

Veletrh Expo 1520 ve Ščerbince u Moskvy

MICHAL ROH

Innotransem východu by se s trochou nadsázky dal nazvat veletrh konající se pod názvem Expo 1520 ve dnech 19.–22. září 2007 ve Ščerbince u Moskvy. Proč právě ve Ščerbince?

Veletrhu se zúčastnilo přibližně 150 firem především ze států SNS, ale i dalších zemí, např. Číny. Vystavovatele lze rozdělit do několika základních kategorií. Lokomotivky a vagonky tvořily první skupinu, hojně zastoupení byli i výrobci vozidel a mechanismů

Rusku, ale také v zahraničí, např. v Německu. Disponuje cca 24 tisíci „platformami“ neboli plošinovými vozy na přepravu kontejnerů, kterých Transkontejner vlastní přibližně 48 tisíc. O možnostech rozvoje další spolupráce krátce pohovořil na

vědomí potřeby investovat do obnovy vozového parku s cílem nabídnout zákazníkům kvalitní a odpovídající ložný prostor.

Příměstská doprava byla zastoupena třídičnou motorovou jednotkou RA 2 z produkce společnosti Metrovagonmaš. Ta je určena pro dopravu na méně vytižených neelektrizovaných tratích, dosahuje rychlosti až 100 km/hod a disponuje 222 místy k sezení. Z vystavených osobních vozů budil zasloužený obdiv např. prototyp kombinovaného vozu 1. a 2. třídy s místy k sezení nazvaný Express Ukrajina (typové označení 61-788), vyrobený v Krjukovské vagonce. Ta ve Ščerbince prezentovala ještě osobní vůz, tzv. kupejnýj, typu 61-779E. Všechny vystavené osobní a lůžkové vozy nabízejí cestujícím vysoký komfort. **Restaurační vůz 051 63431** s nápisem Soči 2014 je jedním z dvousetkusové série modernizovaných vozů. Již zmíněný nápis připomíná pořádání zimních olympijských her v tomto městě v roce 2014.



Restaurační vůz 051 63431 s nápisem Soči 2014 je jedním z dvousetkusové série modernizovaných vozů.

V tomto jižně od Moskvy ležícím městě působí již 75 let VNIIŽT, neboli český Výzkumný ústav železniční. Areal výzkumného ústavu je zavlečkován, je zde také několik hal, které bylo možné využít jako výstavní. Veletrh totiž kromě oficiálního názvu nesl ještě podtitul **Veletrh techniky a technologií pro rozchod 1520 mm**. Svým zaměřením a především možností vystavit zde nová a modernizovaná vozidla se proto lišil od řady podobných akcí konaných v jiných ruských městech, např. veletrhu TransRossija a dalších. V rámci veletrhu se konala také dvoudenní konference *Výroba železničních vozidel – perspektivy, technologie, priority*.

pro stavbu a údržbu železničních tratí. Do další skupiny bylo možné zařadit výrobce elektroniky, sdělovací a zabezpečovací techniky. Nechyběli ani vydavatelé periodik s dopravní tematikou. Firmy nabízející logistické nebo spediční služby byly zastoupeny jen několika subjekty. Výstavnímu pavilonu č. 1 dominovala expozice společnosti Transcontainer. Protože právě s ní spolupracují České dráhy při přepravách kontejnerů do podmoskevské Kalugy, představme si ji trochu blíže.

Jejím stoprocentním vlastníkem jsou Ruské železnice – RŽD. Na trhu kontejnerových přeprav působí již od roku 2003, má zastoupení v řadě míst po celém



Patrový krytý vůz na přepravu lehkých osobních automobilů je z produkce vagonky Mordovia.

stánku s pracovníky firmy i generální zástupce Českých drah v Rusku Mgr. Přemysl Nevrla. Při vstupu do výstavního pavilonu č. 2 upoutala návštěvníky expozice Ruských železnic.

Velmi zajímavá byla poměrně rozsáhlá venkovní expozice, kde byla odborné veřejnosti představena řada nových a modernizovaných vozidel určených pro rozchod 1520 mm. Zastoupeny byly elektrické i motorové lokomotivy, stejně jako osobní a nákladní vozy. Právě množství a různorodost vystavených nákladních vozů jsou jasným signálem, že i východoevropští dopravci jsou si dobře

Jak jsem zmínil, v hojném počtu byly na volné ploše zastoupeny nákladní vozy. Své novější i starší výrobky zde prezentovaly všechny významnější vagonky ze SNS. Využití jistě najde patrový krytý vůz na přepravu lehkých osobních automobilů z produkce vagonky Mordovia, výspný vůz na přepravu minerálních hnojiv, vyráběný společností Uralvagonzavod z Nižného Tagilu, stejně jako široká škála cisternových vozů pro přepravu ropných produktů i dalších chemických výrobků.

Návštěvníky jistě příjemně překvapil velký počet vystavených



Příměstská doprava byla zastoupena třídičnou motorovou jednotkou RA 2 z produkce společnosti Metrovagonmaš. Foto: AUTOR (6x)



Elektrická lokomotiva E5K je určena na posun a k dopravě lehkých manipulačních vlaků.

hnacích vozidel. Poněkud stranou od ostatních si návštěvníci mohli prohlédnout motorovou lokomotivu ČMEЗР modernizovanou z „čmeláka“ v opravárenském závodě v ukrajinské Poltavě na základě licence firmy CZ LOKO, a s.

Motorové lokomotivy zastupovaly dále stroje TEM18D Ruských železnic z lokomotivky v Brjansku

určena pro vozbu nákladních vlaků na hlavních tratích elektrizovaných stejnosměrným proudem 3 kV. Dosáhne rychlosti 120 km/hod, její výkon činí 6480 kW. Ještě větším výkonem (9840 kW) se může pyšnit trojdičná elektrická lokomotiva 3EC5K vyrobená lokomotivkou v Novočerkassku v roce 2007 a určená rovněž pro vozbu těžkých



Dvojdičná lokomotiva pro dopravu nákladních vlaků na hlavních tratích 2TE25K

Železniční společnosti Evropské unie (4)

JIRÍ HAVLIČEK

DÁNSKO



Rozloha 43 094 km², 5,3 milionu obyvatel

Doménou dánské železniční dopravy je osobní doprava, kterou provozují převážně Dánské železnice (DSB). Velká část tratí je neelektrifikovaná, zatrolejovaná je pouze kodaňská síť příměstské dopravy S-train a hlavní trať Elsinore–Kodaň–Padborg (hranice SRN). Menší část objemu osobní dopravy je zajišťována také firmou Arriva (jedná se hlavně o výkony v Jutsku, což je západní kontinentální část Dánska). Hlavním operátorem nákladní dopravy v Dánsku je Railion Denmark, dánská odnož německého Railionu.

Co se týče železniční infrastruktury, hlavními událostmi nedávné historie bylo zahájení železničního provozu na tzv. Velkém pásu v roce 1997 (spojuje dánské ostrovy Zealand a Funen) a hlavně pak zahájení železničního provozu přes Øresund, úžinu spojující dánský ostrov Zealand se švédskou provincií Skane, v roce 2000. Regionální osobní dopravu přes øresundský most

zajišťují DSB a Skane Commuter Rail, dálkovou pak SJ vlaky X 2000 (Stockholm–Malmö–Kodaň). Přes Øresund jezdí také nákladní vlaky Railion Denmark.

Železniční reforma, reagující na posun v evropské železniční legislativě, proběhla v Dánsku v roce 1997, kdy se z DSB oddělila správa dopravní cesty, která začala fungovat jako státní organizace pod názvem Banestyrelsen, nyní se jmenuje Banedanmark. DSB od této doby plnily roli provozovatele osobní a nákladní dopravy. Také DSB prošly ozdravným procesem, počínaje rokem 1998. V roce 1999 se staly samostatnou veřejnou společností. Nákladní divize DSB (DSB Gods) se v roce 2001 odčlenila a spojila s Railionem. Od této doby je DSB provozovatelem výlučně osobní dopravy.

Dánské železnice se nikdy nijak výrazně neprojevovaly v rámci řízení mezinárodních železničních organizací, čestnou a výraznou výjimkou je pan Carl-Henrik Lundstrom, který pracoval v několika mezinárodních organizacích, naposledy jako náměstek výkonného ředitele CER.

● **Webový kontakt na ministerstvo dopravy, popř. regulátora** Ministerstvo dopravy a energetiky <http://www.trm.dk/sw521.asp>

● **Statistika sítě** Délka sítě 2212 km, z toho 925 km dvoj- a více Kolejových tratí a 620 km elektrifikovaných tratí

● **Způsob oddělení provozu a infrastruktury** Došlo k institucionálnímu oddělení; správu infrastruktury vč. ří-



Ilustrační foto: MARTIN HARÁK

zení dopravy, přidělování tras a inkasa poplatků za použití dopravní cesty zajišťuje samostatná státní organizace Banedanmark, jejímž zřizovatelem je Ministerstvo dopravy a energetiky.

● **Přehled hlavních společností Osobní doprava:** DSB (Danske Statsbaner)



Veřejná společnost s vnitřním členěním na divize:

- DSB Salg (prodej a marketing)
 - DSB Produktion (provoz a údržba s výjimkou S-Trains)
 - DSB S-tog (provoz S-train)
 - DSB Detail (obchodní využití stanic)
- Sídlo: Kodaň

CEO: Soren Eriksen
Počet přepravených cestujících za rok: 152,4 mil.
www.dsb.dk
Infrastruktura: Banedanmark



Státní organizace
Sídlo: Kodaň
CEO: Jesper Hansen
<http://uk.bane.dk>
Nákladní doprava: Railion Denmark
www.railion.dk

a dvojdičná lokomotiva pro dopravu nákladních vlaků na hlavních tratích 2TE25K z téže lokomotivky. Lokomotiva o hmotnosti 2 x 138 tun nabízí výkon až 2 x 3400 kW.

Impozantním dojmem působila nová dvojdičná elektrická lokomotiva 2EC6, vyrobená v Uralské lokomotivce se sídlem ve městě Vjerchnaja Pyšma. Lokomotiva je

nákladních vlaků na magistralních tratích. V téže lokomotivce je vyráběna i čtyřnápravová elektrická lokomotiva E5K určená na posun a k dopravě lehkých manipulačních vlaků. Stroje pro dálkové rychlíky byly zastoupeny šestinápravovou lokomotivou EP2K z produkce Kolomenské lokomotivky o výkonu 4800 kW dosahující rychlosti 160 km/hod.

Mobilní telefon místo jízdenky

ZDENĚK HRUDKA

Novou verzi E-ticketingu, tedy elektronického výdeje, resp. vystavení jízdních dokladů, připravují společně DB AG a Vodafone. Víze spočívá v nahrazení papírové jízdenky mobilním telefonem; cestující místo zakoupení jízdenky u pokladny nebo u výdejního automatu se při odjezdu z výchozí stanice a při příjezdu do cílové stanice zaregistruje pomocí klávesy mobilního telefonu.

Tento inovační projekt, nazvaný Touch&Travel (Stiskni a jeď), hodlají DB a Vodafone společně s dalšími technologickými kooperačními partnery, jako je Motorola, Atron, NXP a Giesecke&Devrient, přivést v nejbližších letech do komerční realizace. Jako první praktická zkouška realizace systému Touch&Travel bylo zvoleno ověření možnosti tohoto systému na ICE trati Berlín–Hannover, dále na části sítě berlínské S-Bahn a na celé síti městské hromadné dopravy v Postupimi. Poté je naplánováno celoněmecké zavedení systému.

Princip projektu vychází z nové technologie mobilních telefonů, tzv. Near Field Communication. Tato technologie má v blízké budoucnosti umožnit bezkontaktní přenos dat ze vzdálenosti několika centimetrů. Nastupující nové generace mobilních telefonů budou zásadně touto technologií vybavovány.

Při realizaci systému Touch&Travel dojde obecně k vybavení všech nástupišť a zastávek tzv. Touchpointy, tj. místy, ve kterých se cestující bezkontaktně přihlásí, resp. odhlásí, prostřednictvím svého mobilního telefonu. Na základě těchto údajů bude zjištěna jeho jízda a vypočteno odpovídající jízdné a zaregistrovaný cestující pak obdrží měsíční odúčtování.

Finsko-ruské soupravy na 220 km/h

„Karelian trains“, společný podnik VR Group (Finské dráhy) a Ruské železnice (RZD), stanovil cenu pro Alstom. Kontrakt za 120 mil. eur zahrnuje čtyři pendolina, naklápěcí elektrické vozy pro provoz mezi Helsinkami a St. Petěrburgem. V roce 2010, kdy vlaky budou uvedeny do provozu, se zkrátí cesta dlouhá 417 km z 5 hodin 30 minut na 3 hodiny. Vlak může jet maximální rychlostí 220 km/h. (P. Šrajeroval)