Metuje s plánovanou realizací v letech 2026 a 2027, které umožní zvýšení kapacity trati a možnost zavedení dalších vlaků.

(sž)

## Pro snazší průchod mobilního signálu

České dráhy pokračují v opatřeních na zlepšení dostupnosti mobilního signálu ve svých vlacích. Po nedávno vypsané zakázce na vybavení vybraných jednotek technologií 5G opakovačů mobilního signálu nyní vypsal další veřejnou zakázku na dodavatele, který zajistí laserovou úpravu oken ve více než 200 jednotlivých drážních vozech, která usnadní průnik signálu dovnitř vlaku při zachování tepelných a těsnících vlastností skla.

Zakázka počítá s možností této úpravy až na 233 kolejových vozech řad, které se využívají ve vlacích na přeshraničních linkách a na hlavních tuzemských železničních koridorech.

Konkrétně se jedná o 26× Bmz245, 38× Bmz232, 15× Bmz241, 18× ARm-pee829, 6× ARmpee832, 62× Bd-pee231, 38× Bdmpee233, 10× Apee139, 11× Ampz143 a 9× Ampz146. Náklady na úpravu mohou dosáhnout částky až 33 milionů korun.

„Speciální propustná okna jsou dalším krokem, který povede k lepší kvalitě mobilního signálu cestujících v našich vlacích. Tato technologie přitom není cestujícím neznámá, takto upravená okna znají ze souprav InterJet a mají je i nové vlaky ComfortJet,“ doplnil generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

(fim)

## Rekonstrukce tratí pod Vyšehradem

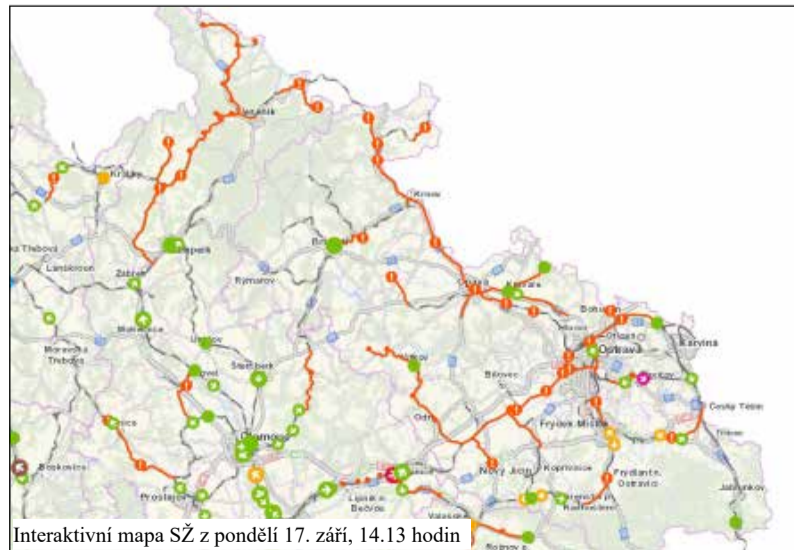
Správa železnic připravuje zkapatnění frekventované trati mezi pražským hlavním a smíchovským nádražím. Nyní vyhlásila výběrové řízení na projektanta úprav úseku mezi jižním výústěním vinohradských tunelů a začátkem výtoňského mostu. Vlaky budou moci nově využívat tři koleje v delším úseku. Přínosem pro obyvatele podél železnice bude nejen tišší provoz vlaků, ale také rozšíření několika podchodů pod tratí. Stavět se bude v letech 2026 až 2028.

Vytížený traťový úsek mezi stanicemi Praha hl. n. a Praha-Smíchov denně využívá přes dvě stě dálkových i regionálních vlaků. V budoucnu se počítá s přidáním dalších spojů. Správa železnic proto počítá s tříkolejnou tratí také

na samotném výtoňském mostě. Tři koleje pak budou využité i ve výrazně delším úseku než dnes.

Vedle zvýšení kapacity osobní dopravy bude rekonstrukce znamenat také zásadní zlepšení úrovně bydlení v nejbližším okolí. Nová trať bude méně hlučná a sníží se i vibrace. Stavba rozšíří několik podchodů pod tratí, současně přesunou výhybky pod Nuselským mostem směrem k ulici Na Folimance.

Vítěz výběrového řízení vypracuje dokumentaci pro povolení záměru a pro provádění stavby. Vlastní stavební práce se předpokládají v letech 2026 až 2028. Celková výše nákladů bude známa po dokončení projektové dokumentace. (sž)



podzimu a jara, a pak zimy, ve kterých příliš zima není. Období extrémního sucha, po kterém přichází doba extrémních srážek. Ne, neporučíme ani větru, ani dešti, musíme se adaptovat,

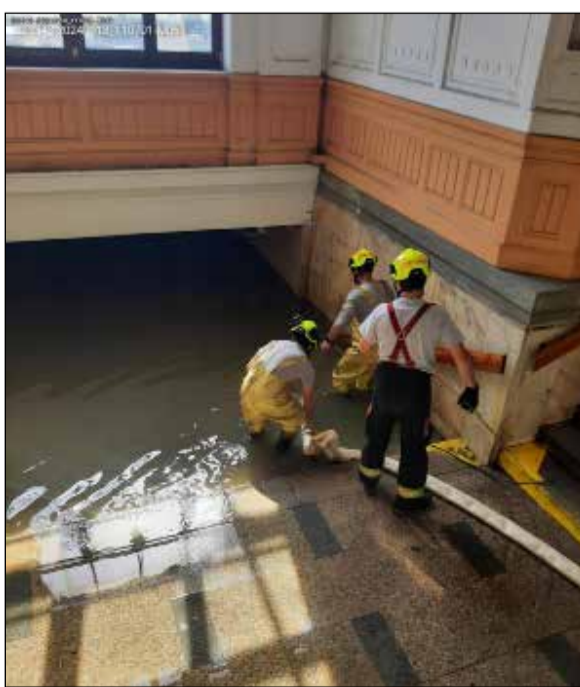
abychom přežili. Třetí stoletá voda v tak krátké době je podle Mikové nebezpečným signálem, že se počasí mění. A další povodně mohou přijít už záhy.

Text a repofoto Martin Ježek

## Obrazem ze zářijových povodní

Povodně, které zasáhly Českou republiku počátkem září nejvíce poškodily železniční infrastrukturu v Moravskoslezském kraji, a to zejména na Ostravsku a Opavsku, v Olomouckém kraji pak v podhůří Jeseníků. První odhady výše škod na železnici byly ve stovkách milionů korun.

Foto a reprofoto FB (Lukáš Čás, Jiří Chlud), Správa železnic



## Obnovení provozu Dolní Poustevna - Sebnitz v roce 2014 Po deseti letech

Když jsem v roce 1986 poprvé navštívil nádraží v Dolní Poustevně, po získání kýženého staničního štemplíku jsem se vydal západním směrem a chtěl dojít těch několik stovek metrů až konci trati. Znemožnil mi to chrabří pohraničník bděle hlídající státní hranici mezi zeměmi tábora míru a socialismu, aby jí někdo tím či oním směrem nezákonně nepřekročil. Trať končila hromadou hlíny nahrazující zarážedlo a dále bylo vidět bujnou vegetaci, v níž se ochránce hranice ukrýval ...

Podle dostupných zdrojů jel „poslední vlak“ z Dolní Poustevny (Einsiedeln) do Sebnice (Sebnitz) 8. května roku 1945. Těžko říci, zda se jednalo o vlak jedoucí podle jízdního řádu, nebo spíše o spoj jedoucí ve válečném zmatku posledních hodin předcházejících konci II. světové války. Trati patrně nebylo operativně využito ani pro odsun osob německé národnosti. I když kdo ví...

### Koleje nezmysly

Ani „bratrské svazky“ socialistického Československa a „prvního státu dělníků a rolníků na německé půdě“ v rámci Varšavské smlouvy a RVHP neznamenaly pro obyvatele Šluknovského výběžku, resp. Dolní Poustevny nic přínosného. Cesta do sousední Sebnice, oddělená jen úzkým korytem Vilémovského potoka, byla možná přes silniční hraniční přechody v Hřensku / Schmilce nebo Jiřikově / Neugersdorfu, což bylo spojeno s ujetím mnoha desítek kilometrů.

Navzdory „věrohodným“ informacím sdělovacích prostředků o „vytrhání kolejí“ po II. světové válce byla situace zcela jiná. Při cestě vlakem z Bad Schandau přes Sebnitz do Neustadt (Sachs) ještě za dob NDR bylo vidět koleje položené ze stanice Sebnitz až k lesnímu porostu, jímž procházela státní hranice.

Po pádu železné opony, resp. omezení ochrany státní hranice (mnohem dříve než se ČR stala členem schengenského prostoru), nebyl problém dojít až na konec tratě, resp. „ilegálně“ překročit státní hranici a lokalitu prozkoumat.

### Po pádu železné opony

Na pozemní komunikaci mezi Dolní Poustevnou a Sebnicí byl nejdříve otevřen „celní přechod“ (bez pasových razítka), jehož mohli používat pouze občané Československa a Německa, později zde byl zřízen klasický hraniční přechod (s hraničním razítkem) pro občany všech států světa. Dalo se tak dojít z českého na německé nádraží pěšky, sic to je docela daleko - cca 2,5 km. Podél kolejí cca kilometr. Po vstupu do „Schengenu“ vzniklo v širokém okolí několik turistických stezek umožňujících překračování státní hranice. V nedaleké Lobendavě začíná turistická stezka k nejsevernějšímu bodu ČR.

V euforii začátku „obvedesáté“ se začalo uvažovat i o obnovení železničního spojení. Je známa aktivita studentů děčinské dopravní průmyslovky, kteří pod vedením pedagogů vypracovali projekt na obnovení trati. Podle nepotvrzených informací získala tato aktivita ocenění ve studentské soutěži. Nicméně „téměř nic“ se dlouhá léta nedělo, třebaže s jistotou dávkou nadsázky lze říci, že obnovení trati by bylo pro (tehdy ještě existující) železniční vojsko otázkou několika desítek hodin ...

To „téměř nic“ ovšem znamenalo v první dekádě tohoto století útlum dopravní služby ve stanici Sebnitz, která se změnila na dopravnu (dle českého předpisu) D3 - vjezdová návěstidla byla snesena, dvokolejný most u km 48,2 (trati Bautzen - Bad Schandau) byl nahrazen v rámci modernizace jednokolejným na trati do Neustadtu (Sachs), před oblokem do stanice Sebnitz se objevila lichoběžníková tabulka, nicméně zbylé kolejnicové pásy traťové koleje Dolní Poustevna - Sebnitz ke „moudře zbouranému mostu“ stále ležely. Za této situace by si asi na obnovení provozu vsadil málokdo.

### Koleje v porostu

Velká staniční budova v Dolní Poustevně zpusťla. Dopravní služba je minulostí, před 10 lety ještě žila nádražka. (pozn. autora - v mezidobí zanikla i ona). V roce 2009 SŽDC provedla modernizaci, přesněji řečeno dopravní devastaci kolejí státnice Dolní Poustevna. Bylo sice vybudováno nové nástupiště umožňující pohodlný nástup

do vlaku, až ke státní hranici položen úplně nový kolejový svršek typu S49, po kterém by se mohly prohnět i těžké Sergeje, ale kolejiště uvedeno do stavu, kdy není možné ani objetí soupravy, tím spíše křižování. Pro lehké motorové vozy by postačila modernizace kolejí formou výzisku z modernizovaného koridoru. Ve směru od Sebnitz byla umístěna (km 26,100) lichoběžníková tabulka. V místě státní hranice (km 26,271) bylo umístěno zarážedlo s návěstí „Posun zakázán“.

Vstupem do Schengenského prostoru v prosinci 2007 bylo umožněno pokračovat státní hranici na libovolném místě, tedy i na konci trati.

V hustém lesním porostu s vyšlapanou cestičkou za státní hranici ležely ještě v roce 2012 koleje, po nichž projel v květnu 1945 „poslední vlak“.

### V údivu

Občas proběhly tiskem informace o obnovení provozu, nicméně podobných informací týkajících se po roce 1945 zaniklých železničních hraničních přechodů se ve sdělovacích prostředcích objevila celá řada, aniž by došlo k jejich naplnění.

Reálně se obnovil pouze přechod Kraslice - Klingenthal. Snahy o obnovení provozu ve Slavonicích skončily na byrokratických požadavcích československých orgánů státní správy (požadavky na zájemci pro celní a pasovou službu), přechod Hevlin - Laa an der Thaya se nedostal ani do fáze jednání. Konec konců státní byrokracie (celní, pasová kontrola) dělala potíže s možností zastavování osobních vlaků jezdících z Děčína do Bad Schandau v Dolním Žlebu.

Nicméně v polovině roku 2013 začaly informace o obnovení provozu dostávat konkrétnější obrysy. Koncem října 2013 jsem si udělal výlet do Dolní Poustevny a nestačil jsem se divit. Zarážedlo na státní hranici zmizelo, bylo nahrazeno mechanickými překážkami zabráňujícími případnému ujetí vozidel z Dolní Poustevny. „Prales“ na německé straně zmizel, včetně původních kolejí, most u km 48,2 zdvoukolejněn (opět).

### Provozní hovory český

Knižní vydání jízdního řádu 2013-2014 obsahovalo tabulku trati 083 Rumburk - Dolní Poustevna rozšířenou o úsek Sebnitz - Bad Schandau - Děčín, ale bez časových údajů.

Změna jízdního řádu platná k 15. červnu 2014 obsahovala přílohu týkající se tratí 081, 083, 084, 089 s tím, že tyto změny platí od 5. 7. 2014 a zásadně mění koncepci dopravy, přečíslování vlaků nevyjímaje.

Dopravní dokumentace uvádí kilometrickou polohu stanice Sebnitz v km 27,114 od Rumburka. Dodatkově ujednání ke Smlouvě o navázání infrastruktury DB a SŽDC uvádí datum účinnosti 17.6.2014. Mimo jiné také uvádí „Dirigující dispečer ŽST Mikulášovice dolní nádraží a dirigující výpravčí ŽST Neustadt (Sachs) vedou provozní hovory v českém jazyce.“ Kostky byly tedy vrženy a nyní zbývalo vybrat ten správný „první vlak“.

### První vlak z Rumburka

Slavnostní zahájení provozu za přítomnosti VIP proběhlo v pátek 4. července, v jehož rámci - pomineme-li pracovní a zkušební jízdy - projel vlak s cestujícími znovu mezi Dolní Poustevnou a Sebnicí po 69 letech a 57 dnech, jsem zavrhl. Vlak stejně nejel v trase Děčín - Rumburk nebo naopak a o přeplněné soupravě jsem neměl zájem. Původně jsem uvažoval o „prvním“ vlaku z Děčína 5451, dostupný EN 476 Metropol. Nicméně ten jezdí dost často výrazně opožděn a podle zákona schválnosti by to zrovna nemuselo vyjít.

Zbýval tedy „první“ vlak z Rumburka do Děčína s odjezdem v 5.23, konec

konců jako „první z Rumburka“ projede státní hranici. Pro páteční večerní cestu do Rumburka jsem zvolil raději R 674 s přestupem na R 1175 v Ústí nad Labem. Přece jen mi čtyřminutový přestup mezi R 674 a osobním vlakem 2616 v Děčíně připadal poněkud rizikový.

Milým překvapením bylo nasazení Desira 642.138/638 (DB Regio Sachsen) na vlak 2616 - nájezd na ranní vlak přes Sebnitz - místo turnusového motoráku M 810. (pozn. autora - v Německu se druhé hnací vozidlo v rámci ucelené jednotky čísluje hodnotou o 500 vyšší, platí i pro soupravy ICE 1)

Nocleh na potměšlém rumburském nádraží poskytla pohodlná lavička.

### Dráha národního parku

Krátko po páté hodině jsem si v pokladně pořídil pamětní jízdenky - modrá na sobotu, zelená na neděli - za symbolických deset korun, pro cestu tam a zpět (v Německu se prodávaly za 1 EURO), pořídil pamětní štemplíky. Každý cestující obdržel „Jízdní řád ke slavnostnímu otevření“ a k tomu informační brožurku s jízdním řádem, vše dvoujazyčně.

Krátko před čtvrt na šest bylo z místního „depa“ přistaveno Desiro 138/638. Pro zajištění provozu na „Dráze národního parku“ (Nationalparkbahn) jsou vyčleněna Desira depa Dresden Altstadt čísel 032/532, 035/535, 037/537, 138/638 s patřičným česko - německým polepením ve čtyřdenním oběhu, v pondělí večer odjíždí jednotka vlakem 5455/72740 na údržbu, vrací se ve středu ráno vlaky 72741/5442.

Personálně zajišťují provoz strojevodoucí DKV Praha, PJ Děčín a PP Rumburk s úplnými „německými“ dopravními zkouškami, doprovod vlaků i na německém úseku český personál vyškolený i pro tarif dopravního svazu Oberelbe (VVO). POP obsahují jak česká, tak německá data potřebná pro vystavení jízdenek.

### Neproveditelný čas

Zaujal jsem „strategické“ místo ve čtyřech za stanoviskem strojevodoucího, abych měl co nejlepší výhled. V 5.23 se „první vlak“ s cestujícími z Rumburka do Sebnitz (po 69 letech 58 dnech) vydal na svoji cestu, bez slavnostních fanfár. Tomuto vpravdě historickému okamžiku bylo přítomno 5 cestujících. Dvě mladé dámy vystoupily ve Šluknově. Ve Velkém Šenově probíhalo křižování s protijedoucím vlakem 16055, mimořádně vedeným soupravou 814. Zatímco stanice Šluknov je dálkově řízena výpravčím z Rumburka, ve Velkém Šenově je „supermoderní“ zabezpečovací zařízení pamatující atentát na následníka trůnu v červnu 1914, na němž se mají protijedoucí vlaky dle GVD vykřížovat během jedné minuty, ačkoli vlak přijíždějící jako „druhý“ (přesněji řečeno jeho personál) si musí přestavit vjezdovou výhybku, po pojetí „Dirigující dispečer ŽST Mikulášovice“ pak se posunout k nástupišti, umožnit nástup a výstup cestujících a totéž udělat na opačném zhlaví ...

Zíral jsem - se znalostí investice do „dopravní devastace“ kolejí v Dolní Poustevně a investice do zabezpečovacího zařízení na přejezděch, s otevřenými ústy ... SŽDC při miliardovém obrátu nemá pár set tisíc korun na dva „samovraty“, když už nejsou peníze na dálkové řízení stanice ... Přesto se do jízdního řádu zapracuje neproveditelný čas na křižování vlaků ...

### Saský Semmering

Nástup cestujících se omezil pouze na Horní a Dolní Poustevnu. V Dolní Poustevně byla otevřena nádražní restaurace, nejspíše proto, že se vůbec v rámci pátečního „mejdánu“ nezavřela. Na nástupišti byly patrně zbytky včerejší „slávy“. Po dvouminutovém pobytu se vlak 5440 vydal na svoje premiérové překročení státní hranice. Tuto



historickou událost absolvovalo 9 cestujících - vzhledem ke své strategické poloze v soupravě jsem byl tím prvním - jízdní řád udává čas překročení státní hranice 6.13 a za dvě minuty jsme zastavili v Sebnitz na koleji číslo 3. Na koleji číslo 2 stála souprava vlaku 5457 najíždějící do Sebnitz z Dolní Poustevny v 6+ jako soupravový vlak 5392. V 6,+ probíhá střídání strojevodoucí - důsledek stupidního vytrhání druhé dopravní koleje v Dolní Poustevně, kde nelze křižovat. Zatímco jízdní řád uvádí odjezdy všech vlaků ze Sebnitz směr Bad Schandau v čase x.17, ve služebních pomůckách je uveden čas x.21.

Trať do Bad Schandau je někdy nazývána „Saský Semmering“, jednak pro četné oblouky, jednak pro překonání výškového rozdílu 187 metrů na cca 16 km.

### Ani čeština, ani cestina

Oproti údajům v „kursbuchu“ jsme odjeli se zpožděním 6 minut, se zastavením u vjezdu do Bad Schandau zastavil vlak s 9 minutami zpoždění. Tady na nás měla čekat dvě posilová Desira na zdvojení pravidelných vlaků (na třetí posilu se použilo „záložní“ Desiro ze čtvrtého turnusového dne). Nečekala.

Strojevodoucí se tedy dotázal „co s tím“. Bude se čekat asi 10 minut ... skutečnost byla trochu jiná, v 7.05 přijela z Chemnitz (!!) dvě Desira (642.057/557, 228/778). Po spojení vlak odjel v 7.09, čímž došlo ke zdržení „prvního vlaku z Děčína - 5441“ u vjezdového návěstidla, protože oba vlaky musí jet na první kolej. Odjedinu se totiž do Sebnitz nedá jet.

Během neplánovaného pobytu jsem si šel pohrát s jízdenkovým automatem. V jazykové nabídce mne překvapila čeština a tak jsem si nechal vyhledat spojení do Rumburka. Marně, systém neznal ani Dolní Poustevnu. Skončil jsem v Sebnitz.

Po vyhledání spojení jsem si zadal TISK a stroj vyplnil obyčejný tiskopis, nikoli ovšem v češtině nebo alespoň cestině, nýbrž v jazyce anglickém doplněném o jakousi „jazykovou slátaninu“ v jazycích některé ze severoevropských monarchií ... Proč jsem zadal týž vyhledávací požadavek včetně tisku v jazyce anglickém, leč tiskový výstup obsahoval shodnou slátaninu ... V jazyce stroji mateřském byly texty správně ...

Na německých zastávkách byla nástupní frekvence. Státní hranici u Hirschmühle jsme přešli se 20 minutami, vlivem pomalé jízdy zastavujeme v Děčíně na koleji číslo 1 se zpožděním 21 minuta. Cestující z Dolní Poustevny, kteří jeli na přípoje do Děčína, měli smůlu. Nečekalo se ...

### Výpravčí s vysílačkou

Trojice Desir odstoupila do depa, zašel jsem si pro historické razítko, shlédl křižování EC 178 a EN 457, po jejich odjezdu byla přistavena dvojice Desir 642.138/638 + 228/778, a já opět zaujal strategické místo za stanoviskem strojevodoucího. Čas do odjezdu jsem využil k další „ranní kávě“ z termosky ...

Obě soupravy s celkovou kapacitou 220 míst k sezení byla plně obsazena, kdo přišel dříve neprohloupil, obsazena byla i místa „k stání“. Klimatizace není patrně projektována na tak velké obsazení soupravy, proto se použilo osvědčeného otevření oken, jimiž za jízdy do

soupravy proudilo dostatečné množství vzduchu. Za zastávkou Schmilka-Hirschmühle jsme zamávali protijedoucímu vlaku 5442. V Bad Schandau vlak očekávalo více jak 100 cestujících, kteří se během 11 plánovaných minut pobytu namáčkali do obou vozidel.

Další zájemci čekali na zastávkách. Třebaže se jednalo o relativně malé počty, naštosození do vlaku bylo spojeno s drobným zpožděním, postupně narůstajícím. V Sebnici mimořádně vykonával dopravní službu „venkovní“ výpravčí s vysílačkou.

### Zpoždění se přenáší dál

Čekáním na „odhlášku“ za zvláštním vlakem 5658 německého „zájmového spolku“ narostlo zpoždění na 20 minut. Křižováním v dopravně Velký Šenov, kde jsou ručně stavěné výhybky obsluhované vlakovým doprovodem se zpoždění zvýšilo o 25 minut. Další zpoždění vzniklo čekáním na odhlášku za pravidelným R 1105 ve Šluknově, do Rumburka dojel vlak se zpožděním 64 minuty. Zpoždění se přenáší na další vlaky až do pozdních odpoledních hodin ... Z tohoto pohledu se akce příliš nepovedla.

Pro zájemce byla zavedena řada zvláštních vlaků Sebnitz - Mikulášovice, resp. Sebnitz - Rumburk. Tyto spoje však byly z důvodu velkého zpoždění otáčeny do Šluknova.

Zadokumentovány mám i dva páry vlaků německých železničních FANS na trase Ebersbach - Rumburk - Sebnitz. 5650/5675, 5652/5677 jedoucí po oba dny.

### Po 10 letech

Pamětníci z GR ČD působil kdysi na úseku konstrukce jízdních řádů zmiňují, že se uvažovalo i o protažení vlaků končících v Rumburce do německého Ebersbachu. Při plánovaném pobytu cca 60 minut v Rumburce „u peronu“ by se při cestovní době Rumburk - Ebersbach 15 minut, včetně pobytu v Ebersbachu plánovaný obrat dodržel. Bohužel DÚK vlaky neobjednal, cestující do Ebersbachu musí v Rumburce přestupovat, čímž se cestovní doba prodlužuje o cca půl hodiny čekáním na bus/vlak.

Podle neověřených zdrojů plánovaly ČD nasazení motorových jednotek 844, ty však německý „dražní úřad“ neschválil ani pro německého dopravce, který pak od zakázky odstoupil. Z logiky věci tudíž nemohly být jednotky schváleny pro českého dopravce, který jimi chtěl jezdit po německé železniční síti. Východiskem z nouze pak byla dohoda s DB Regio Sachsen o nasazení motorových jednotek řady 642 DE - Desiro.

Značnou vadou na kráse, vzhledem k lokalitě, která se stala v roce 1938 součástí Třetí říše, je v mnoha případech pouze německé hlášení vlakového rozhlasu na českém území. Chybějící diakritiku v českých názvech stanic na informačním panelu lze velkoryse tolerovat. Infosystém prostě českou diakritiku neumí. Organizátoru dopravy DÚK - objednavateli dopravy - ani „úřadu na Nábřeží“ jen německé hlášení zjevně nevadí (na rozdíl ode mne, a není to o tom, že bych hlášení nerozuměl).

**Miroslav Zikmund**  
(původní text z roku 2014 autor aktualizoval)

Foto - web obce Dolní Poustevna

