**VIZE ALSTOMU O BUDOUCNOSTI ČESKÝCH ŽELEZNIC**

**ALSTHOM´S VISION OF THE CZECH RAILWAYS FUTURE**

**ALSTOMS VISION VON DER ZUKUNFT DER TSCHECHISCHEN EISENBAHNEN**

**ПРЕДСТАВЛЕНИЕ АЛСТОМА О БУДУЩЕМ ЧЕШСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

**Modernizácia traťového úseku Púchov (mimo) – Považská Teplá (vrátane)**

Predkladaný článok sa venuje časti koridoru č. Va, konkrétne traťovému úseku Púchov (mimo) – Považská Teplá (vrátane), ktorý bol modernizovaný v rokoch 2017 až 2022 na rýchlosť do 160 km/h. Tento traťový úsek bol technicky, organizačne a investične veľmi náročnou stavbou, ktorá obsahovala modernizáciu železničných staníc Považská Bystrica, Považská Teplá, novostavbu zastávky Nosice a medzistaničných úsekov Púchov – Považská Bystrica a Považská Bystrica – Považská Teplá. Trať sa po modernizácii skrátila z pôvodných 18,742 km na 15,921 km, pričom takmer celý medzistaničný úsek Púchov – Považská Bystrica je vedený v novej trase. V rámci stavby sa vybudovali dva nové tunely (Milochov a Diel) a nové náročné mostné objekty železničného premostenia Váhu, derivačného kanála a vodného diela Nosice (celkom 14 nových železničných mostov), 6 nových cestných mostov a 4 podchody pre cestujúcich.

**MODERNIZATION OF THE LINE SECTION PÚCHOV (BEYOND) – POVAŽSKÁ TEPLÁ (INCLUDING)**

The paper deals with a part of the railway corridor Va, namely with a line section Púchov – Považská Teplá, which was modernized for the speed 160 km/h between 2017-2022. The modernization presented a very demanding project from the technical, organizational and investment point of view and it included the modernization of the railway stations Považská Bystrica and Považská Tepla, new construction of the halt Nosice and the track sections between the stations Púchov – Považská Bystrica and Považská Bystrica – Považská Teplá. The original length of the line 18,742 km was shortened to 15,921 km, while almost the whole section Púchov – Považská Bystrica follows a new track route. The part of the project was a construction of two new tunnels (Milochov and Diel) and bridges over the river Váh, derivation canal and the dam Nosice (14 new bridges), 6 new road bridges and 4 pedestrian underpasses.

**MODERNISIERUNG DES STRECKENABSCHNITTS PÚCHOV (AUSGENOMMEN) – POVAŽSKÁ TEPLÁ (EINSCHLIEßLICH)**

Der vorgestellte Artikel widmet sich den Teil des Korridors Nr. Va, genauer gesagt dem Streckenabschnitt Púchov (außen) - Považská Teplá (einschließlich), der zwischen den Jahren 2017 und 2022 auf die Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h modernisiert wurde. Dieser Streckenabschnitt war ein technisch, organisatorisch und investitionsintensiver Bau, der die Modernisierung der Bahnhöfe Považská Bystrica, Považská Teplá, den Neubau der Haltestelle Nosice und die Zwischenbahnhofsabschnitte Púchov – Považská Bystrica und Považská Bystrica – Považská Teplá umfasste. Nach der Modernisierung wurde die Strecke von ursprünglich 18.742 km auf 15.921 km verkürzt, während fast der gesamte Interstationsabschnitt Púchov – Považská Bystrica auf der neuen Strecke gefahren wird. Im Rahmen des Baus wurden zwei neue Tunnel (Milochov und Diel) und neue anspruchsvolle Brückenkonstruktionen der Eisenbahnbrücke Váh, des Ableitungskanals und des Wasserwerks Nosice gebaut (insgesamt 14 neue Eisenbahnbrücken), 6 neue Straßenbrücken und 4 Personenunterführungen.

**МОДЕРНИЗАЦИЯ УЧАСТКА ПУТИ ПУХОВ (ИСКЛЮЧАЯ) – ПОВАЖСКА ТЕПЛА (ВКЛЮЧАЯ)**

*Представленная статья посвящена части коридора №. Ва, в частности, участок пути Пухов (снаружи) - Поважска Тепла (в том числе), который был модернизирован в период с 2017 по 2022 год до скорости до 160 км/ч. Этот участок пути представлял собой технически, организационно и капиталоемкое строительство, которое включало модернизацию железнодорожных станций Поважска Быстрица, Поважска Тепла, новое строительство остановки Ношице и промежуточных участков Пухов – Поважска Быстрица и Поважска Быстрица – Поважска Тепла. После модернизации путь был сокращен с первоначальных 18 742 км до 15 921 км, а почти весь межстанционный участок Пухов – Поважска Быстрица проходит по новому маршруту. В рамках строительства были построены два новых туннеля (Милохов и Диель) и новые сложные мостовые конструкции железнодорожного моста Ваг, деривационный канал и гидротехнические сооружения Ношице (всего 14 новых железнодорожных мостов), 6 новых автодорожных мостов и 4 пассажирские подземные переходы.*

**JEDNONÁPRAVOVÝ PODVOZEK PRO REGIONÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ VOZIDLO**

Článek věnuje pozornost problematice nekonvenčního řešení jednonápravového podvozku, respektive jeho funkčního vzorku, potenciálně vhodného pro využití na železničních vozidlech pro regionální tratě.

**SINGLE-AXLE BOGIE FOR THE REGIONAL RAILWAY VEHICLE**

The paper focuses at the problems connected with an unconventional design of the single-axle bogie or its functional model respectively which may be suitable with the railway vehicles for the regional lines.

**EINACHSIGES DREHGESTELL FÜR EIN REGIONALBAHNFAHRZEUG**

Der Artikel befasst sich mit der Frage der unkonventionellen Lösung eines einachsigen Drehgestells oder seines Funktionsmusters, das möglicherweise für den Einsatz auf Schienenfahrzeugen für Regionallinien geeignet ist.

**ОДНООСНАЯ ТЕЛЕЖКА РЕГИОНАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

В статье уделено внимание вопросу нетрадиционного решения одноосной тележки или ее функционального образца, потенциально пригодного для использования на железнодорожных транспортных средствах региональных линий.