

KONCEPCE ŘÍDICÍCH VOZŮ JAKO CESTA K MODERNÍ, RYCHLÉ A HOSPODÁRNÉ DOPRAVĚ

Jitka HAMPLOVÁ

Pars nova a.s, Šumperk

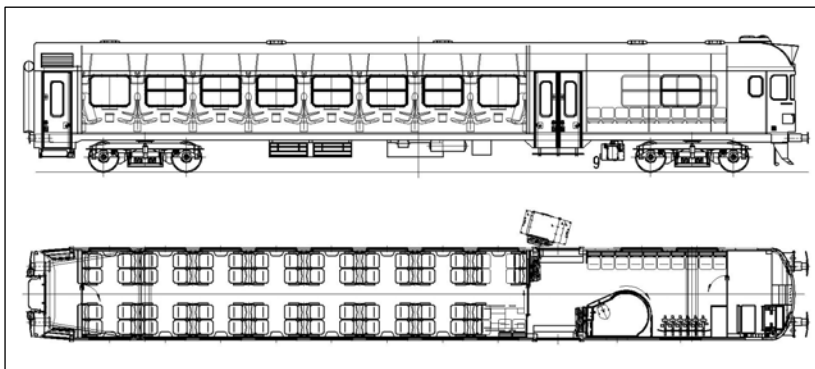
1. Úvod

Vlakové soupravy složené z motorového vozu na jedné straně, jednoho či více vložených vozů a řídicího vozu na straně druhé jsou z hlediska dopravce výhodným řešením zkrácení technologických časů. Hlavní výhodou řídicích vozů je možnost bezproblémového a rychlého obratu soupravy, s čímž jsou spojeny vysoké provozní úspory, které se týkají nejen energie, ale také obsluhy a údržby. U ČSD v minulosti nedošlo k většímu rozšíření těchto vozů a to hlavně z důvodu obav z náchylnosti takto uspořádaných souprav k vykolejení. V Evropě jsou však tyto vozy již několik desetiletí zcela běžným jevem. Lze navázat na zkušenosti ze zemí jako je Rakousko, Švýcarsko, Německo, Itálie. Evropské železnice neustále zvyšují počet vratných souprav a rozšiřují kolejový park o řídicí vozy jak formou modernizace běžných osobních vozů, tak i formou novovyroby a to nejen pro příměstskou, ale také pro regionální a vysokorychlostní dopravu.

2. Řídicí vozy na tratích ČD

Dalo by se říci, že koncepce řídicích vozů je na tratích ČD ve své podstatě novým prvkem. Nelze však opomenout vratné soupravy, které již dříve vznikaly použitím dvou hnacích vozů řazených na obou koncích soupravy. V případě poruchy motorového vozu na čele soupravy byl rychlík zadním vozem odtlačen (odsunut) do cílové stanice. Toto lze nazvat neoficiálním způsobem provozu, neboť po dlouhá léta byla praxe na ČSD taková, že vlaky se v běžném provozu tahají – nesou. Tomuto odpovídala také veškerá legislativa. Tehdejší drážní předpisy určovaly maximální rychlost sunutých souprav na 30 km/hod.

Až na několik nepříliš významných výjimek v historii ČSD se tedy první vratné soupravy se samostatnými řídicími vozy objevily v pravidelném provozu na tratích ČD až v roce 1996. Vzhledem k tomu, že počátky řídicích vozů v Německu se datují již před druhou světovou válku, je zřejmé, že v tomto směru vozidlový park české železnice několik desetiletí značně zaostával. Průlomem tedy byly řídicí vozy řady 943 z produkce MSV Studénka prvotně určené do souprav s motorovými vozy řady 843 a přípojnými vozy řady 043. Tyto vratné soupravy se v praxi osvědčily a poukázaly na nesporné výhody řídicích vozů. Těchto vozů však bylo vyrobeno pouze 11 ks, což nepokrývá ani potřebu řady 843 (31 ks). Dosud je vůz řady 943 jedinou novostavbou samostatného řídicího vozu u nás.



Obr. 1. Typový výkres řídicího vozu řady 954

Tepře o 10 let později představila šumperská společnost Pars nova a.s. řídicí vůz řady 954 (Obr. 1) určený především do souprav s motorovými vozy řady 854 a přípojnými vozy řady 054. Stejně jako u vozů 854 (Pars Šumperk) a 054 (KOS Krnov) se i v tomto případě jedná o rekonstrukci.

Jako vhodné k této rekonstrukci byly vybrány čtyřnápravové poštovní vozy a to díky svým podvozkům GP200. Prototyp řídicího vozu 954 byl proto představen až v roce 2006. Vůz řady 954 je samostatný jednostranný řídicí vůz určený pro motorovou trakci do vratných souprav rychlíků a spěšných vlaků

na neelektrizovaných tratích. Zdařilá, dnes již sériově prováděná rekonstrukce, částečně pokrývá nedostatek samostatných řídicích vozů na českých tratích. Do roku 2010 by mělo být v provozu celkem 34 vozů této řady a předpokládáme, že vzhledem k vysokému počtu vozů motorové trakce ve vozidlovém parku ČD nebude toto číslo konečné.

Pars nova Šumperk se v současnosti zabývá také vývojem řídicího vozu (Obr. 2), který bude určen především do souprav s elektrickou trakcí, zejména pak s elektrickými lokomotivami řady 163 (162), 363 (362) ČD. Jedná se opět o řešení obnovy vozidlového parku modernizací, kdy k rekonstrukci budou využity starší osobní vozy. Vedle snížení provozních nákladů, zvýšení bezpečnosti provozu a menší zátěže na životní prostředí bude velkým pozitivem zpřístupnění alespoň jednoho vozu ve vlakové soupravě osobám se sníženou pohyblivostí. Vůz bude splňovat všechny aktuální trendy moderní přepravy včetně oddílu 1.třídy a klimatizace.

3. Trendy vývoje řídicích vozů



Obr. 2. Studie řídicího vozu pro el. trakci

V současnosti v České republice existuje nepřehlédnutelný prostor pro řídicí vozy k elektrické i motorové trakci, a to jak pro řídicí vozy v pevně spojených ucelených jednotkách, tak i pro řídicí vozy samostatné. Oba směry se však již vyvíjejí současně. V rychlé meziměstské dopravě, ale především na regionálních a příměstských tratích narůstá potřeba ucelených, nejlépe nízkopodlažních, jednotek. V důsledku stále častěji požadovaného hodinového taktu se v osobní dopravě snižuje počet cestujících a dochází tak k neekonomičnosti provozu použitím zbytečně výkonné lokomotivy nebo samostatných motorových vozů.

Vzhledem k vysokému počtu motorových a elektrických lokomotiv na našich tratích však stále přetrvává také potřeba samostatných řídicích vozů, jenž by umožnily obousměrný provoz souprav sestavených z lokomotiv a vozů klasické stavby. Nasazení většího počtu vozů se ukazuje jako hospodárné v rychlé meziměstské dopravě se silnou přepravní poptávkou. Výhodou této koncepce je její variabilita a oddělení cestujících od agregátů způsobujících hluk a vibrace. Řídicí vozy v těchto soupravách opět plní důležitou

funkci ulehčení manipulace v koncových a úvratových stanicích.

Ze zkušeností z obou koncepcí se však již vyvíjí další směr řídicích vozů, a sice vratné soupravy, jenž jsou složeny z řídicího vozu a různého počtu osobních vozů a jsou spřahovány se samostatnou lokomotivou. Tento princip využívá některých výhod ucelené jednotky, ale současně hnací vozidlo zůstane oddělitelné. Tato koncepce je vhodná pro oblast meziměstských spojů s dostatečnou přepravní poptávkou.

4. Závěr

Za opravdu výrazný pokrok v historii řídicích vozů lze označit to, že sunutí vlaků v čele s řídicím vozem se stává již běžným jevem a to dokonce v rozsahu rychlostí do 200 km/hod. To, co je v Evropě samozřejmostí, pomalu, ale jistě začíná být standardem i u nás. Využívání řídicích vozů ve všech třech zmíněných koncepcích je cestou k moderní, rychlé a hospodárné osobní dopravě. Vzhledem k tomu, že pro cestujícího je nejdůležitější rychlost, pohodlí a v neposlední řadě cena, přispívají řídicí vozy také k motivaci potenciálního zákazníka k preferenci dopravy železniční před dopravou autem či autobusem.

5. Literatura

[1] ZLINSKÝ, Zbyněk. Řídicí vozy na našich kolejích: Něco málo úvodem. Vlaky.net [online]. [cit. 2007-09-26].