

# Železničář

6. ÚNORA 2025 | ROČNÍK 32 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



2

- 4–6 **Kaleidoskop**  
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**  
S generálním ředitelem Výzkumného Ústavu Železničního Martinem Bělčíkem
- 10–14 **Zpravodajství**  
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**  
Jak pokračuje modernizace důležitých železničních nádraží na tuzemské síti?
- 20 **Aktuálně**  
ČR má za sebou start výhradního provozu pod ETCS. S jakými výsledky?
- 22 **Provoz a technika**  
Stavba nové opravárenské haly v Chebu pokračuje. Hotova je nosná konstrukce.
- 24–25 **Lidé a příběhy**  
Málokterý mluvčí se tak rychle dostane do povědomí lidí jako Martin Kavka.
- 27 **Zahraničí**  
DB bojují s klesající přesností spojů. Loni měl zpoždění každý třetí vlak.
- 28–29 **Recenze**  
Které zajímavé tituly s železniční tematikou se objevily v knihupectví?
- 30–32 **Historie**  
V době vzniku šlo o převratnou novinku. Vynález knihtisku před 585 lety znamenal významný posun při kopírování textu.
- 33–37 **Cestopis**  
Východní pobřeží mají nejen v USA, najdeme ho i v Německu. V jeho případě mluvíme o baltském pobřeží.
- 38 **Napsali o nás**  
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**  
Kam vyrazit vlakem za zážitky

**TITULNÍ FOTO**

Autor: Michal Málek

Nabídka jídel a dalšího občerstvení ve vlacích ČD patří u našich zákazníků mezi jednu z nejpobulárnějších služeb.



# LTG Link

Petr Slonek | Foto: Wikipedia, LTG Link

LTG Link je divize osobní dopravy spadající pod litevskou státní železniční společnost LTG Group (Litevské železnice). Provozuje vnitrostátní a mezinárodní osobní vlaky na území Litvy a na trasách do Polska a Lotyšska. Výraz Link v názvu má dvojitý význam, v angličtině znamená „spojení“, zatímco v litevštině znamená „směrem“.

LTG Link byla založena v roce 2019 jako samostatná divize v rámci Lietuvos Geležinkeliai. Při reorganizaci v roce 2020 vznikly u mateřského podniku LTG Group tři dceřiné společnosti: LTG Link pro osobní dopravu, LTG Cargo pro nákladní a LTG Infra zodpovědná za správu a rozvoj infrastruktury.

V roce 2020 společnost LTG změnila značku a představila nové logo se šipkou symbolizující pohyb a konektivitu. LTG Link zajišťuje regionální a dálkovou dopravu v Litvě a působí na vybraných mezinárodních trasách. Mezi klíčové mezinárodní spoje patří spojení do Lotyšska, včetně trasy do Rigy a Polska. Expanze LTG Link také zahrnuje plány na přeshraniční linky mezi Vilniusem a Varšavou s moderními vlaky s klimatizací a wi-fi s cílem dosáhnout jízdní doby přibližně osmi hodin.

Mezi hlavní trasy patří linky Vilnius – Kaunas, Vilnius – Klaipėda, v případě mezinárodní dopravy pak Vilnius – Riga a Vilnius – Varšava – Krakov. Kvůli jinému rozchodu se musí na polských hranicích přeseďat z vlaku LTG Link na spoj PKP Intercity. Jízdní doba do Varšavy je zhruba 9 hodin. V rámci projektu Rail Baltica se připravuje spojení v trase Vilnius – Riga – Tallin. Flotilu tvoří lokomotivy různých řad, dieselové a elektrické jednotky i samostatné vozy. V roce 2023 si LTG Link objednala 15 jednotek Stadler FLIRT na regionální a mezinárodní trasy. ○



## Jiří Jeřeta

člen představenstva ČD  
a náměstek generálního ředitele  
pro osobní dopravu

Vážení čtenáři,

v uplynulém roce jsme uvedli do provozu celkem 144 nových elektrických, motorových a netraktivních jednotek a elektrických lokomotiv za téměř 19 miliard korun. V barvách Českých drah tak vyjelo osm dvouvozových elektrických RegioPanterů, 46 třívozových RegioPanterů, 56 motorových jednotek RegioFox a jako první tuzemský železniční dopravce jsme ve zkušebním provozu začali provozovat bateriové vlaky. Od poloviny prosince jimi zajišťujeme provoz na vytížené regionální lince Veřovice – Studénka – Ostrava.

V případě dálkové dopravy jsme převzali osm nejmodernějších souprav ComfortJet a také dvaadvacet nových lokomotiv Siemens Vectron. Z hlediska modernizace vozidlového parku se tak jednalo o rekordní rok.

Kromě toho už ve své flotile regionálních vlaků máme všechny RegioPantery nejnovější generace. Od výrobce Škoda Group jsme krátce před koncem roku převzali poslední čistě elektrický RegioPanter, čímž byly úspěšně dovršeny kontrakty na dodání celkem 110 těchto dvouvozových a třívozových jednotek tuzemské výroby. K těmto vlakům se v dalších letech přidá dalších patnáct nových bateriových jednotek, na které se mohou těšit cestující v Moravskoslezském kraji. Doplní první čtyři bateriové vlaky, které jsou již v běžném provozu

A rychlé tempo obměny vlaků a zlepšování služeb na jejich palubách bude pokračovat i letos. Do provozu zamíří další soupravy pro dálkovou dopravu ComfortJet, a to už v konečném, devítivozovém uspořádání s řidičím a restauračním vozem nové generace. Do konce letošního roku budeme provozovat 14 z celkových 20 objednaných vlaků. Během roku začne rekonfigurace ComfortJetů na devítivozové soupravy a nově je kromě hlavní provozní destinace do Německa nasadíme na spoje z Prahy do Brna a dál do Rakouska a následně i směrem na Slovensko a Maďarsko. Díky tomu přesuneme moderní vozy EC/IC na další vnitrostátní linky.

Na konci roku pak zařadíme do provozu první z celkem 50 zcela nových lokomotiv Siemens Vectron speciálně upravených pro rychlost 230 km/h. A na regionální tratě se vydají další více než dvě desítky motorových jednotek RegioFox.

Všechny tyto nové vlaky nejen významně zvyšují kvalitu cestování ve vlacích ČD v Česku i za hranicemi, ale zároveň vylepšují zážitek našich zaměstnanců, kteří na jejich palubách pracují ve výrazně lepších podmínkách než dosud ve starších vozidlech.

## Základní údaje společnosti

Právní forma	dceřiná společnost
Datum založení	2019
Předchůdci	Lietuvos geležinkeliai
Adresa sídla	Vilnius
Obrat	81 877 mil. eur (2023)
Zaměstnanci	593 (2023)
Majitel	Ministerstvo dopravy a spojů, Litva
Oficiální web	<a href="https://ltglink.lt">https://ltglink.lt</a>



## Fanshop ČD hlásí za loňský rok přes milion zákazníků

Psací potřeby, 3D magnetky, dřevěné modely vlaků nebo 3D USB disky patřily mezi nejprodávanější zboží, které si zákazníci loni pořizovali na oficiálním Fanshopu Českých drah. Fanshop funguje od prosince 2023 a nabízí různé dárkové a upomínkové předměty. Velké oblíbené mezi nakupujícími se v uplynulém roce těšily také například kovové lokomotivy, hitem předvánočních prodejů se staly ponožky a ložní povlečení ve stylu sedaček první a druhé třídy ve vozech ČD. Dopravce sortiment nadále rozšiřuje. Novinkou jsou sportovní ručníky a osušky z mikrovlákna ECO TOWEL s plnobarevným potiskem nebo skicou v různých barvách. Na osušce můžete mít jak historické železniční legendy, jako jsou parní lokomotiva Šlechtična, motorová lokomotiva Bardotka nebo motorák řady 810, ale i moderní vozidla RegioFox, Pendolino nebo lokomotivu Vectron. Další novinkou jsou pak funkční trika od italské značky PAYPER s motivy vlaků různých druhů i stářích. Posledních pár kusů pak zbývá z limitovaných edicí speciálních hodinek značky PRIM v počtu 68 kusů, které byly speciálně vyrobeny pro České dráhy.



## Film To nedáš 4! varuje před riskováním na železnici

Slavnostní premiéru měl v úterý 21. ledna nový preventivně-bezpečnostní film To nedáš 4! Společně jej ve Fantově kavárně na pražském hlavním nádraží představili zástupci Českých drah a Správy železnic. Jeho cílem je upozornit mladé lidi na rizikové chování na železnici. Podle dlouhodobých statistik asi pětina smrtelných úrazů na železnici postihuje právě mládež do 26 let. Nejčastějšími příčinami tragických událostí jsou nerespektování bezpečnostních pravidel, nepozornost, zbytečné riskování a hazard. Film ukazuje skutečné příběhy ze železnice. Jde o rekonstrukci případů s tragickým koncem ze záznamů Hasičského záchranného sboru Správy železnic. Distribuován je do škol a promítat se bude i v rámci každoroční akce Správy železnic nazvané Preventivní vlak, na které České dráhy spolupracují. Ten má za sebou více než deset ročníků. Speciálně sestavená souprava vozů objíždí města po ČR, následně v nich probíhá prostřednictvím preventivistů edukace žáků základních a středních škol.



## Stanley Cup zamířil Pendolinem do Ostravy

Ikonická hokejová trofej Stanley Cup, určená vítězům věhlasné kanadsko-americké NHL, se objevila v ČR. Vlakem Českých drah zamířila začátkem ledna z Prahy do Ostravy na dvouletou akci NHL Den hokeje v Česku. Prohlédnout si ji tady mohli všichni hokejoví fanoušci. Slavný pohár dorazil do Prahy ve čtvrtek 10. ledna, odkud ho najatí bodyguardi převezli odpoledním spojem Pendolino EC 513 do Ostravy. Na pražském hlavním nádraží cennou trofej na chvíli vybalili z tradičního polstrovaného kufru, aby se s ní mohli vyfotit překvapení náhodní kolemjdoucí a také mladí hokejisté Sparty, kteří sem přijeli právě kvůli této jedinečné příležitosti. Den hokeje je v Česku po třetí, v roce 2023 se konal v Karviné a podruhé na jaře 2024 v Táboře. Poprvé se na něm však představil Stanley Cup, na který se možná přijedou podívat i fandové z nedalekého Polska i ze Slovenska.



Text: Vít Čepický, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, CZ Loko, Správa železnic

## Nové jízdenkové automaty do vlaků v Jihočeském kraji

V regionálních vlacích ČD v Jihočeském kraji cestující mohou využívat samoobslužné jízdenkové automaty nové generace MOPAJ. Ty umožňují pohodlný nákup jízdních dokladů. MOPAJ slouží k zakoupení jízdenek ve vlaku. Nová generace těchto terminálů, kterou ČD zavádějí do regionálních vlaků v různých krajích, nabízí řadu vylepšení. Patří mezi ně dotykový displej nebo zcela přepracovaný model nabídky jízdného a procesu nákupu. Zákazník si může vyhledat spojení a zakoupit jízdenky komplexně v rámci kraje i pro cesty mimo kraj. Samozřejmostí je výběr tarifu, ať už jde o tarif ČD, IDS nebo Systém jednotného tarifu (OneTicket). Jízdenku při cestě ze stanice, kde není pokladna, si tak cestující bude moci zakoupit jako doposud u průvodčího, ale nově i z automatu, kde lze platit jak v hotovosti, tak i kartou. Se samoobslužnými automaty se cestující na jihu Čech setkají v RegioFoxech na linkách S9 Tábor – Písek – Strakonice a na všech RegioPanterech. Kromě Jihočeského kraje jsou i ve Zlínském, Pardubickém nebo Plzeňském kraji.



## ČD Cargo pořídí až 50 EffiShunterů

Dceřiná společnost Českých drah ČD Cargo se rozhodla zmodernizovat až 50 lokomotiv původní řady 742. Zakázku ve výběrovém řízení vyhrála firma CZ Loko z České Třebové. Hodnota objednávky dosahuje přibližně tří miliard korun. ČD Cargo vypsal souběžně dvě soutěže, jednu na modernizaci hnacích vozidel a druhou na pořízení zcela nových strojů. Nakonec zvolila variantu modernizace. Pokud nákladní dopravce využije zakázku v plném rozsahu, získá dohromady 125 moderních lokomotiv EffiShunter 1000M nové řady 742.7. V rámci smlouvy ale zároveň ČD Cargo může uplatnit i negativní opci na snížení počtu o deset strojů do jednoho roku od podpisu smlouvy. Společnost je bude přebírat postupně od letoška do roku 2027. Dopravce má aktuálně 75 těchto lokomotiv, vozidla z nové smlouvy budou opět vybavená ETCS. Modernizace také umožňuje dceřině firmě podstatně zredukovat počet dieselových hnacích vozidel. Jejich počet se snižuje přibližně na polovinu proti současnému stavu. Výhodou rovněž je, že novější stroje jsou méně poruchové a Cargo nemusí mít tak velké množství záloh jako u starších lokomotiv řady 742.



## Výstavba nového podjezdu

Správa železnic vybrala zhotovitele podjezdu ve stanici Studénka. Stavební práce provedou společnosti Firesta-Fišer, rekonstrukce, stavby a IDS – Inženýrské a dopravní stavby Olomouc s celkovou cenou ve výši asi 598,5 mil. korun. Zprovoznění podjezdu se předpokládá na konci roku 2026, využívat jej budou osobní auta, vozidla integrovaného záchranného systému, cyklisté a chodci. Namísto dosavadního čtyřkolejného přejezdu ve stanici Studénka vznikne nový podjezd s délkou 26,5 metru a šířkou 12,3 metru. Rozdělen bude na tři samostatné části: jízdní pruh pro auta, pruh pro cyklisty a chodník pro pěší. Stejně členění bude i u nájezdových ramp na obou stranách podjezdu. Zahájení stavebních prací se předpokládá v březnu, úplné dokončení pak na jaře roku 2027.



## Neobvyklá cesta pro handicapovaný fotbalový tým

Spoustu radosti všem přinesla společná akce Českých drah a JLV pro mentálně postižené, kteří získali cenu na fotbalovém turnaji pro tuto skupinu lidí s názvem Seni cup. Tento turnaj napsal Ioni už svou sedmáctou kapitolu a podporují ho významné osobnosti z řad účastníků, jako je Antonín Panenka či Ladislav Vízek. Jednou z cen pro úspěšný tým je výlet vlakem, především Pendolinem s občerstvením. Pro někoho je to běžná věc, ale pro členy týmu z organizace Paprsek z Velkých Opatovic i jejich doprovod to bylo něco, co zažívají mnohdy jen jednou v životě. Cesta vedla z Letovic do Pardubic, potom Pendolinem do Olomouce a zpět do Letovic. Zajištění cesty nebylo jednoduché, neboť se musí brát v úvahu i možnosti obdarovaných, ale nakonec díky profesionalitě zaměstnanců ČD a JLV se to podařilo. Za všechno pak hovoří slova Petry Hebelkové, aktivizační pracovnice organizace Paprsek z Velkých Opatovic, odkud se rekrutoval vítězný tým. „Velmi děkujeme. Klienti si to moc užili a měli plno nových a netradičních zážitků.“

## Do servisního zázemí loni zaměřila více než miliarda korun

České dráhy loni významně investovaly do svého servisního zázemí. Dopravce vložil do nových staveb, technologií a údržby a modernizace technologií přes 1,1 mld. korun. Chystají se navíc další investice, do roku 2028 mají ČD připraveno až 10 miliard. „V roce 2024 jsme do nových staveb, technologického zázemí, strojů a technologií investovali přes 715 milionů korun. Dalších více než 380 milionů pak zaměřilo do oprav a údržby stávajících budov a zařízení, včetně například kolejí v depech,“ řekl místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro servis Michal Kraus. Největší objem prostředků směřoval do nových staveb a infrastruktury. V průběhu loňska dopravce zahájil stavby dvou nových hal pro moderní údržbu – v Chebu a v Havlíčkově Brodě. „Čeká nás zahájení rekonstrukce haly pro údržbu v olomouckém depu a také chceme odstartovat stavbu velké tříkolejné haly v Českých Budějovicích,“ dodal. Mezi další loňské investice patří dokončení obnovy vjezdové části kolejí SÚ Praha Jih nebo zprovoznění nového měřicího lisu v olomouckém depu.

## Tříkolejný most na pražské Výtoni má projektanta

Nový tříkolejný most přes Vltavu na pražské Výtoni vyprojektují firmy SUDOP Praha a TOP CON SERVIS. Uspěly ve výběrovém řízení s nejuhodnější nabídkou ve výši 128,7 mil. Kč. Projektční činnost začne průzkumnými pracemi. Stavba mostu se uskuteční v letech 2026 až 2029, předpokládané náklady dosahují 3,4 miliardy korun. Most na pražské Výtoni zajišťuje více než sto let důležité železniční spojení mezi hlavním a smíchovským nádražím. V budoucnu by měl hrát významnější roli i v městské dopravě, proto se počítá s jeho rozšířením na tři koleje. Vyrostě tu nová vlaková zastávka na Výtoni, která umožní přestup na tramvaje. Plánovaná životnost mostu bude 100 let, jeho výstavba přinese snížení nákladů na údržbu. Díky tříkolejnému řešení vzroste význam spojení mezi smíchovským a vršovickým nádražím, která propojí nová vlaková linka. Projekt stavby vzešel z výsledků mezinárodní architektonické soutěže v letech 2021 až 2022.

## Podporujeme odborné vzdělávání našich budoucích mechaniků

V úterý 21. ledna jsme se společně se žáky, našimi budoucími mechaniky kolejových vozidel, vypravili do Výukového a výzkumného centra v dopravě Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice. Pracovníci ze sekce kolejových vozidel a z katedry dopravních prostředků a diagnostiky připravili pro všechny mladé návštěvníky zajímavý a velice bohatý program. Na úvod si poslechli přednášku na téma základy konstrukcí kolejových vozidel. Na teoretickou část programu navázali prohlídkou prostor výukového centra, konkrétně technických laboratoří, kde se dozvěděli mnoho zajímavostí, co ve které laboratoři probíhá a z jakého důvodu se tam tyto činnosti dělají. Mnohé aktivity si mohli také vyzkoušet a odnést si zajímavé poznatky, které se jim budou v průběhu jejich studia hodit. Exkurze do výukového centra byla velice přínosná pro jejich další vzdělávání v oboru údržby kolejových vozidel.



## Nový most přes Lužnici v Táboře bude věrnou kopií

Vlaky v Táboře začnou na konci letošního roku využívat nový most přes Lužnici. Půjde o repliku historické mostní konstrukce z počátku minulého století, která nově umožní i zavěšení lávky pro pěší. Stavební práce začnou už v příštím měsíci. Most přes Lužnici se nachází na první elektrifikované trati na území tehdejší rakousko-uherské monarchie, která spojuje Tábor s Bechyní. Vlaky jej začaly využívat už v roce 1905. Nyní Správa železnic vybuduje tvarovou repliku původního mostu. Její celková délka bude 174 metrů, výška 29 metrů. Uložení kolejí do štěrkového lože zajistí tišší provoz vlaků. Navíc pojedou opět plnou traťovou rychlostí. Stavební práce odstartují v únoru a potrvají do prosince, provede je společnost Firesta-Fišer, rekonstrukce, stavby. Nepřetržitá výluka kvůli výměně mostní konstrukce začne v půlce července a potrvá do konce listopadu. Město Tábor ji využije pro výstavbu lávky pro pěší. Celkové náklady stavby dosahují 352 475 916 korun. Její financování zajistí Státní fond dopravní infrastruktury.



# Největší hrozbou je věta „takto se to dělalo vždycky“

Uplynulý rok byl ve Výzkumném Ústavu Železničním po předchozím útlumu opět ve znamení výrazně rostoucí poptávky po službách. Společnost zejména ve druhé polovině roku 2024 dosáhla na svůj kapacitní strop. O výsledcích VUZ jsme hovořili s generálním ředitelem firmy Martinem Bělčíkem. Nastínil také plány na následující roky a popsal, jak se projevovala masivní instalace ETCS do starších vozidel. Zmínil se rovněž o tom, jak se VUZ připravuje na autonomní vlaky či na nástup umělé inteligence (AI).

Redakce | Foto: archiv VUZ

## Jaký byl loňský rok?

Překvapující ve všech směrech. Po útlumu poptávky na podzim roku 2023 jsme do roku 2024 vstoupili ve vysokém tempu a s obavou jsme očekávali, jak dopadne návoz vozidel v červnu a jaká bude poptávka po službách. Dopadlo to nad očekávání dobře a my jsme v podstatě v druhé polovině roku narazili na svůj kapacitní strop.

## Výsledky budou lepší než v roce 2023?

Zákazníci k nám nejezdí kvůli našim výsledkům, ale kvůli službám. Když jsme schopni jim dodat to, co potřebují, tak to logicky je vidět v růstu čísel. No, jak bych to řekl, výsledkem roku 2024 překvapíme.

## A z hlediska nejzajímavějších zkoušek?

Jednoznačně ta, kdy jsme ověřovali užití HVO ve spalovacích motorech jednotek PESA, včetně srovnání různých poměro-

vých směsí HVO a výpočtu uhlíkové stopy. V podstatě nenápadné vozidlo, žádné bombastické rychlosti a jiná podobná nej. Nicméně význam a dopad této zkoušky má poměrně zásadní poznatky pro další provoz spalovacích motorů.

## ČD v posledním roce přebíraly rekordní množství vozidel, bylo to na okruhu znát?

Nijak významně. Ne že by nebyly tyto projekty vidět, ale drtivá většina projektů míří mimo Českou republiku.

### A jak se projevovala mohutná instalace ETCS do starších vozidel?

Stresem. Všichni doháněli na poslední chvíli to, na co bylo několik let času. Naši zaměstnanci předvedli neuvěřitelné nasazení a mnohdy jsme museli hledat skulinky v kapacitě infrastruktury, sladit odpočinky, pracovat o víkendech, nocích a udělat vše pro to, aby testy a potřebné dokumenty byly včas na Drážním úřadě.

### To nezní moc pozitivně...

Prší! Je to pozitivní, nebo negativní? Důležitý je kontext! V ČR proběhla na železnici neuvěřitelná operace. Od jasněho zadání pana ministra, že termín platí, až po obrovské nasazení lidí na Správě železnic, výrobců vozidel, dodavatelů prvků ETCS, přes dopravce, Drážní úřad atd. Wow!

### Jak jste lidi motivovali, aby to zvládli?

Jeli jsme podle standardních pravidel. Ani do jedné zkoušky, testu nebo posuzování jsme jako vedení nevstoupili, pouze jsme od našich lidí chtěli všechny negativní informace online, abychom mohli vytvořit ochranný štít a dostali tak současně tuto informaci co nejrychleji ke kompetentním osobám. To je podstata principu nestrannosti a naše role vůči nim. Obstát v této operaci v pozici, kdy jste fakticky v každé etapě na konci pelotonu, pod obrovským tlakem, že na vás bude ukázáno, že jste to zpozdili, není zcela jednoduché. Na druhou stranu nesmíte pustit to, co opravdu není bezpečné. Nesmíte vynechat žádný úkon a je jedno jestli na jaře, v létě nebo den před Vánoci. Jsem na každého jednoho zaměstnance z provozu, Zkušební laboratoře, Autorizované osoby a zejména na tým kolem kolegy Vašků, který měl pomyslný poslední úsek štafety, opravdu hrdý.

### Dostala všechna vozidla potřebné „papíry“?

Ano, všechna, u kterých jsme dostali všechny podklady včas. Ale kde chyběly, tak ne. Bezpečnost buď je, nebo není. Napůl neexistuje.

### Na tuzemské železnici se poprvé objevují bateriové (aku) jednotky. V zahraničí je jejich provoz zaváděn již delší dobu. Má jejich testování nějaké zvýšené nároky na infrastrukturu VUZ i samotný proces testů?

Ne. Svodíkem je to specifické, s HVO také. Baterka je elektřina.

### Jaká nejzajímavější vozidla v roce 2024 přijela do ZC VUZ Velim?

Asi nejvíce pozornosti sklídilo TGV, ale nebylo jedinou jednotkou tohoto typu. V létě přijely dvě vysokorychlostní jednotky ETR 1000 od Hitachi Rail pro italské dráhy a následně i vysokorychlostní jednotka od CRRC na projekt Bělehrad – Budapešť. Testovala se ale celá řada dalších jednotek, jejichž konstrukční rychlost byla nad 200 km/h. Osobně se mi nejvíce líbila desetivozová jednotka Oxygen od španělského výrobce CAF určená pro provoz ve Francii. Obecně však lze říct, že rok 2024 byl jako příprava na InnoTrans, neboť většina vozidel byla v průběhu roku u nás.

### VUZ je pravidelným vystavovatelem na InnoTrans, jaký byl loňský ročník?

V roce 2020 jsme identifikovali, že téma ESG, kybernetika a autonomita budou témata pro následné období a loňský rok to potvrdil. Dotazy na tato témata nejčastěji zaznívaly jak od výrobců, tak od laické veřejnosti. My jsme mimo běžné služby prezentovali zejména mobilitu Zkušební laboratoře. A hlavně jsme si přivezli celou řadu příležitostí, které se snažíme převést do nabídek a smluv.

### Jak se připravujete na autonomní vlaky?

V podstatě stejně jako jsme se v roce 1960 připravovali na provoz v rychlosti 200 km/h. Pokračujeme v rozvoji Malého okruhu pro testování autonomních vlaků. V tomto okamžiku běží etapa rozšíření ETCS na Malý okruh a probíhají projekční práce na úpravě infrastruktury a tak dále. Současně rozvíjíme naši schopnost testovat kybernetickou odolnost a snažíme se trpělivě vysvětlovat dopravcům a výrobcům, že jednoho dne budou muset vozidla splňovat celou řadu nových bezpečnostních požadavků v oblasti kybernetiky.

### Téma autonomních vlaků je vždy velmi diskutované, proč si myslíte, že prorazí?

Hora z údolí vypadá zcela jinak než z vrcholu. Evropa stojí před celou řadou výzev a jednou z nich je populační křivka a budoucí nedostatek zaměstnanců. Současně je zřejmý evoluční skok v oblasti ICT, včetně zlevňování. V tomto ohledu je zřejmé, že nastoupí řešení, které bude ekonomicky udržitelné. Vyhraje kalkulace. Osobně však neočekávám, že dojde k plošnému nasazení, ale budou tratě, kde to bude dávat ekonomický i bezpečnostní smysl. Zkuste si spočítat osobní náklady na 15 let, srovnajte je s nezbytnými investicemi a ta rovnice velmi rychle začne dávat smysl.

### A co umělá inteligence (AI), jak vás ovlivní?

Velmi, a jestli zaspíme, tak brutálně. V tomto okamžiku je bohužel na trhu AI mnoho povolaných a málo vyvozených. Navíc cenové relace komplexních řešení nejsou úplně malé, takže analyzujeme kudy se vydat. Nechceme hračku za drahé peníze, nebo jenom na čtení faktur.

### Může u vás AI nahradit stávající zaměstnance?

Osobně se nepřikláním k tomuto názoru, že AI vyřeší vše. Ale máme vytipované oblasti a požadavky, kde AI může převzít práci, na kterou spotřebujeme cca 50 až 90 % kapacity práce. Klíčové je, aby AI nebyla vnímána pouze jako hračka, nebo všespasitel, ale jako nástroj, který šetří kapacitu času proto, abychom se mohli více věnovat zákazníkovi a lépe jej provedli potřebným procesem.

### Jaké plány máte na následující roky?

My jsme svou představu a možnosti zpracovali do Strategického plánu do roku 2030. V podstatě kromě investic, jako je projekt Malého okruhu

V roce 2020 jsme identifikovali, že téma ESG, kybernetika a autonomita budou témata pro následné období a loňský rok to potvrdil. Dotazy na tato témata nejčastěji zaznívaly jak od výrobců, tak od laické veřejnosti.





hu, modernizace napájecí stanice, výstavba fotovoltaické elektrárny, doplnění kolejíště, tak vše další je zaměřeno na diverzifikaci, digitalizaci a zaměstnance.

#### **Co to znamená?**

Trochu si pomohu rokem 2024. Narazili jsme na strop, což je super, ale to, co nás dostalo až k aktuálním výsledkům, nás dál neposune. Musíme rozšířit služby, odpoutat se od infrastruktury a vstoupit do dalších sektorů. Pronájem infrastruktury dělá cca 30 % tržeb, zbývajících 70 % je pro většinu veřejnosti neviditelných, ale jsou to právě služby Zkušební laboratoře, Autorizované osoby, consultingu a samozřejmě celá řada služeb v ZC VUZ Velim. Tedy naším operačním prostorem musí být celá Evropa, a ne jenom sektor železnice, a růst musíme v onom neviditelném portfoliu služeb.

#### **A z hlediska zaměstnanců?**

My musíme připravit společnost na předání generaci Z a generaci Alfa. Přizpůsobit se musíme my, nikoliv oni nám. Takže nás čeká celá řada domácích úkolů a začali jsme překvapivě u HR. Souběžně s digitalizací.

#### **Několik let po sobě VUZ zlepšuje výsledky, dokonce i přes pandemii letech 2020 a 2021. Jak to děláte, v čem je to kouzlo?**

Kouzlo neexistuje. Děláme chyby a je to zcela přirozené. Neschováváme je, mluvíme o nich, nepořádáme hony na viníky, ale snažíme se hledat řešení. Největší průšvih není to, že se stala chyba, ale že nenajdeme řešení, jak z ní ven. Každá vyřešená chyba nás musí posunout dopředu, ne nás zastavit a vnést nejistotu. A dokonce se může opakovat, ale pak musí být extrémně rychle a s minimálními následky odstraněna. Ve 130 lidech to ani nejde jinak. Klíčovými v této věci jsou vedoucí oddělení a naše pokora nemít ambici řízení mikro managementem.

#### **Je něco, co považujete za hrozbu plánů VUZ a jak vidíte budoucnost?**

Myslím, že největší hrozba nejenom VUZ, ale celého železničního sektoru je věta „Takto se to dělalo vždycky“. Ta věta zní jako obhajoba, ale je to naopak obžaloba. Obžaloba alibi, neochoty se zlepšovat a přežívání. Mladá generace svět vidí výrazně jinak, nechce čekat, chce mnoho věcí dělat lépe, chytřejší. Takže za mě se o budoucnost VUZ, ani sektoru, nebojím. ○

#### **Martin Bělčík**

Fakultu obrany ekonomiky státní na Vysoké vojenské škole ve Vyškově absolvoval v roce 1994. Po studiu pracoval v ekonomickém úseku Armády ČR a Ministerstva obrany ČR. V letech 1997 až 2001 absolvoval postgraduální studium na Vysoké škole ekonomické v Praze a Vojenské akademii v Brně se zaměřením na management, marketing a strategické řízení. V letech 2003 až 2006 byl náměstkem ministra obrany. Věnoval se poradenství v oblasti strategického řízení, řízení procesů a řízení velkých změnových projektů v oblasti dopravy, a to i pro ČD a ČD Cargo. Od roku 2013 působí přímo ve skupině ČD. V roce 2016 se stal členem představenstva ČD. Do čela VUZ nastoupil v září 2018. Pochází z Horňácka, je ženatý a má tři syny. Mezi jeho záliby patří historie, architektura a gastronomie.

# Bateriové vlaky najíždějí první kilometry

Sever Moravy se stal prvním regionem u nás, kde začaly jezdit jednotky s tímto alternativním pohonem. Pozitivně je hodnotí jak cestující, tak objednatel, kterým je Moravskoslezský kraj. Díky pohodlnému cestování bez přestupů přibyli na trase mezi Ostravou a Veřovicemi noví zákazníci.

Petr Slonek | Foto: archiv ČD

Denně najedou vlaky RegioPanter osazené bateriemi téměř dva tisíce kilometrů. Od začátku svého nasazení na trati z Ostravy přes Studénku a Štramberk do Veřovic od platnosti nového jízdního řádu v půlce prosince najely za první měsíc dohromady přes 65 tisíc kilometrů. „Ohlasy od cestujících i Moravskoslezského kraje, který si regionální železniční dopravu objednává, jsou velmi pozitivní. Čtyři jednotky RegioPanter, které kombinují elektrický a bateriový pohon, jsou stále ve zkušebním provozu, ale už první měsíc jejich fungování ukázal, že pořízení nových vlaků byl krok správným směrem,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

## Konec přestupování

Trať z Ostravy do Veřovic je elektrizovaná jen zčásti, proto doposud museli cestující přestupovat u většiny spojů ve Studénce z elektrického do motorového vlaku. Teď obstará celou cestu jen jeden vlak s elektrickým pohonem a lidé už přestupovat

nemusejí. V místech s trakčním vedením je vlak napájen přímo z troleje a tam, kde elektrické vedení chybí, napájí elektrické motory velkokapacitní baterie.

„Pohodlné cestování bez nutnosti přestupu, zkrácení jízdních dob a také nové moderní vlaky přivádějí na linku z Ostravy do Veřovic další zákazníky. Už během prvního měsíce sledujeme pozitivní trend v nárůstu počtu cestujících,“ zdůraznil hejtman Moravskoslezského kraje Josef Bělíca. ČD už objednaly od Škody dalších 15 jednotek, které začnou jezdit v tomto regionu v průběhu JŘ 2026/27.



Elektrická jednotka RegioPanter osazená bateriemi se nabíjí během jízdy pod trolejemi. Díky rekuperaci jsou baterie dobíjeny i mimo elektrické vedení, a to při brzdění vlaku. V praxi to vypadá tak, že z Ostravy do Studénky jedou Pantery pod dráty a odtud na baterie 54 kilometrů tam i zpět. Během 35 kilometrů jízdy pod vedením se opět plně nabíjí, a to do 30 minut.

Stejný typ jednotky se v průběhu ledna představil i zástupcům samosprávy v Plzeňském kraji. Zde by mohly začít jezdit od roku 2028. A objednat je chce až dalších devět až deset regionů. Plzeňský kraj by je podle náměstka hejtmána Pavla Čížka měl nasadit v roce 2028 na vedlejších tratích Radnice – Plzeň – Pňovany – Bezdružice a Heřmanova Huť – Plzeň – Rokycany – Mirošov. To potvrdil i náměstek generálního ředitele ČD Jiří Jeřeta s tím, že projekty na bateriové vlaky chystá devět až deset krajů. Nejdále jsou Pardubický a Královéhradecký kraj. ○

## Pod hlavním nádražím vyrostou nová dvoupatrová stanice

V Praze by v budoucnu měla přímo pod stávajícím hlavním nádražím vzniknout nová dvoupatrová železniční stanice. Další čtyři podzemní zastávky vyrostou na nedalekém Václavském náměstí, Karlově náměstí, v Karlíně a na Florenci. Předpokládané náklady celého projektu v pražském uzlu včetně dvou samostatných tunelových tras činí 185 miliard korun.

Budoucí podobu nových tratí v pražském železničním uzlu veřejnosti představila Správa železnic. Ze tří základních návrhů ze studie proveditelnosti tuto variantu vybrala Centrální komise Ministerstva dopravy a doplnila ji o další čtyři podzemní zastávky. Regionální doprava bude převedena pod zem, dálková naopak zůstane na povrchu. Příměstské vlaky v metropoli využívá stále

více cestujících. To je třeba zohlednit i při plánování dalších železničních tratí. Správa železnic proto už před několika lety zadala studii proveditelnosti, která řeší budoucí podobu železničního uzlu.

„Centrální komise Ministerstva dopravy vybrala nejvhodnější variantu, v rámci které se v centru Prahy vybudují dvě tunelové trasy v délce 10,6 kilometru a pět nových stanic. Tunely se protnou ve dvou úrovních v centrální stanici pod hlavním nádražím. Jeden povede pod stávajícími podchody na nástupiště, druhý pak bude ještě o úroveň níže. Obě části stanice propojí tunel s eskalátory, vestibuly se budou nacházet na náměstí Winstonona Churchilla a v nové odbavovací hale hlavního nádraží,“ řekl ministr dopravy Martin Kupka.

Kapacita každého tunelu bude až 16 vlaků za hodinu v každém směru. „Vzniknou podzemní zastávky v Karlíně, na Václavském náměstí a Karlově náměstí a také částečně zahlušená zastávka na Florenci. Nové trasy pomohou oddělit dálkovou a regionální dopravu. Tím se udrží komfort cestování, navíc při minimálním dopadu na životní prostředí. Předpokládané celkové náklady této varianty jsou ve výši 185 miliard korun,“ popsal plány ředitel odboru přípravy staveb Správy železnic Pavel Páidar.

Schválený záměr se nyní zanese do strategických dopravních plánů, při jeho přípravě bude Správa železnic spolupracovat se státními institucemi i samosprávou. Upraví se rovněž zásady územního rozvoje a územní plány.



# Flotila Panterů druhé generace je kompletní

České dráhy už mají ve své flotile regionálních vlaků všechny RegioPantery nejnovější generace. Dopravce od výrobce Škoda Group těsně před koncem roku převzal poslední čistě elektrický RegioPanter, čímž byly úspěšně dovršeny kontrakty na dodání celkem 110 těchto dvouvozových a třívozových jednotek tuzemské výroby.

Redakce | Foto: archiv

K již dodaným vlakům se v dalších letech přidají také zbrusu nové bateriové jednotky stejného jména, na které se mohou těšit cestující v Moravskoslezském kraji.

Jubilejní, poslední plně elektrickou jednotkou se stala souprava s číslem 640.251, která zajišťuje dopravu v Praze a středních Čechách. „Dodání celkem 110 zcela nových elektrických vlaků znamenalo pro České dráhy obrovský skok kupředu v oblasti poskytování kvalitních a spolehlivých služeb v regionální dopravě. Díky RegioPanterům jsme mohli z provozu vyřadit vlaky, které za sebou měly často mnoho desítek let služby a už dávno neodpovídaly standardům moderního cestování na železnici. RegioPantery si naši cestující rychle oblíbili díky jejich komfortu, kvalitě i spolehlivosti,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Šestačtyřicet dvouvozových elektrických jednotek řady 650.2, 60 třívozových jednotek řady 640.2. a také čtyři dvouvozové RegioPantery dodatečně osazené trakční baterií podle Michala Krapince v řeci čísel znamená celkem 280 vozidel, která nabídnou pohodlné sedačky bezmála 21 tisícům cestujících.

## První bateriové vlaky

RegioPantery v barvách Českých drah si také připsaly jeden důležitý primát. „Čtyři jednotky osazené trakčními bateriemi se staly prvními bateriovými vlaky na tuzemské železnici. Od poloviny prosince jimi zajišťujeme provoz na vytížené regionální lince Veřovice – Studénka – Ostrava. Jméno RegioPanter pak

ponese i dalších 15 bateriových souprav, které nasadíme v Moravskoslezském kraji do provozu v průběhu jízdního řádu 2027,“ připomněl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

„Dokončením této zakázky pro národní dopravce jsme završili jeden z našich nejvýznamnějších železničních projektů posledních let. Měli jsme příležitost stát se součástí zásadní modernizace české regionální železniční dopravy a přispět k tomu, aby více lidí vyměnilo automobily za pohodlné a ekologické vlaky. Panteri nabízejí nejen vysoký komfort a spolehlivost, ale také dokazují, jak mohou inovace v dopravě zlepšit každodenní život,“ uvedl Tomáš Ignačák, místopředseda představenstva Škoda Group.

Nejvíce RegioPanterů druhé generace jezdí v Olomouckém kraji, kde je nasazeno do provozu celkem 27 těchto moderních jednotek. Cestující se s nimi ale setkají i v Královéhradeckém, Karlovarském, Plzeňském, Jihočeském, Zlínském, Moravskoslezském, Středočeském kraji, v Praze a také na Vysočině.

Elektrické jednotky RegioPanter jsou moderní bezbariérové vlaky vybavené klimatizací, palubní sítí wi-fi, možností napájení cestovní elektroniky ze zásuvek 230 V 50 Hz AC a USB konektorů. Vlaky disponují velkým prostorem pro umístění invalidních vozíků, kočárků, jízdních kol a dalších objemných zavazadel. RegioPantery jsou vybaveny nejmodernější bezpečnostní a komunikační technikou, jako jsou evropský vlakový zabezpečovač ETCS nebo radio-komunikace GSM-R. ○



## Soutěž Železničáře

Každý měsíc vám na tomto místě přineseme pravidelnou soutěž o zajímavé ceny.

Otázka na měsíc únor zní: **Ve které zemi a v jaké nadmořské výšce se nachází velkolepý železniční viadukt La Polvorilla? Ze kterého města na něj vede trať?**

Své odpovědi nám zasílejte do **28. února** na adresu [soutez@cd.cz](mailto:soutez@cd.cz). Do předmětu zprávy uveďte „Železničář únor“. Tentokrát se hraje o knihu Příběhy z dějin našich drah.

*Správná odpověď z č. 1: Nejvytíženější železniční stanicí je japonská stanice Shinjuku. Denně jí projde 3,6 milionu cestujících. Publikaci Kronika železnic českých zemí získává Karel Vondráček, České Budějovice.*



Redakce | Foto: archiv ČD

Na koleje dopravce uvede další soupravy pro dálkovou dopravu ComfortJet již v konečném devítivozovém uspořádání s řídicím a restauračním vozem nové generace. Na konci roku pak dorazí první lokomotivy Vectron zvládající rychlost až 230 km/h. Zlepšení se dočká internet na vlakových palubách, a to díky instalaci opakovačů mobilního signálu a laserové úpravě oken. Navíc v průběhu jara začnou České dráhy testovat i využití vysokorychlostního internetu Starlink od společnosti SpaceX.

„V roce 2024 jsme na koleje v barvách ČD uvedli dohromady osm dvouvozových elektrických RegioPanterů, 46 třívozových RegioPanterů, 56 motorových jednotek RegioFox a jako první tuzemský železniční dopravce jsme ve zkušebním provozu začali provozovat bateriové vlaky. V dálkové dopravě jsme převzali osm nejmodernějších souprav ComfortJet a také 22 lokomotiv Siemens Vectron. Celkem se jedná o 22 tisíc sedaček v moderních, bezbariérových vlcích s klimatizací, zásuvkami a wi-fi a vším standardem, který patří k cestování na železnici v 21. století,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. V modernizaci vlaků bude společnost podle něj pokračovat i letos. „Se začátkem letošního roku klesl průměrný věk hnacích vozidel a jednotek ve flotile Českých drah na 17 let. Navíc vidíme, že tam, kde jsme nasadili nové vlaky, se zvyšuje i počet cestujících. Přesná čísla počtu přepravených za loňský rok budeme mít k dispozici v následujících měsících, ale už nyní je zřejmé, že jsme meziročně přepravili o přibližně čtyři miliony více cestujících.“



## Rok 2024 ve znamení rekordních modernizací

ČD v uplynulém roce uvedly do provozu celkem 144 nových jednotek a lokomotiv za téměř 19 miliard korun. Z hlediska modernizace vozidlového parku se jednalo o rekordní rok. Rychlé tempo obměny vlaků a zlepšování služeb na jejich palubách bude pokračovat i letos.



### Drážní úřad informuje



#### Počet přestupků fyzických osob řešených Drážním úřadem loni klesl

Počet přestupků fyzických osob proti zákonu o dráhách, které řešil Drážní úřad v roce 2024, poklesl oproti předchozímu roku téměř o 90 na 443 případů. Jedná se především o neoprávněný vstup do kolejiště nebo pohyb v těsné blízkosti kolejí.

Pokles počtu řešených přestupků je způsobený pravděpodobně faktem, že velkou část přistižených osob potrestá Policie ČR přímo na místě uložením pokuty. Na Drážní úřad se tak dostanou všechny přestupky osob do 18 let, které je nutné řešit za přítomnosti zákonného zástupce či opatrovníka a dále za přítomnosti zástupce sociálně-právní ochrany dětí. Takových přestupků řešil úřad loni 47. Ostatní případy jsou ty, které nemohly být z nějakého důvodu vyřešeny přímo na místě.

Mezi nejčastější přestupky u dětí a mladistvých patří touha napodobit vzory ze sociálních sítí, kdy hrdinsky procházejí tunelem, lezou po vagoněch nebo se vozí na nárazníku. Nebezpečná zábava může skončit až smrtí. U ostatních je pak nejčastějším jevem přebíhání kolejí v místech, kde to není povoleno.

ČD vypraví během roční platnosti jízdního řádu zhruba 2,4 milionu spojů, které ujedou přibližně 119 milionů kilometrů. Průměrný denní počet vlaků je 6 605. Díky modernizacím vlaků meziročně přibýlo například 439 bezbariérových spojů, 798 spojů s palubní wi-fi sítí nebo 1 430 vlaků, ve kterých jsou elektrické zásuvky.

### Rok dálkové dopravy

Rok 2025 se ponese ve znamení dalšího zlepšování komfortu a zvyšování kvality v dálkové dopravě. České dráhy budou do konce letošního roku provozovat už 14 z celkových 20 objednaných souprav. „Během roku začne rekonfigurace ComfortJetů na devítivozové soupravy a nově je nasadíme na spoje z Prahy

do Brna a dál do Rakouska, na Slovensko a do Maďarska. Díky tomu přesuneme moderní vozy EC / IC na další vnitrostátní linky. Na konci roku pak zařadíme do provozu první z celkem 50 úplně nových lokomotiv Siemens Vectron speciálně upravených pro rychlost 230 km/h,“ nastínil další plány v dálkové dopravě Michal Krapinec. Na regionální tratě se pak vydají další více než dvě desítky motorových jednotek RegioFox.

Pokračovat budou i investice do moderního servisního zázemí dopravce. K loni zahájeným stavbám nových opravárenských hal v Chebu a Havlíčkově Brodě se v průběhu roku přidá výstavba nové servisní haly v depu v Českých Budějovicích a začne také rekonstrukce servisního zázemí v Olomouci.

### Testování internetu Starlink

Na významné zlepšení kvality hlasových a datových služeb se mohou cestující těšit v dálkových vlacích. „Zahájili jsme instalaci 5G opakovačů mobilního signálu do jednotek Pendolino, railjet a InterPanter. Věřím, že v dohledné době se nám také podaří najít zhotovitele laserové úpravy oken pro snazší průchod mobilního signálu do více než 200 drážních vozidel. A tím rozhodně nekončíme,“ upozornil generální ředitel.

„Na jaře začneme, ve spolupráci s Českým telekomunikačním úřadem, s testováním satelitního internetu Starlink od společnosti SpaceX v jedné z našich jednotek InterPanter. V následujícím období má do Česka ze Spojených států dorazit prototypová anténa Starlink pro využití ve vlacích. České dráhy se současně stanou jedním z prvních uživatelů na celém světě, který bude tuto anténu testovat. Z našich interních průzkumů vychází, že stále více našich zákazníků vnímá naši společnost jako moderní a inovativní firmu. Je proto naším cílem tato očekávání naplnit a dále posilovat naši pozici technologického lídra mezi tuzemskými železničními dopravci,“ dodal Krapinec.

Další novinky chystá dopravce i v rámci své populární mobilní aplikace Můj vlak. Kromě modernizace grafického rozhraní bude pokračovat i propojování krajských dopravních systémů a MHD do aplikace s možností přímého nákupu jízdenek. Aplikace bude také doplněna o funkci cestovního průvodce, který přehledně zobrazí aktuálně potřebné informace po cestu. ○

← Podle Michala Krapince budou ČD v modernizacích pokračovat i letos.



# Loni ve vlacích přibylo cestujících s handicapem

V roce 2024 opět přibylo bezbariérových spojů a vozidel Českých drah a cestovalo s nimi více lidí se zdravotním handicapem. Dopravce loni zajistil asistenci při celkem 9 348 přepravách. Do provozu zároveň uvedl dalších 114 bezbariérových jednotek, z toho je 106 jednotek regionálních a přímo nízkopodlažních.



Petr Štáhlavský | Foto: archiv

Díky většímu počtu bezbariérových souprav se zvýšil počet spojů přístupných osobám na vozíku na 7 131. Symbolem bezbariérovosti je v jízdních řádech označeno už 8 z 10 vlaků ČD.

„Ve spolupráci s objednateli pokračujeme ve zpřístupňování železnice lidem s handicapem. Do provozu jsme uvedli rekordní počet nízkopodlažních, bezbariérových vozidel, která jsou vybavená pro cestování osob na vozíku i prvky pro snadné cestování nevidomých nebo neslyšících osob. Patří mezi ně haptické prvky, nápisy v Braillově písmu, informační monitory nebo dveře ovládané slepeckými vysílačkami. Díky tomu se nám daří zvyšovat kvalitu života lidem s handicapem, což se pozitivně odráží v jejich vyšším zájmu o cestování vlakem. Loni jsme poskytli

meziročně o 764 více asistencí při přepravě a uskutečnili rekordní počet 9 348 asistencí při přepravě handicapovaných zákazníků. Podstatně jsme také zjednodušili přístup k cestování bez asistence dopravce,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

## Přepřev daleko více

Celkem 9 348 cest s asistencí dopravce v roce 2024 nepředstavuje celkový počet cestujících s handicapem, kteří využili služeb Českých drah. Je jich podstatně více. Velké množství těchto osob dnes cestuje samo nebo jen v doprovodu svých blízkých, proto se neobjeví ve statistice poskytnutých asistencí dopravcem. U dalších přeprav potom zajišťuje asistenci provozovatel dráhy. U více než tří tisíc nízkopodlažních spojů ČD už není pro osoby na vozíku objednávka přepravy podmínkou, ale lze v nich bez asistence dopravce cestovat bez formalit. České dráhy ročně přepraví

ve vlastním tarifu více než 600 tisíc cestujících se zvýhodněným jízdním pro osoby se zdravotním postižením (držitelé průkazů ZTP a ZTP-P, invalidé 3. stupně). Společně především s tarify jednotlivých integrovaných systémů využije vlaků ČD zhruba milion cestujících s handicapem ročně.

České dráhy v současnosti disponují zhruba 860 přístupnými vozy a jednotkami, z toho přibližně 75 % vozidel je přímo nízkopodlažních a má podlahu ve výšce moderních nástupišť. Nástup a výstup do těchto vlaků je velmi pohodlný i pro seniory, malé děti, cestující s velkými a těžkými zavazadly, rodiče malých dětí s kočárky, ale také pro osoby na vozíku. Tyto moderní bezbariérové vlaky už začaly na některých linkách nahrazovat první generaci vlaků, které jsou upravené pro cestování osob na vozíku, ale měly ještě podlahu v klasické výšce a nástup do nich byl spojen s překonáním několika strmých schodů. ○

## Přesnost vlaků se loni zlepšila, na čas jich jelo přes dva miliony

Přesnost vlaků loni mírně vzrostla. Na čas podle obvyklých evropských měřítek jelo 87,6 % spojů Českých drah. Šlo celkem o 2 154 326 spojů z více než 2,4 milionu sledovaných. Statistika přesnosti vlaků Českých drah nepočítá jen s odjezdem z výchozí a příjezdem do cílové stanice, ale zpracovává i časy příjezdů a odjezdů ve většině stanic a zastávek na cestě. Za loňský rok statistici zpracovali přes 46,5 milionu údajů, což je v průměru skoro 20 časových údajů na jeden vlak.

„Loňské plnění jízdního řádu je druhé nejlepší od roku 2016. Oproti roku 2023 jelo na čas o 0,2 % více spojů, a to představuje v celkových číslech skoro 3 000 vlaků navíc. Další zvyšování přesnosti železnice závisí

především na faktorech, které nemůžeme ovlivnit. České dráhy jako dopravce se loni podílely pouze na 1,25 % ze všech případů zpoždění. Pokud bychom sledovali zdržení způsobená jenom dopravcem, například vlivem závady na lokomotivě, jelo by loni na čas dokonce 98,7 % našich vlaků. Drtivá většina zdržení je tak mimo náš přímý vliv, přesto věřím, že se nám bude přesnost vlaků dlouhodobě zvyšovat,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

O něco více zdržení vlaků připadá na provozovatele dráhy, a to 18 %. Jednalo se především o vliv výluk a závad na infrastrukturu. Největší podíl zpoždění, celkem 69,5 %, připadá na ostatní vlivy, kam patří míjení vlaků na jednokolejných tratích, zpoždění

příjezd vlaků ze zahraničí, dopady nepříznivých povětrnostních podmínek nebo zásahy složek IZS. Především v posledních dvou případech se navíc jedná o největší zdržení v důsledku až několikahodinového přerušování provozu kvůli popadaným stromům, sesuvům půdy nebo v důsledku činnosti záchranných a práce vyšetřovatelů po nehodách na přejezdech nebo po sražení osob.

Z pohledu jednotlivých měsíců byly vlaky nejpřesnější v únoru (91,8 %), v březnu (91,6 %) a v prosinci (89,8 %). Nejméně přesné byly v září, kdy Česko postihly rozsáhlé povodně a musely na mnoha místech z preventivních důvodů nebo kvůli poškození infrastruktury dočasně zpomalit. Tehdy jelo na čas 82,8 % vlaků.

# Modernizace nádraží: Na co se cestující mohou těšit?

Nádraží jsou vstupní branou na železnici. Často utváří první a zároveň dokreslují i poslední dojem z cesty vlakem. Jejich stav v Česku sice bývá různý, naštěstí ale v poslední době můžeme sledovat hned několik podstatných přestaveb a novostaveb klíčových stanic. Na stránkách Železničáře se jim věnujeme pravidelně, tentokrát bude pohled ucelenější. Pozornost zaměříme logicky na ty klíčové, tedy tři rekonstrukce, respektive novostavby v Praze, které doplníme aktuálním pohledem do Brna, Jihlavy, Plzně, Lovosic či Kladna.



Vít Čepický | Foto: autor, archiv Správy železnic, Shutterstock

## Praha

Snad nebude přílišným pragocentrismem začít v našem hlavním městě. Současná situace ohledně započatých rekonstrukcí nádraží je zde však natolik výjimečná, že si podrobný pohled rozhodně zaslouží. Začneme tím historicky nejzajímavějším. Masarykovo nádraží (dříve Praha střed, ještě dříve Praha státní nádraží a původně prostě jen Praha) bylo prvním a roky nejvýznamnějším nádražím hlavního města. Když na něj v roce 1845 přijížděl první vlak, musel tehdy projet zvláštní branou v hradbách, jež se na noc zavírala.

Nejstarší provozované koncové nádraží v Evropě však mělo párkrát lehce namále. Praha jej postupně obrostla, až se ocitlo v samotném centru města. Co je nespornou dopravní výhodou, mu paradoxně mohlo srazit vaz, jelikož hodnota pozemků pod kolejištěm dlouho živila úvahy o jeho uzavření a zástavbě uvolněných prostor. Nakonec se ale jeho důležitou dopravní roli podtrženou skvělou návazností na městskou dopravu podařilo uhájit. To nyní definitivně stvrzuje dlouho odkládaná, nákladná, ale odůvodněná a velmi zajímavá rekonstrukce (kolejiště a nástupiště, samotnou památkově chráněnou nádražní budovu opravují České dráhy průběžně).

Ta začala již v lednu 2024. Po roce stavby je patrná práce zejména v prostorech dřívější nevzhledné přístavby směrem k ulici Na Florenci. Shluk podivných staveb byl zdemolován a na jeho místě vznikají nová nástupiště. Díky



Nejstarší provozní hlavové nádraží v Evropě se rozrůstá na úkor původních nevzhledných přístaveb, nad nástupiště vznikne pochozí platforma, která propojí centrum města.

tomu budoucímu silnějšímu provozu souvisejícímu s kapacitnějším spojením na Kladno a pražské letiště přibudou oproti minulému stavu dvě nové koleje. V lednu 2025 jsou patrné jak vznikající nové přístřešky, tak hlavně mohutné základy nejzajímavější části celé stavby.

Kolejiště stanice totiž napříč překlene platforma pro pěší, která umně scelí ulice Na Florenci a Hybernská. Pěším nabídne nejen rychlou spojnicí dříve rozdělené části Prahy, ale díky zeleni i příjemný pobytový prostor přímo nad nádražím. Díky tomu poslouží také pro přístup na jednotlivá nástupiště. Představu o rozsahu stavby lze na místě získat díky různým průhledům již nyní – a dává tušit, že se tu cestující i místní mají na co těšit. Dokončení šesti modernizovaných nástupiště, platformy a kolejiště se plánuje na podzim 2027.



Nová stanice Praha-Bubny u metra C Vltavská. Vlevo budou nástupiště směr Kladno a letiště, vpravo na Kralupy n. V.







*RegioPanter na lince U4/S4 na provizorní objízdné koleji nad novou ulicí Nicholase Wintona, jež sceluje Holešovice. Na estakádu se má provoz přesunout v srpnu.*

Fakticky nejvelkolepější novostavbou pražského nádraží od otevření Holešovic je výstavba stanice Praha-Bubny. Byť nádraží tohoto jména má v historii oporu, původní budova se nachází v uctivé vzdálenosti severně od nově rostoucí a její náplň je pietní – Památník ticha odkazuje na transport přibližně 50 tisíc obyvatel Prahy židovského původu do koncentračních táborů, v nichž byla většina krutě zavražděna.

Nové nádraží vzniká těsně za severním koncem Negrelliho viaduktu, který tak tvoří (nikoliv oslí) můstek od nádraží Masarykova. Kolejiště se zde větví, aby nádražím fakticky pokračovalo již jako dvě paralelní tratě, které se na estakádě za nádražím bezprostředně roze-

jdou – jedna trať se vydá na Kralupy nad Vltavou, druhá přes Dejvice do Kladna a na pražské letiště. Dá se tak svým způsobem říct, že bubenské nádraží s jedním ostrovním nástupištěm a dvěma bočními bude spíše dvěma sdruženými zastávkami v jednom.

Celá rekonstrukce začala již před dvěma lety a pomalu se chýlí k významnému milníku – nejprve se osobní vlaky od Kralup na přelomu února a března kvůli napojování nového úseku přesunou a budou ukončeny na nádraží Praha-Holešovice. Tím zanikne jak poněkud bizarní mnohaletá provizorní Praha-Holešovice zastávka, tak i provizorní objízdná kolej kolem budovaného nádraží. Pravděpodobně v srpnu by se pak měly osobní vlaky linky



*Smíchovské nádraží a pohled jak do budoucna, tak na práce na demolicí 3. a výstavbu 4. nástupiště.*



S4/U4 vrátit na Masarykovo nádraží, tedy poprvé se vydají po nové estakádě a přes nové bubenské nádraží. Práce by měly být kompletně hotové za rok, tedy na začátku roku 2026, přičemž na ně budou navazovat další etapy rekonstrukce, zdvoukolebnění a elektrizace tratě do Kladna společně s novostavbou odbočky na Letiště Václava Havla.

Význam celé stavby je navíc vhodně posuzovat kontextem celého širého okolí a návazností na jiné druhy dopravy. Nové nádraží totiž nabídne mnohem lepší přestup na metro C ve stanici Vltavská, přestup na tramvaje ve stejnojmenné zastávce bude nově bezprostřední. Celé nádraží se pak do budoucna stane centrem nové čtvrti Bubny-Zátory, jež vznikne v prostorech bývalého kolejiště, a díky přesunu železnice na estakádu se konečně scelí území Holešovic. Později by rovněž měl vzniknout nový vestibul metra Vltavská na severním konci nádraží, ostatně příprava na jeho vznik byla vybudována už během samotné výstavby metra.

A do třetice hlavní město a znovu zcela zásadní drážní stavba. Rekonstrukce stanice Praha-Smíchov odstartovala před rokem a stejně jako v případě Bubnů je součástí rozsáhlých změn v charakteru celé čtvrti. Významná část odstavného kolejiště ustoupila rozšíření Smíchova, který k nádraží přichází postupně ze severu a taktéž alespoň částečně sceluje dříve rozdělenou čtvrt. Na samotném nádraží vzniknou čtyři nová, bezbariérová nástupiště, konečně též s eskalátory a výtahy. Opravou prochází rovněž výpravní budova, jež si zachová původní charakter, byť převlečený do hávu odpovídajícího 21. století.

Při současném pohledu na stavbu se nejzajímavější práce dějí na západní straně za současným třetím nástupištěm a z nádraží jsou dobře patrné. Právě zde vzniká nové, čtvrté nástupiště, k němuž se prodlužují podchody. Již dříve bylo zbouráno severní křídlo budovy nádraží, naopak všude kolem vznikají základy budoucí developerské zástavby, která sem od stanice Na Knížecí vytrvale míří.

Nejpodstatnější práce Smíchov ale přece jen teprve čekají. Nad rekonstruovanými nástupišti a výpravní budovou totiž vyrostou nové zastřešení se službami a terminálem meziměstské autobusové dopravy. Velkou proměnou rovněž v rámci návazných městských investic projde dlouhodobě umolovaná přednádraží. Všechny tyto stavby ve výsledku výrazně pozvednou atraktivitu celého přestupního terminálu, o což jde nyní především. Drážní část by měla být hotova v prvním kvartálu roku 2027.

### Kladno

Další cesta do středních Čech úzce souvisí s prvními dvěma zmíněnými nádražími a tematicky na ně navazuje. Rekonstrukci a zdvoukolejnění tratě z Kladna do Kladna-Ostrovce jsme se na našich stránkách opakovaně a zevrubně věnovali v rámci širšího pohledu na postupnou modernizaci celé spojnice Prahy a sedmdesátitisícového města ležícího sice pouhých deset kilometrů od jejího okraje, avšak prozatím drážně zcela nedostatečně napojeného.

Velkorysá rekonstrukce tento historický dluh konečně řeší a trať na území Kladna je jejím prvním opravdu významným projevem. Nyní už je v tomto úseku fakticky hotová, nicméně „hlavní“ kladenské nádraží čeká ještě více než rok prací. Nejprve je dobré zmínit, co už je v Kladně hotové – dopravně již slouží dvě moderní ostrovní a jedno boční nástupiště, obnovené je veškeré kolejiště ve stanici a přibyla příprava na elektrizaci s nejviditelnějším pro-

jevem v podobě prozatím holých trakčních sloupů.

Slouží i centrální podchod, z něhož na nástupiště vedou eskalátory a výtahy. Zatím však pouze v částečném rozsahu, aktuálně se pracuje na jeho prodloužení pod ulicí Milady Horákové směrem k Americké a obecně k zástavbě města. Smutným faktem pak je, že na místě bývalé výpravní budovy nyní zeje díra a cestující si budou muset na moderní zázemí v nové budově ještě počkat.



Současný stav kladenského nádraží již bez výpravní budovy a s vizualizacemi nové. Níže pak budoucí vzezření nádraží Brno-Královo Pole.



### Brno

Moravská metropole, respektive její blízké okolí, má za sebou v poslední době jeden významný drážní milník v podobě spuštění plného provozu na trati přes Střelice do Zastávky u Brna. Dříve jednokolejná neelektrifikovaná trať prošla kvalitativním skokem a dnes je z ní plnohodnotná, dvoukolejná a elektrifikovaná příměstská spojnice s moderní vozbou a atraktivní jízdní dobou. Zde již tedy práce skončily, ovšem na severu Brna se odehrává ještě jedna podstatná drážní stavba, která bude revolucí pro tisíce pravidelných cestujících.

Řeč je samozřejmě o rekonstrukci stanice Brno-Královo Pole a navazujících úseků. Samotné nádraží má sice strategickou polohu u zástavby, rychlostní komunikace a hlavně u terminálu veřejné dopravy včetně tramvají, ovšem dlouhodobě trpělo nepříliš vzhlednou výpravní budovou i bezprostředním okolím. A právě nové prostory pro cestující budou vedle zlepšení traťových poměrů největším benefitem celé investice.

Zatímco původní „kostka“ již vzala za své, aktuálně roste budova nového nádraží, jež se stane v pozitivním smyslu nejvýraznějším bodem celého přestupního uzlu, a to jak z hlediska zdařilého designu, tak i funkčního řešení. Brno spolu s městskou částí Královo Pole navíc plánuje navázat investicemi do přilehlého okolí, vzniknout by krom nového terminálu měl i parkovací dům a také provozovat dalších služeb. Hotovo má být na přelomu let 2025 a 2026.

## Jihlava

Velké věci se dějí také v Jihlavě. Zatímco rekonstrukce nádražní budovy na společném nádraží Jihlava se blíží, zcela nový terminál již vzniká v prostorech stanice Jihlava město. Ta se má do budoucna stát díky plánovanému napojení na vysokorychlostní trať a výhodné poloze v centru města hlavním nádražím a přestupním uzlem na ostatní veřejnou dopravu. Tomu ostatně také odpovídají plány na rozsah stavebních prací.

Vznikne zde nové kombinované ostrovní a jazykové nástupiště plus jedno vnější podél nové výpravní budovy, tedy čtyři nástupní hrany. Samozřejmě musí být bezbariérový přístup díky výtahům z podchodu, který bude připraven na další rozšíření stanice v souvislosti s plánovaným přivedením odbočky z vysokorychlostní tratě. Svůj díl prací odvede i město Jihlava, před nádražím vzniká nový terminál včetně trolejbusového napojení či parkoviště P+R. Práce by měly být ukončeny během příštího roku.



Stanice Jihlava město má ambici se do budoucna stát hlavním městským nádražím.



## Plzeň, Lovosice

Zmínit všechny aktuálně probíhající rekonstrukce nádraží jsou mimo prostorové možnosti našeho časopisu, a tak za Bečov nad Teplou, Jaroměř, Čáslav a další zmiňme alespoň dvě. V Lovosicích jsme již sledovali komplexní rekonstrukci nástupiště a podchodu, na něž navazuje právě obnova nádražní budovy z přelomu 70. a 80. let 20. století. Zdařilý projekt respektuje původní návrh Josefa Dandy inspirovaný bruselským stylem, očišťuje budovu od balastu a konečně přináší Lovosicím důstojný vstup do města. Práce jsou již v pokročilém stadiu, ostatně hotovo by mělo být na konci letošního léta.

Naopak teprve na začátku jsou opravy skvostu tuzemské železnice, novorenesanční výpravní budovy stanice Plzeň-Jižní Předměstí. Památku čekají zejména úpravy zázemí pro cestující i zaměstnance dráhy, jež budou, stejně jako v Lovosicích, ctít původní, architektem Robertem Burianem načrtnuté dispozice. Moderní prostory s historickou kvalitou by měly sloužit v plné míře od ledna 2027.

Nezbývá tedy než držet palce, aby tato i další stavby povyšující komfort cestování na železnici dospěly do zdárného konce a v trendu se dařilo pokračovat i v následujících letech. ○



Vizualizace obnovy nádraží v Bečově nad Teplou

# Úspěšný start výhradního provozu ETCS

Během ledna, tedy první měsíc postupného zahajování výhradního provozu pod ETCS na prvních úsecích tuzemské železniční sítě, dosáhla spolehlivost nového vlakového zabezpečovače 99,1 %. Chybovost systému se tedy zkraje roku pohybuje ve vytyčených mantinelech, přičemž pokračuje snaha ji ještě snižovat.



Redakce | Foto: archiv

ETCS má za sebou měsíc ostrého provozu. „Spolehlivost dosahuje 99,1 %, tedy drtivá většina vlaků projede trasu z hlediska zabezpečovače bez jakéhokoliv problému,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Číslo vychází z celkového počtu vlaků, jež v lednu jely pod dohledem ETCS – bylo jich více než 30 000, denně se v současném rozsahu jedná průměrně o 1 600 vlaků. Zavádění výhradního provozu neznamenal zvláštní komplikace ani pro České dráhy. „My jsme na dotčených úsecích pod dohledem ETCS jezdili už před zahájením výhradního provozu, nic se pro nás tedy výrazně nezměnilo,“ řekl mluvčí ČD Filip Medelský. Změnou je reakce na nouzové zastavení vynucené zásahem zabezpečovače. Zpočátku vlak stál před opětovným rozjezdem pět až šest minut, nyní jde o méně než tři minuty, a to zejména díky tomu, že již není třeba k opětovnému rozjetí písemný pokyn dispečera, ale stačí hlasový. Výhradní

provoz rovněž odhalil občasné problémy při nepříznivých zimních podmínkách v situaci, kdy se jeden ze snímačů rychlosti umístěných pod hnacím vozidlem obalí sněhem a ledem – pokud přestane dodávat relevantní informace, tedy jednotlivé údaje o rychlosti nesouhlasí, dochází k bezpečnostnímu zastavení.

Problémem se aktuálně zabývají také výrobci mobilní části ETCS na lokomotivách, řešení by podle ministra dopravy Martina Kupky mělo být známé do konce června. Příští zimu by již měla být hnací vozidla, jichž se záležitost týkala, připravená i na mimořádné výkyvy počasí spojené s větším množstvím sněhu na tratích.

## Celkem 620 kilometrů, další budou následovat

Zavádění výhradního režimu provozu pod ETCS je postupné. Nejprve se tak začalo jezdit od 1. ledna na trati Česká Třebová – Olomouc – Přerov. Od 8. ledna následovala trať Břeclav – Bohumín, od 15. ledna Česká Třebová – Břeclav a od 22. ledna Praha-Běchovice – Pardu-

## Výjimka otevřela možnosti pro nostalgické jízdy

Velkým otazníkem byly po celou dobu zavádění ETCS oblíbené nostalgické jízdy s parními lokomotivami a dalšími historickými vozidly. Přestože se dlouho zdálo, že nový zabezpečovací systém pro ně bude znamenat na dotčených tratích definitivní konec, řešení se nakonec našlo. Spočívat bude ve výjimečném povolení pro mimořádnou přepravu za splnění stanovených podmínek, jak Správa železnic informovala, přičemž týkat se bude padesáti konkrétně stanovených historických vozidel. Další podmínkou výjimky bude, že takto budou moct jet jen předem nahlášené vlaky pouze s přepravou cestujících, navíc v době, kdy to dovolí kapacitní možnosti. Jinými slovy návozy na historické akce takto řešit nepůjde. Pokyn vydalo ministerstvo dopravy a schválil jej rovněž Drážní úřad. Nostalgie tak z hlavních tuzemských tratí přece jen nadobro nezmizela.



bice – Česká Třebová, čímž se všechny dotčené úseky scelily. Po všech čtyřech úsecích o souhrnné délce více než 620 km projede měsíčně kolem 50 000 vlaků.

Rozvoj systému má nadále pokračovat. Do roku 2030 by měl výhradní provoz pod ETCS přibýt na dalších 4 000 kilometrů tratí, což si vyžádá 32 miliard korun. V roce 2026 přibude ve výhradním provozu trať z Prahy do Českých Budějovic, další rok z Prahy přes Plzeň do Chebu. Systémem budou vybaveny také některé menší regionální tratě. ○

Redakce | Foto: Jan Chaloupka

Nabídka jídel a dalšího občerstvení ve vlacích Českých drah patří u našich zákazníků mezi jednu z nejpobulárnějších služeb. „Tam, kde nenasazujeme proslulé restaurační vozy, zpřijemňujeme našim zákazníkům jejich cestu službou ČD Minibar. Kávu stále nabízíme za symbolickou cenu 15 korun a na odbyt jdou i další položky, včetně slaných a sladkých pochutin. Cestující navíc může zaplatit bez problémů bezhotovostně pomocí platební karty,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Mezi nejoblíbenější položky uplynulého roku v nabídce ČD Minibaru patřila instantní káva (232 118 porcí), značková káva Manuel (140 399), balená voda (194 764), latte (130 433), čaj (109 164), pivo Pilsner Urquell (132 936), Budweiser Budvar (74 730), Kofola (110 481), croissant 7 Days (93 430) a bageta (93 938).

Oblíbené mezi cestujícími je třeba i sušené maso, kterého se prodalo přes třicet tisíc balení. Svě fanoušky má i jedlý hmyz v podobě křupavých červíků a cvrčků, kterého se prodalo skoro pět tisíc balení.

### Pivní speciál pro Šlechtičnu

Více než šest tisíc lidí pak podpořilo opravu historicky cenné parní lokomotivy Šlechtična 475.179, a to nákupem pivního speciálu Šlechtična, který vznikl ve spolupráci s experimentálním pivovarem Plzeňského Prazdroje, respektive jeho značkou Elektrárna.

Služba ČD Minibar představuje malý vozík upravený pro servírování drobného občerstvení ve vlaku přímo na místech



## V ČD Minibarech se nejvíce prodává káva

Více než 74 tisíc litrů kávy si v uplynulém roce objednali cestující z minibarů ČD. Káva společně s pivem, balenou vodou a čajem patřila mezi nejprodávanější položky. Zákazníci si také pochutnali na croissantech, bagetách nebo rozpékaném pečivu. Celkově stevardky a stevardi minibarů obsloužili přes 1,1 milionu lidí.

cestujících. Stevard během jízdy vlaku opakovaně prochází soupravou a nabízí cestujícím občerstvení. Platba je možná v hotovosti v korunách, eurech, případně voucherem na občerstvení a bezhotovostně platební kartou.

V současném jízdním řádu je služba ČD Minibar zajištěna v přibližně 170 spojích, v dalších vlacích jsou umístěny ta-

ké prodejní automaty s občerstvením. Jedná se o linky Západní expres, Krušnohor, Hradečan a Krakonoš v úseku Praha – Hradec Králové, Ostravan, Slováký expres, Vysočina, Rožmberk, Svitava a Moravan.

Informace o ČD Minibarech, včetně kompletní nabídky, jsou dostupné i na webu Českých drah. [O](#)

## Ve vlacích se v roce 2024 našlo více než 19 tisíc zapomenutých předmětů

Vysavač, velký nástěnný obraz nebo snowboard. I takové předměty cestující zapomněli v průběhu uplynulého roku ve vlacích Českých drah. Za celý rok 2024 bylo evidováno 19 090 nalezených předmětů. Celkem 9 378 věcí se podařilo vrátit majitelům, dalších více než 4 400 nalezených předmětů bylo dle zákona odevzdáno na úřad příslušné obce. ČD evidují všechny ztráty a nálezy na webu eztraty.cz.

Stálice mezi nalezenými předměty jsou osobní doklady, peněženky, mobilní telefony, klíče, brýle nebo třeba čepice. Vlakový personál ČD se ale v průběhu uplynulého roku setkal i se zapomenutými předměty méně obvyklého charakteru. Našla se například kancelářská židle, horské kolo, již vyplněné daňo-

vé příznání nebo diplomová práce, se kterou jel student k obhajobě. Skutečnost, že mají cestující ve vlacích kladný vztah k hudbě, pak dokumentuje množství nalezených hudebních nástrojů – od kytar přes housle až například k saxofonu. Mezi stálý sortiment ztrát a nálezů pak patří i hole různého druhu – od vycházkových po dřevěné berle.

Z celkového počtu ztracených a nalezených předmětů se majitelé přihlásili o 49 procent z nich. Dohromady 4 465 nalezených věcí bylo postoupeno na úřady obcí, na jejichž území byly nalezeny. Majitelé mají ze zákona tři roky na přihlášení se k věci, následně nalezená věc připadá do vlastnictví obce. Více než tisícovka věcí pak musela být zničena, obvykle se jednalo třeba o nalezené

potraviny, které podléhají zkáze. Pokud cestující cokoliv zapomene ve vlaku Českých drah, doporučujeme se co nejrychleji obrátit prostřednictvím telefonu 221 111 122 na Centrální zákaznický servis ČD.

Operátoři mají možnost spojit se přímo s posádkou vlaku a ta se pokusí ztracenou věc zajistit. Všechny ztráty a nálezy jsou pak přehledně k nalezení na stránkách [www.eztraty.cz](http://www.eztraty.cz). Informaci do systému zadává vlakový personál, který tak může činit už během jízdy vlaku díky mobilnímu zařízení a příslušné aplikaci, kterou je vybaven. Pokud nějakou ztracenou věc ve vlaku naleznete, obraťte se na vlakový personál, který od vás věc převezme a zajistí zaevidování do systému ztrát a nálezů.



## Nová hala v Chebu má hotovou nosnou konstrukci

Stavba nové opravárenské haly ve Středisku údržby Českých drah v Chebu pokračuje podle plánu a je zhruba ve třetině. Za necelých devět měsíců prací stavbaři kompletně zdemolovali stávající objekty, dokončili založení nové haly i administrativní budovy a vystavěli ocelovou nosnou konstrukci haly včetně opláštění a střechy. Práce se nyní přesunou do interiéru 176 metrů dlouhé tříkolejné haly.

Redakce | Foto: Michal Málek

Stavba by měla být dokončena a předána v polovině roku 2026. Moderní středisko údržby za více než 755 milionů Kč bez DPH bude poskytovat servis regionálním i dálkovým vlakům.

„Cheb představuje jediné Středisko údržby ČD v Karlovarském kraji. Díky investicím do nové haly bude údržba koncentrována do jednoho místa, čímž se výrazně zefektivní údržbový proces a sníží náklady. Vlak se budou do provozu vracet rychleji a ve špičkové kondici. Na lednovém kontrolním dni jsme si se zhotovitelem stavby potvrdili, že práce běží podle plánu, a věřím, že nejpozději v polovině roku 2026 budou moci do nové průjezdné haly vjet první vlaky národního dopravního.“ řekl místopředseda představenstva ČD a náměstek pro servis Michal Kraus.

### Na řadě jsou interiéry

Během uplynulých měsíců se stavbaři zaměřili na rychlé vybudování hrubé stavby haly a administrativní budovy. Tomu předcházela demolicí předchozích

objektů včetně severní rotundy historického depa. Práce se s novým rokem postupně přesouvají do budoucích interiérů moderního opravárenského zázemí, začne budování opravárenských kanálů, technologických pracovišť, rozvodů pro jednotlivé technologie, zázemí dílen, skladovacích prostorů, ale i nových kanceláří a šaten zaměstnanců. Také se bude pokračovat v pokládce inženýrských sítí – vodovodu, kanalizace a plynové přípojky. Poté začne výstavba železničního spodku a svršku a dobuduje se trakční vedení. Celkové dokončení stavby je plánováno na polovinu roku 2026. Při zděním využil zhotovitel i zdícího robota.

„Jsem velice rád, že se nám podařilo splnit důležitý milník ve výstavbě, a to dokončení nosných konstrukcí a opláštění objektu. Budeme se snažit pokračovat v nastaveném rychlém tempu a dokon-



### Hlavní parametry objektu

- Tři koleje, každá o užitné délce 165 m pro údržbu ucelených souprav
- Montážní kanály ve všech kolejích
- Portálový jeřáb s nosností min. 12,5 tuny po celé délce haly
- Hříž umožňující vývaz podvozků či dvojkolí
- Pět sad zvedáků umožňujících zvednutí až pěti vozových souprav nebo jednotek najednou
- Montážní lávky pro přístup na střechy vozidel
- Zařízení pro vyprazdňování uzavřených WC kolejových vozidel
- Rozvod stlačeného vzduchu
- Rozvod vody pro zbrojení vozidel
- Dílny, sociální zázemí, skladové prostory

čit celé opravárenské centrum v termínu, ke kterému jsme se zavázali,“ uvedl zástupce zhotovitelského sdružení společností TSS GRADE a BERGER BOHEMIA Petr Heiland.

Hala bude také vybavena moderními technologiemi, které pomohou snižovat její energetickou náročnost.

Na střeše se počítá s instalací fotovoltaických panelů a technologie ke sběru a dalšímu využití dešťové vody. Vytápění haly zajistí efektivní kombinace plynové kotelny a tepelných čerpadel. Kromě samotné části pro servis vozidel se zaměstnanci údržbového střediska mohou těšit například na nové důstojné sociální zázemí nebo dílny mechaniků a elektromechaniků.

České dráhy budou v modernizaci servisní infrastruktury pokračovat i na dalších místech v republice. Jedná se především o výstavbu hal údržby, myček nebo sanitárních kolejí. V minulém roce dopravce zahájil kromě Chebu i stavbu nové opravárenské haly ve Středisku údržby v Havlíčkově Brodě. Obdobné investice jsou v následujícím období plánovány i například v Českých Budějovicích, Olomouci nebo Praze. Do roku 2031 hodlájí ČD investovat do rozvoje svého servisního zázemí přes 12 miliard korun. ○

# ČD investují do zázemí v Olomouci

Díky dodávkám desítek nových jednotek RegioPanter a dalším přírůstkům ve vozovém parku změnila osobní doprava na Olomoucku během několika málo let zcela svůj charakter. Přechod z klasických souprav vagonů s lokomotivami na moderní jednotky samozřejmě vyžaduje reagovat i na straně zázemí. I proto nyní České dráhy směřují do olomouckého depa značné investice, jež údržbu zjednoduší, zefektivní a hlavně poskytnou lepší zázemí zaměstnancům. Co vše se plánuje?



Redakce | Foto: archiv ČD

V relativně složitém, zastavěném území olomouckého depa, spadajícího pod OCÚ Východ, je zároveň třeba rekonstruovat budovy, jež mají do budoucna potenciál. Zároveň se dopravce musí rozloučit s již nevyhovujícími, které uvolní místo novostavbám přímo určeným na údržbu moderních jednotek. A to vše bez zásadnějších dopadů na stávající provoz.

Regionální správa majetku (RSM) Brno uskutečnila již v loňském roce v depu několik investic. Během uplynulých měsíců

byla obnovena střecha kruhové a revizní haly. Namísto částečné opravy poškozených částí nakonec došlo k její kompletní opravě. Nyní je střecha z poloviny plechová a z poloviny plastová. Zajímavostí je, že práce probíhaly za plného provozu v hale.

Čilý stavební ruch se odehrával během loňska také v sousední strojmistrovské budově, jež prošla celkovou rekonstrukcí. Zhruba sto let stará budova, ve které mají kromě strojmistřů zázemí také další zaměstnanci OŘOD Východ, už byla v nevyhovujícím stavu. Původní zůstaly v třípatrové budově prakticky jen obvodové zdi a schodiště s historickým zábradlím.

Součástí rekonstruovaného objektu je kromě kanceláří také školicí místnost, sociální zázemí a další provozní místnosti. Nová je elektroinstalace, rozvody vody, vzduchotechnika, klimatizace a budova dostala rovněž moderní protipožární systém. Další prostor vznikl rekonstrukcí suterénu, kde jsou nově šatny a sprchy. V prvním patře jsou také nocležny pro strojvedoucí. Náklady na kompletní rekonstrukci objektu se vyšplhaly na více než 25 milionů korun.

## Přesunout se musela i data

Jednou z finančně náročných částí rekonstrukce byl přesun důležitého datového uzlu dceřiné společnosti Českých drah ČD - Telematika. Ten byl během stavebních prací dočasně přemístěn a následně vrácen zpět. Další novinkou v areálu olomouckého depa bylo provedení rozsáhlé plynofikace celého areálu včetně haly Střediska údržby.

Zásadním předpokladem úspěchu celé akce byla spolupráce mezi organizačními jednotkami, tedy RSM Brno a uživatelem budovy OŘOD Východ. Zhruba dvacítko zaměstnanců OŘOD Východ byla během rekonstrukce dočasně přesunuta do náhradních prostor, zpět do tentokrát již nového se vrátili v průběhu letošního ledna. Objekt, do kterého se zaměstnanci během opravy strojmistrovské budovy dočasně přesunuli, teď čeká demolice.

Uvolněný prostor bude součástí rozsáhlé rekonstrukce údržbové haly B, pro jejíž rozšíření je nutná právě likvidace několika stávajících objektů. V tomto případě jde o investici za cca 400 milionů korun. Poté přijde na řadu další fáze modernizace olomouckého depa, a sice vznik Areálu technicko-hygienické údržby. Součástí tohoto nového střediska pro údržbu a úklid vlaků bude například i nová hala o délce 150 metrů, jež nové jednotky bezpečně pojme. Náklady stavby, které jsou započítané do smlouvy s objednatelem regionální dopravy, tedy Olomouckým krajem, dosahují více než 1,5 miliardy korun. ○



Vít Čepický | Foto: autor, archiv Martina Kavky

### Ke Správě železnic jste na částečný úvazek nastoupil již před rokem. Bylo těžké se v drážním prostředí zorientovat?

Mám trochu výhodu v tom, že starší syn dělá na CDP v Praze, tedy je zaměstnancem Správy železnic a má dokonce papíry na lokomotivu. Mladší je pak strojevedoucím metra, takže drážní dopravu jsme doma měli vždycky. V prvním roce u Správy železnic mi tak nepomáhali jen kolegové, ale i synové. Například když mi přišel z drážního prostředí text plný zkratka a já absolutně nevěděl, co znamenají. Zároveň ale musím dodat, že jsem z hasičského prostředí úplně neutekl, věnuji se převážně mimořádným událostem, u kterých většinou nechybí drážní hasiči. Základ práce je podobný té, jež se mě týkala i u hasičů celostátních. Věci související se železnicí se ale neustále učím.

### Je práce mluvčího u dráhy odlišná od předchozího působiště?

Řekl bych, že ano. Když mluvím u hasičů informuji o zásazích, sděluje špatnou zprávu, ale vždy ukazujete hrdinné a pomáhající hasiče, kteří se snaží problém vyřešit. Lidé je mají jednoznačně a logicky rádi. U mimořádností na železnici celkové vyznění tak pozitivní není, častěji jste nositelem ryze špatných zpráv. Jistě, i dráze se všechny dotčené složky snaží problém co nejrychleji vyřešit, mluvím ale mnohdy přináší obecně nedobré zprávy – jak dlouho se nebude jezdit a které důsledky z toho pro cestující plynou.

Proto jsme se při mém nástupu do komunikace Správy železnic dohodli, že bychom chtěli pozitivní aspekt prezentovat co nejvíce, upozorňovat na náročnost práce všech lidí u mimořádných událostí a jejich upřímnou snahu obnovit provoz co nejdříve. Stejně jako hasiči si i traťováci zaslouží ocenit.

### Na co se chcete zejména zaměřit?

Na informovanost. Když někde stojíte jako cestující ve vlaku uprostřed pole, je vám informace, proč vlak stojí, fakticky k ničemu. Čekání neukrátká. Ovšem v situaci, kdy člověk ví, co se děje, vše vnímá mnohem lépe. A je schopný leccos odpustit. Řadu událostí na dráze opravdu nejde ovlivnit, ale lepšímu přenosu informací, snaze lidem vysvětlit, co se děje a co se podniká k vyřešení problému, bych se chtěl věnovat co nejvíce.

### Které nejvýznamnější zásahy na dráze máte za sebou?

Ke Správě železnic jsem nastoupil v lednu 2024 a hned záhy se stala nehoda u Dol-

# Informovaný cestující dokáže leccos odpustit

Před 30 lety nastoupil k pražským hasičům, o dva roky později se stal hasičským vyšetřovatelem. Snaha informovat o úskalích a zajímavostech jeho práce jej však postupem času přivedla před mikrofon. Martin Kavka, mluvčí roku 2019, vždy vynikal komunikační vstřícností, což se ostatně zrcadlí i v následujícím rozhovoru. A od začátku roku 2025 se stal na plný úvazek mluvčím Správy železnic zejména s ohledem na mimořádnosti.



ní Lutyně, kde se střetl vlak InterCity s kamionem převážejícím vrtanou soupravu. To bylo hození do vody. Byť to zároveň bylo dost podobné tomu, co jsem znal od hasičů. Bylo třeba být rychlý, přesný, mít dobré informace a z nich formulovat pochopitelné výstupy pro média, sociální sítě.

Nejtragičtější událostí na dráze v minulém roce byla srážka vlaků v Pardubicích. I to bylo náročné, ale zároveň nic, s čím bych si neporadil, opět to je podobná práce jako ta, na kterou jsem byl zvyklý v dřívějším zaměstnání.

A samozřejmě povodně. Během nich jsem se snažil ukázat drážní hasiče trochu v jiném světle, totiž že jejich jedinou nápl-

ní není pouze práce kolem kolejí, ale všude tam, kde je to v danou chvíli potřeba.

Nebyl jsem naopak u nehody vlaků na Balabence a svým způsobem mě to mrzelo, měl jsem dovolenou a veškerou práci tam za mě schytl kolega Dušan Gavenda. Měl to velmi náročné, byla tam složitá evakuace, stala se uprostřed Prahy, takže byla mediálně velmi sledovaná.

Trochu zvláštním případem pro mě pak byla nehoda u Klínce, to je ona vykolejená souprava, jež samovolně ujelela z Čisovic. Naplno jsem viděl, v čem je práce drážních hasičů specifická – stojíte u vlaku, který je mimo koleje a leží koly nahoru v nepřístupném terénu. Silniční



těžká technika se tam nedostane, složitý je tam pohyb i pro samotné hasiče, ale přesto musí svou práci odvést. S něčím takovým jsem se během své třicetileté praxe přece jen setkal poprvé a je potřeba ocenit odbornost drážních hasičů a jejich schopnosti. Vystříhat někoho z naboraného auta umí každý hasič, ale v tomhle jsou naprosto nezastupitelní, běžní hasiči se k tomu nedostanou.

### **Jak přimět lidi, aby kolem dráhy neztráceli ostražitost?**

Jednoznačně je důležitá prevence a pozornost. Co tedy obecně až na výjimky nekomunikují, to jsou srážky vlaku s osobou. Bohužel se stávají denně a zároveň nechceme, aby se smutná zpráva dostala k blízkým z médií. Obecně je ale dobré informaci o nehodě, je-li to možné, doplnit edukativní částí. Správa železnic na tomto pracuje a myslím si, že to umí. Konkrétně si teď vzpomínám na nedávný případ v Zábřehu na Moravě, kde lidé těsně přeběhli před Pendolinem v plné rychlosti. To se slovy nedá předat, když to ale člověk vidí... Troufám si říct, že u toho zamrazí i zkušené železničáře. A tím více laiky.

### **Mají sociální sítě stále své místo v informování veřejnosti? Nemůže být jejich používání v současné atmosféře kontraproduktivní?**

Jsem rád, že Správa železnic má na mimořádnosti speciální kanál v podobě Datla a díky tomu je možné občas odlehčit oficiální profil. Ostatně podobně jsem to dělal u hasičů a napadá mě, že se to třeba daří i PIDu. Ten smysl je asi zjevný, ne že bych chtěl být za každou cenu vtipný, ale pokud umí být oficiální profil v rozumné míře a případy, že se to hodí, odlehčený, obrovsky mu to zvyšuje dosah. Což se pak velmi hodí, když potřebujeme ven předat něco podstatného. U veřejné a zejména státní organizace je ale velmi důležité a složité to vybalancovat tak, aby to nepřešlo za hranu trapnosti a ve výsledku to nebylo kontraproduktivní. Zároveň je třeba zohlednit specifika jednotlivých sociálních sítí. Když se s tím ale pracuje dobře, mohou být sociální sítě společnosti velmi prospěšné.

### **Měl jste někdy problém s tím, co jste napsal na sítě?**

Ano. Někdy jsme to možná odlehčili až příliš a vedení už se to nelíbilo. Taky si uvědomuji, že zkraje práce mluvčího jsem s uveřejněním některých informací mohl být až příliš rychlý a měl jsem i přes tlak novinářů trochu počkat, protože bylo třeba něco ještě upřesnit. Chyby se stávaly, byť si myslím, že v posledních letech už jich bylo minimum. Že



bych ale někdy něčeho litoval, to asi ne. Pamatuji si ale velmi vyhraněnou debatu kolem situace, kdy během demonstrace jeden z táborů zablokoval hasiče. My jsme si trochu postěžovali, že něco podobného se nám nikdy nestalo, načež se na nás dost lidí sesypalo, že si vymýšlíme. A tak jsme



### **Martin Kavka**

Ačkoliv nepochází z hasičské rodiny a ani jím neplánoval být, právě uniforma člena Hasičského záchranného sboru pro něj byla po třicet let typickou. K hasičům nastoupil po maturitě a přes výjezdového hasiče a vyšetřovatele příčin požárů se propracoval na pozici vedoucího oddělení komunikace. V únoru 2024 se stal zároveň mluvčím Správy železnic a na přelomu roku po 30 letech Sbor opustil a naplno přešel ke dráze, čímž fakticky dorazil za svými dvěma syny – z nichž jeden řídí vlaky, druhý metro.

zveřejnili video, které naši verzi dokazovalo. Přitom se z druhé strany stačilo na začátku omluvit a nikdy by to tak daleko nezašlo. Obecně to ale také bylo poučení, hádka probíhala příliš dlouho a byla příliš vyhrocená. Ovšem stín pochyb na hasičích jsem zároveň nechat nechtěl.

### **Včas odhalit chvíli, kdy je lepší se do debaty na sítích nevkládat a kdy je naopak reakce žádoucí, je občas složité, že...**

Určitě, v klíčových chvílích je ale dobré umět se poradit a rozhodovat se společně s kolegy. Nejsou to sítě Martina Kavky, ale celé organizace. Stejně tak je ale důležité, aby mi organizace důvěřovala. To je důležité pro každého mluvčího – že vám vedení věří a nezpochybňuje vaši práci. Ředitel organizace je pořád ředitel, ale mluvčího tam od něčeho má. A jakmile tenhle balanc nefunguje, nefunguje ani celá komunikace.

### **Jak tedy být dobrým mluvčím?**

Je to práce, která se nedá dělat od devíti do pěti a být ve vleku událostí, jen na ně reagovat. Vždy jsem razil přesvědčení, že to má být mluvčí či tiskové, kdo prvotní informaci, byť třeba velmi negativní, zpracuje a pošle ven. To dá zabrat, potřebujete absolutní podporu vedení, dobré informační kanály, technické zázemí, ale také neustále být v obraze. U hasičů jsem to měl a cítím to tak i u Správy železnic, jinak bych to ostatně nešel dělat. Ve výsledku to pak ale funguje dobře – pokud jste první, kdo informaci předkládá, máte nad ní větší kontrolu a výrazně eliminujete hrozbu, že se do ní zamotají nepravdy nebo nesmysly, navíc pak působíte důvěryhodně. To je nesmírně důležité.

### **Po čem z předchozí práce se vám bude stýskat nejvíce?**

Být v terénu a u zásahu, jednoznačně. To že si sednete do hasičského auta, jedete tam, jste přímo u zásahu – oblečený jako hasič, tedy být součástí party a na místě předkládat informace bezprostředně. U Správy železnic očekávám více řekněme kancelářské práce. Pak totiž stíháte v případě mimořádnosti lépe informace distribuovat. S dobře nastavenou komunikací tak uděláte paradoxně víc parády. Samozřejmě je nezbytné, aby se k vám tok informací dostal. Ale musím říct, že tento systém u Správy železnic funguje výborně. ○

# Slováci si pořídí nové lůžkové vozy

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) hodlá pořídít 10 moderních lůžkových vozů s možností rozšíření o dalších 14 kusů. Součástí zakázky je i jejich kompletní desetiletý servis. Investice za více než 90 milionů eur by měla zásadně zlepšit komfort nočního cestování. Na nové vagony už dopravce vyhlásil veřejnou soutěž.

Petr Slonek | Foto: ZSSK

Průměrný věk současných lůžkových vozů je přes čtyřicet let a jen třetina z nich je vybavená klimatizací. Podle ZSSK už neodpovídají potřebám cestujících. Lůžkové vozy, které plánuje dopravce nakoupit, by měly být vybaveny klimatizací, wi-fi připojením, pohodlnými lůžky a mají být uzamykatelné.

„Naší ambicí je, aby noční vlaky nebyly jen praktickým způsobem dopravy, ale nabízely skutečný zážitek z cestování. Chceme, aby lidé vnímali noční vlaky jako symbol pohodlí, spolehlivosti a moderního přístupu. Nové modernizované lůžkové vozy by nám umožnily zlepšit komfort cestování a přilákat další cestující. Noční vlaky už nyní využívají desetitisíce lidí ročně a díky této modernizaci by zájem mohl vzrůst ještě víc,“ řekl generální ředitel ZSSK Peter Helexa.

## Komfort hotelového typu

Novými lůžkovými vozy chce vlakový dopravce zajistit komfort hotelového typu, modernizace vozového parku by měla také posílit postavení železniční do-



pravy jako jednoho z neekologičtějších způsobů přepravy. ZSSK tak hodlá také umožnit prodloužení slovenských linek do zahraničí a poskytnout cestujícím komfortnější a efektivnější spojení.

Průzkum spokojenosti a očekávání cestujících ukázal jasné preference: 35 % cestujících má zájem o služby lůžkových vozů, přičemž nejdůležitější jsou pro ně uzamykatelné kupé (15 %), pohodlná lůžka (13 %) a přístup k wi-fi (10 %). Celkem 49 % využívá nočních vlaků pro cesty do práce a 15 % pro cesty do školy, což potvrzuje důležitost dostupnosti a pohodlí v každodenní mobilitě.

„Modernizované lůžkové vozy nejsou jen budoucí investicí do komfortu

cestujících, ale také do budoucnosti našich železnic. Potenciálním zavedením moderních technologií a ekologických řešení zajistíme, že noční vlaky se mohou stát atraktivní volbou pro lidi, kteří upřednostňují pohodlí a udržitelnost. Věříme, že tento budoucí projekt osloví nové cestující a zároveň zvýší důvěru v osobní železniční dopravu jako spolehlivý a moderní způsob cestování,“ zdůraznil přínos nákupu šéf ZSSK Helexa.

„Ministerstvo dopravy dlouhodobě pracuje na zlepšení osobní železniční dopravy na Slovensku, zejména prostřednictvím eurofondů z Programu Slovensko a Plánu obnovy a odolnosti SR. Podpora projektů, jako je modernizace lůžkových vozů, je krokem k tomu, aby železnice nabízely kvalitní a komfortní služby na evropské úrovni. Usilujeme o to, aby osobní železniční doprava představovala moderní a ekologické řešení pro cestující na všech typech tras – od krátkých spojení až po dlouhé vzdálenosti,“ uvedla státní tajemnice Ministerstva dopravy SR Denisa Žiláková. ○

## ZSSK hledá elektrické jednotky pro linku z Bratislavy do Žiliny

Železniční společnost Slovensko (ZSSK) v lednu vyhlásila veřejné zakázky na nákup dvou moderních elektrických jednotek pro linku Bratislava – Žilina s možností uplatnění opce na další dva kusy. Předpokládaná hodnota zakázky je 102 milionu eur bez DPH. Podle dopravce tento projekt představuje „významný krok v modernizaci železniční dopravy na Slovensku“. Financován bude převážně z evropských fondů prostřednictvím Plánu obnovy a odolnosti a Operačního programu Slovensko. Plné nasazení jednotek do provozu se očekává v letech 2026 až 2028.

Trasa Bratislava – Žilina patří mezi nevytíženější železniční linky na Slovensku. Prognózy ukazují, že do roku 2030 poptávka vzroste o 6 %, zejména díky předpokládané-

mu zvýšení počtu obyvatel Bratislavy o 23 %. Nové elektrické vlaky na této trase zvýší komfort cestování a efektivitu provozu. Jednotky budou nízkopodlažní a tím usnadní cestu i lidem s omezenými možnostmi pohybu. Orientaci během cesty zlepší digitální panely a zvuková hlášení.

Kapacita bude minimálně 560 míst k sezení, přičemž maximální provozní rychlost dosáhne 160 km/h. Spotřeba energie by měla

dosahovat maximálně pouhých 12 kWh na vlakový kilometr, což představuje přibližně o 25 % nižší spotřebu oproti starším vozidlům.

„Ve studii proveditelnosti odhadujeme, že nové jednotky zajistí roční úsporu emisí v hodnotě nejméně 18 tisíc eur,“ uvedl generální ředitel ZSSK Peter Helexa. Přínosy projektu potvrdil také Útvar hodnoty za peníze Ministerstva financí SR (ÚHP). „Nové jednotky zlepší kvalitu dopravy na lince Bratislava – Žilina a zkrátí jízdní čas. Pomohou snížit provozní náklady a umožní efektivnější využití uvolněných vozidel na jiných trasách,“ řekl Matej Petroci, analytik ÚHP. Podobné jednotky jezdí i ve Švýcarsku (Stadler FLIRT, KISS), Německu (Bombardier Talent 2), Rakousku (ÖBB Cityjet), Nizozemsku (NS Sprinter) a Švédsku (Coradia Nordic). (pes)





# Třetina dálkových spojů DB se loňský rok zpozdila

Německé dráhy bojují se stále klesající přesností svých spojů. V loňském roce měl každý třetí vlak provozovaný společností Deutsche Bahn zpoždění. Přes 37 procent jich dorazilo se zdržením větším než 6 minut. Jedná se o nejhorší výsledek dopravce od roku 2003. Vlaky Deutsche Bahn tak jezdily nejméně přesně za posledních 21 let.

Petr Slonek | Foto: DB

Dopravce poskytl na vyžádání sledované údaje od roku 2003. Z nich vyplývá, že včas do cílové stanice loni v Německu dorazilo 65,2 procenta všech dálkových spojů. Do té doby byl zatím v tomto směru nejhorší rok 2023, kdy včas přijelo pouze 64 procent spojů. Naopak nejlepších výsledků docílila DB v roce 2004, tehdy sledovaná hodnota přesáhla hranici 84 procent.

Za včasný vlak se podle platné metodiky považuje každý, který má v cílové stanici zpoždění menší než 6 minut. O poznání lépe si v tomto ohledu vede regionální doprava, kde loni bylo včasných 90,3 procenta spojů, a v roce 2023 dokonce 91 procent. I tak se ovšem jedná o zhoršení – ještě v roce 2020 bylo dochvilných 95,6 procenta regionálních vlaků a 81,8 procenta dálkových.

„Zhruba 80 procent všech zpoždění v dálkové dopravě v Německu je způsobeno zastaralou, poruchovou a přetíženou

infrastrukturou,“ okomentoval v deníku Standard nelichotivé výsledky mluvčí Deutsche Bahn.

## Rychlé zlepšení v nedohlednu

Zároveň poukázal na plánované rekonstrukce železniční sítě. Do roku 2030 chce skupina DB AG zmodernizovat 41 frekventovaných koridorů. V roce 2024 správce infrastruktury začal s úsekem mezi Frankfurtem a Mannheimem – Riedbahn. Kompletní opravy mají také zajistit větší přesnost vlaků. „DB chce do konce roku 2027 zvýšit přesnost vlaků ICE a IC na 75 až 80 procent,“ upozornil mluvčí DB.

Odpovědný manažer Deutsche Bahn Philipp Nagl však nedávno tlumil naděje cestujících, že renovace Riedbahn bude mít pozitivní přínos pro dálkovou dopravu. Patrný prý bude jen pro danou oblast. „V souvislosti s dálkovými vlaky a 10 tisíci kilometry tratí, po kterých jezdí, těch 70 kilometrů samozřejmě svět nezmění. Zajistí však systému značnou stabilitu.“

DB investovaly do infrastruktury v roce 2024 téměř 17 miliard eur, což je více než v minulých letech. „Pokud budeme v příštích dvou až třech letech pokračovat v investicích na této úrovni, sníží se náchylnost infrastruktury k poruchám a vzroste kvalita služeb v celé síti,“ uvedl generální ředitel železniční společnosti InfraGo.

## Odškodnění v řádu stovek milionů

Podle DB byla doprava přinejmenším během vánočních svátků stabilní, plynulá a překvapivě přesná. Ve dnech 24. a 25. prosince byla přesnost dálkových spojů více než 80 %. To znamená, že vlaky byly výrazně přesnější, než je roční průměr. Hlavním důvodem byla pravděpodobně nižší stavební činnost během svátků a méně nákladních vlaků, s nímž se dálkové dělí o kapacitu sítě. Kromě toho se podařilo díky novým vlakům zvýšit počet míst k sezení na dálkových spojích.

Zpoždění těchto vlaků však pro DB představuje další výdaje. Generální ředitel Deutsche Bahn Richard Lutz nedávno řekl, že v roce 2024 bude cestujícím náležet „trojciferná milionová částka“ na odškodnění.

## Kolaps při mistrovství Evropy

Se značnou nedochvilností se DB potýkala i během loňského Mistrovství Evropy ve fotbale v Německu. Jen v červnu měl zpoždění téměř každý druhý vlak. Míra dochvilnosti činila 52,9 procenta. Nespolehlivost železnice pocítili jak fanoušci, tak týmy. Například nizozemský celek musel kvůli více než dvouhodinovému zpoždění cestovat na semifinále místo vlakem narychlo letadlem. Na začátku turnaje stovky rakouských fanoušků uvízly v Bavorsku, protože rekonstrukce tamní trati nebyla dokončena včas. Šéf turnaje Philipp Lahm kvůli problémům na železnici zmeškal výkop jednoho ze zápasů. Dopravce to vysvětloval tím, že v několika regionech došlo k záplavám, poškození hrází a sesuvům půdy, což ovlivnilo i železniční dopravu. ○



# Knižní novinky

Přinášíme další anotace několika zajímavých knih s železniční tematikou, které se nedávno objevily na tuzemském trhu. Podíváme se jejich prostřednictvím například na elektrizaci tratí v bývalém Československu, na základní diesellové lokomotivy Rakouských spolkových drah ÖBB, nebo na anglickou publikaci Úžasné výlety vlakem po Evropě.

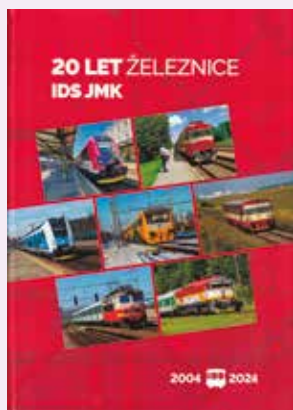
Pavel Nový | Foto: autor

## 100 let elektrizace tratí v Československu

V roce 1924 úřady rozhodly o zahájení přípravy elektrizace tratí u ČSD. Loni od tohoto počínu uplynulo sto let. Další významné výročí se váže již k poválečné éře elektrizace, a to k roku 1954, kdy po počátečních potížích při realizaci staveb byl založen podnik Elektrizace železnic Praha, který loni oslavil sedmdesát let své existence. V roce 1953 vznikl Státní ústav dopravního projektování (SUDOP), společně se střediskem elektrické trakce a elektrotechniky, kde pracovali mimo jiné i pánové Jiří Barták, Jan Petruš a Josef Beneš. Ti stáli u začátků elektrizace a i z jejich vzpomínek autor čerpal při psaní knihy. Publikace o 168 stranách formátu A4 od autora Petra Lapáčka, kterou vydalo brněnské vydavatelství CPress, pojednává nejen o začátcích elektrizace v českých zemích na tratích Tábor – Bechyně a Rybník – Lipno, ale také o elektrizaci pražských spojek a zásadním způsobem se věnuje vývoji po druhé světové válce. V roce 1946 bylo rozhodnuto o elektrizaci tehdejší páteřní československé trati z Prahy do Čierné nad Tisou na východním Slovensku stejnosměrnou soustavou a začátkem šedesátých let vznikl projekt na elektrizaci části tratí ČSD střídaovou soustavou. Kniha, která se skládá z řady kapitol pojednávajících o válečném období let 1939 až 1945, trakčních vozidlech na pražských spojkách, měničnách či sestavách trakčního vedení na prvních elektrizovaných tratích, je doplněna řadou nepublikovaných záběrů.



## 20 let železnice IDS JMK



V loňském roce si železná dráha připomněla jak 185. výročí příjezdu prvního vlaku z Vídně do Brna, tak i 20. výročí vzniku Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK), jehož důležitou součástí je i železnice. Na jižní Moravě dříve fungovala jako samostatný dopravní systém, na kterou autobusy buď navazovaly, nebo jezdily paralelně s ní. Při návrhu IDS byl ale změněn koncept tak, aby se železnice stala páteřním módem, ke kterému jsou směřovány napájecí autobusové linky. Se spuštěním IDS JMK v roce 2004 byly do systému zaintegrované všechny tratě vycházející z Brna a později se přidávaly další úseky. Autorský kolektiv publikace, kterou vydal KORDIS JMK, se na šedesáti stranách s bohatou fotografickou dokumentací věnuje jak infrastruktuře, tak i vývoji jízdních řádů v různých obdobích, ale především vozidlům, která se na jižní Moravě objevovala či stále objevují. Důraz je samozřejmě kladen na novou flotilu elektrických jednotek Moravia, ale i dalších vozidel. Zájemci o historii si přijdou na své při nostalgickém listování nad fotografiemi vozidel, která jsou již vyřazena z provozu.





## Úžasné výlety vlakem po Evropě

Nakladatelství Slovart vydalo v závěru loňského roku publikaci anglického autora Davida Bowdena, která nese v češtině název Úžasné výlety vlakem po Evropě. Právě v evropském prostoru se nachází čtyřicet čtyři států a téměř všechny mají jako základní dopravní systém železnici. Do této publikace autor vybral třicet devět nejzajímavějších železničních tratí, které by měly inspirovat k zážitkovým výletům. V některých případech jde o několikadenní cesty v luxusních vagoncích, zatímco v jiných pouze o krátké výlety malebnou krajinou. Vlaky totiž člověku nezajišťují jen přepravu z bodu A do bodu B, ale mohou nabídnout nové a obohacující zážitky. Pro lepší přehlednost je kniha rozdělena do pěti hlavních částí, konkrétně na severozápadní, severní, střední, jižní a jihovýchodní Evropu, kde nechybí ani putování po tratích tatranských električek v sousedním Slovensku nebo kapitola o nejdelší nepřerušované železnici na světě o délce 18 755 kilometrů, která vede z portugalského Lagosu až do Singapuru. Trať prochází třinácti státy, jen je v současné situaci silně diskutabilní průjezd přes Bělorusko a Rusko, kudy v několika tisících kilometrech vede. Kniha o 157 stranách je vybavena celou řadou barevných fotografií, z nichž některé by mohly být přece jen lépe nasnímané. Vše doplňuje zasvěcený text s doprovodnými mapkami zmíněných tratí.



Fotografická kniha rakouského vydavatelství Bahnmedien pojednává o základních motorových lokomotivách ÖBB řad 2016, 2020, 2041, 2043, 2043.5, 2143, 2045, 2048 a 2050. Kromě technicky fundovaného úvodu o historii vývoje hnacích vozidel se vznětovými motory v Rakousku

od Güntera Kettlera jsou jednotlivé řady ÖBB představeny profesionálně provedenými typovými náčrtly Erwina Haukeho a četnými fotografiemi renomovaných železničních fotografů, jako jsou například Franz Kraus, Wolfgang Siegl nebo Josef Pospichal. Ten se společně s Jo-

hannem Bliebergerem ujal textové části a popisování jednotlivých záběrů. Čtenáři tak mohou na 144 stranách knihy formátu 240 x 205 mm sledovat na takřka stovce barevných a černobílých fotografií významné úpravy, kterými motorové lokomotivy během provozu prošly.

## Die ÖBB-Reihen 1044 und 1144 – 1974-2024

Vídeňskému vydavatelství Bahnmedien se podařilo přesvědčit Alexandra Bindera a Markuse Rabansera, autory známé monografie o elektrických lokomotivách řady 1044 Rakouských spolkových drah ÖBB, kterou vydalo nakladatelství EK-Verlag, aby připravili fotografickou knihu k 50. výročí lokomotivních řad 1044 a 1144. V roce 1974 vznikly první dva prototypy řady 1044 a v letech 1978 až 1987 bylo vyrobeno několik po sobě jdoucích sérií těchto „dířičů“. Stroje jezdily po celém Rakousku,



k vidění byly občas také například i ve Znojmě v čele příměstských vlaků směřujících z Vídně. Tyto čtyřnápravové elektrické univerzální lokomotivy byly vyvinuty společností Simmering-Graz-Pauker a postaveny ve vagónce v Grazu. Později byla celá řada strojů upravena. Kromě instalace dálkového ovládní byly přestavěné lokomotivy vybaveny rádiovým systémem GSM-R, PZB 90 a novými LED světly a přeznačeny na řadu 1144. Široký rozsah použití těchto lokomotiv v Rakousku a jejich rozmanitý vzhled dokumentuje na 120 stranách kniha podélného formátu 240 x 205 mm se 115 převážně barevnými, ale také několika černobílými fotografiemi.

## Die ÖBB-Diesellokomotiven I

# 585 let od vzniku knihtisku aneb vzpomínka na výrobu Železničáře

Dnes už pomalu upadá do zapomnění, ale v dávných dobách se tato převratná novinka používala běžně a byla velmi rozšířená. Knih tisk svého času patřil k základním způsobům mechanického kopírování textů či obrázků. Jeho hlavní přínos spočíval především v rozšiřování nejrůznějších písemností mezi širší vrstvy obyvatel. Knihy vydané v mnoha tištěných exemplářích totiž byly daleko dostupnější a lépe odolaly hrozbě kompletního zániku než unikátní rukopisy. Ve druhé polovině 15. století se rychle rozšířil po celé Evropě a poté i do světa.

Jan Dvořák | Foto: archiv autora

V Příručním slovníku naučném se píše, že knihtisk je mechanické rozmnožování psaného textu za pomoci pohyblivých liter, tiskařského lisu a černě. Knih tisk se zapsal do světové historie jako jeden z nejdůležitějších vynálezů, a i když se stále ještě tato tisková technika používá, patří v současné době již do minulosti a tvoří raritní technologii.

Podstata knihtisku byla známa nejdříve Číňanům, kde se ovšem příliš nerozšířil, a to hlavně pro velký počet znaků čínského písma, kde jeden znak znamenal jedno slovo. Znaky byly vypalovány z hlíny a z nich se tisklo jako při deskotisku, dokud se znaky neopotřebovaly. Před staletími se jednotlivé části světa vzhledem ke vzdálenostem vyvíjely izolovaně a v Evropě se tato technika časem zdokonalila.

## Gutenbergův tisk z výšky

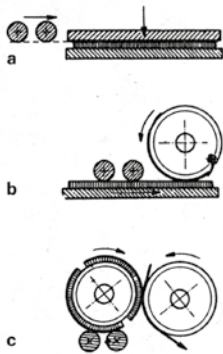
Do období renesance spadá vynález evropského knihtisku neboli takzvaného tisku z výšky, kdy tisknoucí místa jsou v sazbě vyvýšena nad netisknoucí materiál. Dnes po staletých sporech se všeobecně považuje za vynálezce knihtisku Johann Gensfleisch zvaný Gutenberg. Tento Němec narozený v Mohuči ke konci 14. století (přesný rok narození není znám) přišel s myšlenkou napodobit tiskem rukou psané knihy, vyrobit je rychle a levněji. V Gutenbergově rodině se sléval kov k ražení mincí, a proto dobře znal vlastnosti kovových slitin i techniku ražení. Jeho hlavní zásluhou je, že vyřezal a vyryl do kovu odlévací formičky s obrazem jednotlivých písmen a v nich pak odléval ze snadno tavitelného kovu jednotlivá písmena. Dále rovněž přizpůsobil papírenský ždímací lis tiskařské podobě.



Jednobarevný jednoobrátkový stroj Heidelberg při tisku obálek Železničáře čísel 12 a 13 v roce 1980. Stroj pro tisk poslední, černé barvy připravuje tiskař pan Bouša. Snímek je z titulní strany Železničáře č. 20 z roku 1980, kde se psalo o výrobě tehdejšího časopisu vydávaného federálním ministerstvem dopravy v Nakladatelství dopravy a spojů.

Za datum jeho vynálezu se pokládá rok 1440. Významu svého vynálezu si Gutenberg byl vědom a takřka po celý život se snažil tajit způsob výroby a zavazoval mlčenlivostí i své učedníky; proto se knihtisku říkalo tajné černé umění. Johann Gutenberg zemřel roku 1468 jako čestný dvořan s velmi slušnými požitky.

Od Gutenbergova úmrtí se knihtisk velmi rychle rozšířil a ještě ve 21. století je někde stále používán na strojích, které se od těch z 15. století však podstatně liší moderností a rychlostí. Vznikly tři druhy knihtiskových tiskových strojů. Prvním druhem byl tisk tlakem desky na desku – lisy a příklopy. Takto se ještě v 90. letech



Základní systémy tiskových strojů:  
 a – tisk tlakem desky na desku,  
 b – tisk tlakem válce na desku,  
 c – tisk tlakem válce na válec,  
 tj. rotační tisk



Sazárna a tiskárna 17. a 18. století. Dobře jsou vidět ruční sazeči u kas s písmem a dva tiskaři u lisu. Nad nimi je pták Noh s tampóny – cechovní znak knihtiskařů.



Vynálezce knihtisku Johannes Gensfleisch Gutenberg

Tři druhy knihtiskové výroby

20. století i v prvních letech 21. století tiskla smuteční a svatební oznámení, pozvánky, vizitky, letáky, přitisky na obálky či na různé etikety, podnikové formuláře a podobně. Dalším způsobem byl tisk tlakem válce na desku (rychlolisy jednoobrátkové, dvouobrátkové a stavné) – takto se většinou tiskly až téměř do konce 20. století knihy, časopisy, plakáty, prospekty, ale i jízdní řády a velké firemní listiny různých tabulek. Třetí metodou byl tisk tlakem válce na válec (rotačky) – do začátku 21. století tento druh sloužil převážně k tisku novin a časopisů.

### Nástup rychlejšího ofsetu

V současnosti z tiskáren vytlačil knihtiskovou techniku ofset, který je rychlejší a kvalitnější na přenos obrazu, a také velmi rychle se po roce 1990 rozšiřující počítačová technika spojená s přenosem dat do firemních malých laserových tiskáren či kopírek. Proto také mnoho tiskáren zaniklo během prvního desetiletí 21. století. V dnešní době je i časopis Železničář tištěn ofsetovou technikou, která je schopná během jednoho dne vytisknout celý časopis. Například osmibarevné archové ofsetové stroje, rychlostí 6 000 kusů za hodinu, potisknou čtyřbarvo-

tiskem arch papíru po rubu i lící na jeden průchod strojem. Dříve se Železničář vyráběl právě knihtiskem a jeho výroba v samotné tiskárně trvala týden.

Měl jsem tu čest se po několik let na výrobě Železničáře podílet jako tiskař. Tisknul jsem jak čtyřbarvotiskové obálky, tak i dvoubarevné vnitřní strany, poprvé tomu bylo v roce 1976. Tehdy jsem míval Železničáře přečteného ještě dříve, než se objevil v prodeji. Časopis vycházející dvakrát měsíčně se tehdy tisknul ve Středočeských tiskárnách

v pražské Hálkově ulici, což v 70. letech minulého století byla největší a nejmmodernější tiskárna v republice vybavená pouze knihtiskovou technikou. Zjednodušeně řečeno: časopis tehdy vznikal ve druhém patře ve strojní sazárně, kde se ze psaných předloh na sázcích strojích Linotype vysázely olovené řádky jednotlivých článků. Pak přišel ke slo-



Archovým a rotačním knihtiskem vytištěný knižní jízdní řád ČSD z konce 70. let 20. století. Byl vyroben ve slovenštině v tiskárně Mír na pražském Václavském náměstí.

Knihtiskem vytištěný aršíkový malý jízdní řád tratě Vrané – Čerčany z roku 1906



Kartonové jízdenky: jeden z posledních knihtiskových artefaktů pro České dráhy z konce 20. století

		Vrané - Vrané 68b				Vrané - Čerčany			
C. 3 k.		S2-3	S2-3	M2-3	M2-3	S2-3	S2-3	M2-3	S2-3
1	•Vrané 68a	8:25	12:50			6:25	12:04		
2	•Libřice (z.)	8:42	1:07			6:44	12:22		
3	•Davle	8:46	1:11			6:52	12:25		
4	•Pikovice (z.)	8:57	1:22			7:04	12:37		
5	•Luka-Medník	9:08	1:34			7:16	12:48		
6	•Jilové	9:24	2:00			7:34	12:59		
7	•Kamenný Přivoz	9:40	2:15			7:45			
8	•Požary (z.)	9:40	2:15			7:53			
9	•Křhanice	9:49	2:23			8:06			
10	•Týnec n. S.	6:55	10:03	2:41	5:45	8:21			
11	•Peceraďy B. (z.)	7:04	10:13	2:50	5:55	8:32			
12	•Porič n. S.	7:21	10:30	3:05	6:12	8:51			
13	•Čerčany-Pyšely 68. 68c	7:30	10:39	3:13	6:21	8:59			

① V neděli a ve svátek.



Pohled do ruční sazárny na konci 20. století. Jak je vidět, od dob Gutenbergových se toto pracoviště moc nezměnilo. Ruční sazeč Jaroslav Kužel právě sestavuje knihtiskovou formu pro tisk. V šuplících jsou kasy s písmem, vpravo je kasa (linkovka) s mosaznými linkami pro tisk např. tabulek, výše nad pracovními stoly jsou přihrádky s netisknoucím výplňovým materiálem do sazebních forem.

vu metér, který z nich udělal stránky a přiřadil z ručního písma sazené titulky a obrázky – štočky. Sazby jednotlivých stránek se obtiskly na lisu, pořídilo se takzvané zrcadlo konečné podoby časopisu, opravily chyby a po schválení se mohlo začít tisknout.

Tisklo se o patro níž, kam se těžké kovové sazby dopravily výtahem. Obálka se tiskla buďto na dvoubarevných strojích (dva průchody strojem po jedné straně), nebo na jednobarevných (tedy čtyři průchody strojem po jedné straně). Vnitřky vydání se vyjízďely buďto také na dvoubarevných strojích, nebo na jednobarevných. Napřed se tiskly líce a potom ruby archů. Po vytištění putoval, na patlách, rozdělaný časopis od tiskových strojů výtahem z prvního patra tiskárny do patra třetího, kde byla knihárna. Obálka a vnitřní strany se tady na strojích skládaly, snášely do sebe, sešily drátem a nakonec ořízly po třech stranách na předepsaný formát, a pak se mohlo expedovat.

### Tisk jízdenek a jízdních řádů

Knihtiskem se však nevyráběl pouze Železničář, ale také jízdenky a knižní jízdní řády a též velké archy jízdních řádů, které bývaly umístěny na stěnách

čekáren či na otáčecích bubnech v nádražních budovách. Prakticky veškeré tiskoviny pro železnici se produkovaly knihtiskem. Celostátní knižní jízdní řády tehdejších ČSD se vyráběly vždy jeden rok v češtině a druhý rok ve slovenštině. Vždy se tiskly v bývalých pražských Novinářských závodech Mír. Vzpomínám si, jak v době mého teoretického učení v pražské polygrafické škole se spolužáci z tiskárny Mír přiznali, že nechtěně rozsyпали několik sestavených stránek jízdních řádů. Málokdo si dovede představit, jak titěrná práce to byla dát vše do pořádku. Rozsypané sazební výplňky a litery názvů zastávek a číslic odjezdů či příjezdů vlaků se tehdy podařilo následně po pracovní době opravit, ale přesto bylo

tehdy o pár dní opožděno knižní vydání pro cestující veřejnost.

Při dnešní ofsetové technice se nic takového už stát nemůže. Ovšem zase se nic během tisku už nedá opravit. V případě knihtisku se opravilo během výroby celé slovo, dala se vyměnit celá řádka, vyměnil se třeba celý odstavec, jednotlivá písmena či číslice. Dnes, když vznikne chyba, se už při tisku dá málokdy do výroby zasáhnout. V současné době se v tiskárnách měří a počítá metrickou soustavou. V knihtisku vládli typografický systém a dnes si už málokdo uvědomí, co znamenají míry Cicero, Petit, Garmond, Text, Nonpareille... Knihtisk tak po 585 letech upadl v zapomnění a zůstaly na něj už pouze vzpomínky. ○



Sázecí stroj, s matricemi písma a rozmítacím systémem, odléval z horkého olova automaticky požadované řádky textů (snímek je z roku 1983). →





# Putování podél východního pobřeží

Když se řekne východní pobřeží, asi většině lidí se vybaví USA a velkoměsta, jako je New York nebo Boston. Ovšem východní pobřeží mají i další země. Třeba Velká Británie anebo Německo. V jeho případě bychom u nás hovořili spíše o baltském pobřeží, ale v německém originále se nachází u Ostsee – Východního moře. Jeho celková délka je díky své členitosti, mnoha zálivům a poloostrovům skutečně úctyhodná. Měří 2 247 kilometrů.

*Úzkokolejka Mollí projíždí ulicemi města Bad Doberan jako tramvaj.*



Pohádkový zámek ve Schwerinu



Cestu na ostrov Usedom ve Wolgastu umožňuje kombinovaný zvedací most pro silniční a železniční dopravu.

Petr Štáhlavský | Foto: autor

**N**aše putování začneme na jeho východní straně na ostrově Usedom. Z Berlína tam jezdí dálkové vlaky i regionální linky RE 3 s přestupem v Züssově na regionální spoje. Cesta z Berlína do Wolgastu, což je dnes jediná železniční brána na ostrov, trvá necelé tři hodiny. Do roku 1945 existovalo na ostrov ještě jiné spojení v jeho jižní části.

Usedom, česky Uznojem, je dnes nejvýchodnější německý ostrov na hranicích s Polskem. Na jeho území leží známé letovisko Swinoujscie, kam lze dojet vlakem z německé strany. Dnes je celý ostrov oblíbeným turistickým cílem, ale za fašistického Německa mělo důležitý, tajný a velmi speciální význam. Nacházely se na něm laboratoře a testovací polygony tajných nacistických projektů včetně vývoje nových revolučních zbraní. Centrum

dění se koncentrovalo na severu ostrova kolem obce Peenemünde.

V období největší aktivity tam pracovalo až 20 000 lidí, kteří žili na ostrově často i s rodinami. To vyžadovalo náležitou infrastrukturu včetně výkonné elektrárny a železniční sítě. S Peenemünde je spojen například vývoj a testy raketových motorů a prvních raket včetně jejich smrtelných verzí V1 a V2. Po světové válce se na místě usadila sovětská a pak východoněmecká armáda. Dnes toto období připomíná Historicko-technické muzeum v areálu bývalé elektrárny. Zachycuje nejen vývoj ničivých raket, ale i život lidí, vývoj zdejší infrastruktury včetně železnic a představuje také další vývoj raketové techniky po roce 1945, když USA i Sovětský svaz navázaly ve svých vesmírných projektech na vývoj německých konstruktérů.

Na vojenskou minulost navazují další samostatná muzea v Peenemünde. Jsou to Námořní muzeum, muzeum na východoněmecké raketové lodi Hans Beimler a sovětská ponorka U-461 proměněná v muzeum. Ta patří do skupiny sovětských raketových ponorek s diesel-elektrickým pohonem vyráběným v 60. letech 20. století. Její délka je 86 metrů, šířka skoro 10 metrů a mohla se ponořit do hloubky až 300 metrů, kde byla schopna nepřetržitě setrvat dlouhých 33 dní. Místo turistům nabízí také pravý opak války – muzeum hraček. A na vše se lze podívat z vyhlídkové terasy na střeše 30 metrů vysoké budovy Historicko-technického muzea.

### Sídlo Slovanů Wolgast

Na pevninu se vracíme přes padací most do Wolgastu. Jeho jméno má základ

Ve Wolgastu je možné navštívit malý trajekt Stralsund z roku 1890.



ve starém slovanském názvu. Podle některých výkladů by mohlo jít o osobní jméno, podle jiných mělo význam jako Velký háj. Ať je to tak nebo jinak, pravdou zůstává, že Wolgast, stejně jako celá východní část severního Německa až k Hamburku, byl před tisícem let osídlen polabskými Slovany, kteří museli odolávat útokům Dánů z moře a Germánů z vnitrozemí a během uplynulých staletí tyto národy obývající baltské pobřeží splynuly. Na Slovany, slovanskou historii a slovanská jména však budeme narážet po většinu cesty kolem východního pobřeží.

První zmínky o Wolgastu pocházejí ze 12. století. Město nabízí příjemné historické centrum s řadou opravených domů, starou radnicí a několika církevními stavbami. Tou nejvýznamnější je kostel sv. Petra z přelomu 13. a 14. století. Na kanálu mezi městem a Zámeckým ostrovem se nachází malý trajekt Stralsund. Pouze 37 metrů dlouhá a 10 metrů



Starý přístav ve Wismaru

široká loď z roku 1890 s jednoduchým zařízením původně sloužila pro přepravu lidí a vlaků mezi Stralsundem a sousední Rujánou. Když začátkem 20. století vzrostla přeprava na této spojnici, byla nahrazena většími plavidly a přesunuta do služby na ostrově Usedom.

První velké město na naší cestě představuje Greifswald. Dnes je to zhruba šedesátitísíková metropole východního Pomořanska, jejíž minulost sahá hluboko do středověku. Město bylo významnou obchodní křižovatkou a od roku 1456 je také sídlem univerzity. Na mapě je dokonce zřetelné historické centrum obkroužené vodním příkopem a současným zeleným pásem. Greifswald se může chlubit mnoha historickými stavbami od charakteristické severoněmecké cihlové gotiky až po současnost. Náměstí dominuje středověká radnice a celému městu a jeho okolí věž chrámu sv. Mikuláše. Ta měla v historii smůlu, když ji dvakrát poničila

větrná smršť. Pokaždé však byla obnovena a vylepšena, aby nepříznivému počasí odolávala. Úzkou, vysokou střechu tak nahradila lucerna a cibulová střecha podobně, jako na řadě dalších velkých kostelů na severu Německa.

Z Greifswaldu je to zhruba jen 20 minut jízdy vlakem do Stralsundu, který lze označit za bránu na ostrov Rujána. Tady jsme ale už byli, Stralsund a Rujánu jsme v Železničáři podrobně představili. A tak tento ostrov a město můžeme a pokračujeme kolem pobřeží dál na západ.

Cestou ze Stralsundu do Rostocku mineme městečko Ribnitz-Damgarten, v němž se budou chtít nejspíš zastavit parádivé ženy a dívky. Nachází se v něm Německé muzeum jantaru – Deutsches Bernsteinmuseum představující sbírku 1 600 exponátů ze „zlata severu“ a díla,



Malé muzeum marcipánu v Lübecku

kteřá z něj za několik století vznikla, včetně mnoha šperků.

### Výletní cíl Warnemünde

Naší další zastávkou je Rostock a jeho přímořské letoviště Warnemünde. Před rokem 1989 tam mířily letní turistické vlaky z Československa. Z Warnemünde do dánského Gedseru fungoval první a nejstarší trajekt z Německa do Skandinávie. Jeho provoz zahájili v roce 1903 dánský král Christian IX. a velkovévoda Friedrich Franz IV. Meklenbursko-schwerinský. Tradiční provoz železničního trajektu, který na začátku 90. let



přepřavoval také přímé vozy Praha – Kodaň, skončil v roce 1995.

Warnemünde je však nadále vyhledávaným turistickým a výletním cílem. Za pěkného počasí míří lidé na zdejší pláž a za jakéhokoli počasí do typických námořnických hospůdek podél kanálu Alter Strom, na kterém kotví výletní a rybářské lodě.

Samotný Rostock je se svými zhruba 200 tisíci obyvateli největším městem spolkové země Meklenbursko-Přední Pomořansko a čtvrtý největší přístav sjednoceného Německa. Vyplouvá z něj i několik trajektových linek. Jméno pochází z polabské slovanštiny a znamená „roztok“, tedy místo, kde se řeka roztéká do široka.

Město má bohatou historii a v minulosti patřilo k největším a nejbohatším členům obchodního společenství Hansa. Pod jeho vlajkou plulo skoro 400 lodí. Díky tomu lze ve městě obdivovat řadu kostelů, starých domů, věží i zbytky hradeb. Že jsou to mnohdy stavby honosné, dosvědčuje třeba kostel Petrkirche se svou 117 metrů vysokou věží. Ve výšce 45 metrů se nachází vyhlídkové patro. A tak nějak s vysokou štíhlou střechou mohly ve středověku vypadat i další kostely na severu Německa, které o svou pýchu kvůli počasí či jiné nepřízni přišly a dostaly mladší, buclaté zastřešení ve tvaru cibule. Ovšem nejen památky lákají turisty. V Rostocku lze navštívit například zoologickou zahradu s 4 500 zvířaty zastupujícími zhruba 450 druhů a nachází se tam řada možností na nákupy.

### Úzkorozchodná dráha Mollí

Z Rostocku je to, co by kamenem dohodil, k další železniční zajímavosti. Je jí Mollí. Zapomeňte na děvčata. Jde o název 15 kilometrů dlouhé úzkorozchodné dráhy (neobvyklých 900 mm) ze stanice Bad Doberan do letoviště Kühlungsborn. Její soupravy v čele s dýmající parní lokomotivou projíždějí ulicemi Bad Doberan jako tramvaj. Parní stroje pocházejí z roku 1932, ale je mezi nimi jeden unikát. Lokomotiva 99 2324 byla vyrobena před zhruba 15 lety v dílnách v Meiningenu jako úplně nová, ale podle původní předlohy. Je tak nejmladší parní lokomotivou v Německu a možná v celé Evropě.

Následující zastávkou na cestě je Wismar. Další z celé řady měst na pobřeží,

← V každém rohu jednoho mostu přes Mlýnský potok ve Wismaru se nachází veselé prasátka.

## CESTOPIS

jehož minulost je spojena s Polabskými Slovy, německými kolonizátory, švédskou nadvládou a po staletí s bohatým obchodním spolkem Hansa. To se ostatně odráží ve výstavnosti opravených domů, velikosti cihlových kostelů nebo centrálního náměstí o rozměrech 100 krát 100 metrů. Nachází se na něm renesanční vodárna a jeden z nejstarších zachovaných gotických cihlových domů z roku 1360, ve kterém nyní najdete restauraci Alter Schwede – Starý Švéd.

Díky zachovanému historickému rázu byly Wismar se Stralsundem společně zapsány na seznam světového kulturního dědictví UNESCO jako příklady starých hansovních měst, která se od středověku řídila Lübeckým městským právem.

Z Wismaru je to jen skok do vnitrozemí do metropole spolkové země Mek-

lenbursko-Přední Pomořansko. Je jím Schwerin, česky Zvěřín. Není to velká metropole. Žije v ní jen zhruba 100 tisíc obyvatel. Může se však pochlubit velkou historií a tradicí sídelního města.

Stavební historie na Zámeckém ostrově sahá nejméně do 10. století, i když dnešní chloubka pochází teprve z poloviny 19. století. Rezidenci schwerinsko-mecklenburských vévodů postavili podle plánů slavného architekta Gottfrida Sempera, jenž vyprojektoval například operu v Drážďanech, a několika jeho kolegů. Je v novorenesančním slohu a pro množství svých věží, věžiček a arkýřů bývá označován jako pohádkový zámek. Tyto detaily tak trochu připomínají zámky na Loiře nebo zámky z animovaných velkofilmů. V opraveném zámku sídlí zemský parlament a muzeum. Navštívit lze vévodský trůnní sál a v okolí zámku se nachází

rozlehlé zahrady. Ve městě pak můžete zajít třeba do Café Prag. Překlad jistě není nutný.

### Město sedmi věží

Naši poslední zastávkou na cestě kolem německého východního pobřeží je Lübeck, i když by se dalo cestovat i dál na sever do Kielu s velkým přístavem nebo do Schleswigu, kde jsou památky na vikingské období.

Historie zdejšího osídlení je dlouhá a hodně divoká. Střídali se tu Slované, Sasové, Dánové, za Napoleona bylo okupováno Francouzi, za 2. světové války byla čtvrtina města vybombardovaná. Přesto se Lübecku dařilo. Zdejší obchodníci byly úspěšní a bohatí, což se projevilo i na podobě města. Rozlehlé a dnes obnovené centrum tvoří bohaté měšťanské domy. Kolem vodních ploch



se nachází špýchary a sklady a celému městu dominuje sedmero věží pěti hlavních kostelů. To mu vysloužilo přezdívku „město sedmi věží“. Členství v obchodním spolku Hansa a vliv zdejších obchodníků a celého města mu zase vysloužily označení „Královna hanzy“. Bohatství

historických objektů pomohlo hanzovnímu městu v roce 1987 k zápisu na seznam památek UNESCO.

S městem je spojena i řada slavných osobností, například spisovatel Thomas Mann. Ten do svého rodného města umístil děj románu Buddenbrookovi.

Lübeck je také hlavním městem marcipánu. Začal se tu vyrábět před několika staletími z dovážených mandlí. Zdejší marcipán musí mít nejméně 70 procent mandlí a nejvíce 30 procent cukru. Kdysi se jeho výrobě věnovaly desítky firem, dnes jich zbylo jen několik. Výrobní a prodejny však nelze minout ani přehlédnout. Ta nejznámější značka s obchodem nedaleko radnice se jmenuje Niederegger.

Malebným městem Lübeck naše putování po východním pobřeží Německa končí a domů se pak vracíme vlakem přes Hamburk a Berlín. ○

← V Peenemünde lze navštívit i ruskou bojovou ponorku.

Muzeum v Peenemünde přibližuje začátek raketové techniky spojené s létajícími bombami V1 a V2. ↓



## Napsali o nás...

### České dráhy vypsalý tendr na nové depo v Budějovicích

ČD hodlají i letos pokračovat v investicích do opravárenského zázemí. Vypsaly tendr na stavební firmu, která vybuduje novou halu v Českých Budějovicích. Stavba by měla začít letos a skončit nejspíše za 24 měsíců. Předpokládanou hodnotu zakázky dráhy v dokumentaci neuvedly, v minulosti ji odhadovaly na stovky milionů. Nová opravárenská hala vznikne jižně od osobního nádraží v areálu Českých drah poblíž Mánesovy ulice. Nyní jsou zde zchátralé sklady či nákladové perony. Ty budou zdemolovány. Stejně tak musí zmizet odpad. „Předmětem veřejné zakázky je výstavba nové haly v Oblastním centru údržby Západ, středisku údržby České Budějovice, za účelem údržby železničních kolejových vozidel regionální dopravy,“ stojí v zadávací dokumentaci. Českým drahařům v Budějovicích nyní chybí adekvátní zázemí.

Zdopravy.cz 20. 1. 2025



### ETCS do railjetů. Dráhy oslovily dodavatele pro případ krachu jednání s Rakousky

České dráhy stále nemají jasno, jak a kdy budou osazeny jejich netrakovní jednotky railjet zabezpečovacím systémem ETCS. Zatímco ještě loni v létě tvrdily, že modré railjety jsou součástí velké zakázky Rakouských spolkových drah (ÖBB), aktuálně ČD vypsalý vlastní tržní konzultace a oslovily možné dodavatele. „Zadavatel předpokládá vypsání veřejné zakázky na realizaci prototypové a sériové zástavby mobilní části ETCS na celkem sedm kolejových vozidel,“ stojí v dokumentaci k tržním konzultacím. ČD zajímá především cena. Přímou přítom oslovily šest firem: Alstom, Siemens Mobility, ČD - Telematika, AŽD Praha, Stadler Rail a CAF. Odpovědi očekávají do 21. února. Podle mluvčího ČD Petra Štáhlavského ale dráhy vypsáním vlastních tržních konzultací rakouskou cestu neopustily. „České dráhy v rámci společného projektu s ÖBB na zástavbu ETCS v railjetech vedou jednání o podmínkách realizace zástavby a jejím časovém horizontu. Nadále tedy plánujeme tento postup. S ohledem na eliminaci případného rizika neuzavření finální dohody o realizaci však byly vypsány právě aktuální předběžné tržní konzultace,“ sdělil Štáhlavský.

Zdopravy.cz 24. 1. 2025

### České dráhy získaly Jižní expresy a rychlíky na dalších šest let

České dráhy budou Jižní expresy a rychlíky na jih Čech provozovat minimálně dalších šest let, tedy do konce roku 2031. Ministerstvo dopravy dovedlo k podpisu smlouvy nabídkové řízení, které zahájilo loni v květnu a kde byly ČD jediným účastníkem. Konkrétně jde o linky Ex7 Praha – České Budějovice – Summerau / Český Krumlov, R11 Brno – Jihlava – České Budějovice, R17 Praha – Tábor – České Budějovice / České Velenice a R31 České Budějovice – Plzeň. Novinkou je rozdělení dnešní linky R11 (Plzeň – České Budějovice – Brno) na dvě části. Rameno Plzeň – České Budějovice bude obsluhovat samostatná linka R31, spojení České Budějovice – Brno si ponechá označení R11. Smlouva začne platit s příchodem nového jízdního řádu na konci tohoto roku. Jde přitom o netto kontrakt, kdy riziko tržeb nese dopravce.

Zdopravy.cz 9. 1. 2025

### ČD shání další motorové jednotky. Nové i použité pro trať do Domažlic

České dráhy začaly řešit nákup dalších dvanácti motorových jednotek. Mohou být nové i použité. Dopravce zatím oficiálně neuvedl, na které výkony je chce nasadit. Plány Českých drah vyplývají z vypsání předběžných tržních konzultací na profilu zadavatele. Má jít o dieselové jednotky DMU. „Konzultace souvisejí s budoucím možným krytím požadavků objednatelů na moderní vozidla v rámci regionální dopravy. Aktuálně však nelze o konkrétním regionu hovořit,“ řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Má jít o nasazení v Plzeňském kraji. Plzeňský kraj na přelomu roku vypsál soutěž na zajištění provozu linky P3 z Plzně do Domažlic. Podle požadavků dopravce půjde o nízkopodlažní jednotky s kapacitou nejméně 100 míst k sezení. U zánovních vozidel má být provedena rekonstrukce interiéru. Musí být vybaveny ETCS.

Zdopravy.cz 23. 1. 2025

### České dráhy nebudou státu vracet miliardy za převod majetku

České dráhy nebudou státu vracet sedm miliard korun, které dostaly v roce 2008 za převod části svého majetku v hodnotě téměř 12 miliard korun na tehdejší Správu železniční dopravní cesty, nyní Správu železnic. Rozhodl tak Městský soud v Praze, proti rozhodnutí se RegioJet může odvolat do 15 dní k vrchnímu soudu. Případ se k pražskému městskému soudu vrátil na základě úspěšného dovolání soukromých dopravců RegioJet a Student Agency, podle kterých šlo o nedovolenou státní podporu a nekalou soutěž. Městský soud žalobu zamítl s vysvětlením, že nedošlo k naplnění znaků státní podpory. Podle soudkyně Městského soudu v Praze Jany Příbylové soud nemá pravomoc rozhodovat o státní podpoře. Stát totiž musí informovat EK, která rozhoduje o slučitelnosti státní podpory s trhem. ČD rozhodnutí vítají.

ČTK 21. 1. 2025

## Železničář

**Vydavatel:** České dráhy, a. s., IČ 70994226 | Vychází jednou měsíčně v nákladu 10 500 výtisků | **Šéfredaktor:** Petr Slonek | **Vedoucí oddělení:** Petr Horálek  
**Grafická úprava:** Michal Málek | **Produkce:** sevenart s.r.o. | **Adresa redakce:** Železničář, České dráhy, a. s., Generální ředitelství, nář. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1  
e-mail: zeleznicar@cd.cz | web: zeleznicar.cd.cz | **Inzerce a předplatné:** tel. 720 797 020, nebo www.cdprovas.cz/predplatne.

**Uzávěrka inzerce** je dva týdny před vydáním | **Honoráře dopisovatelům** se zasílají měsíčně bankovním převodem. Nemohou však být vyplaceny, pokud autor nesdělí redakci adresu, rodné číslo a číslo účtu. Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí. | **Vydavatelský servis zajišťují:** České dráhy, a. s., Tiskárna Olomouc, tiskarna@cd.cz  
Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 6680 dne 4. 2. 2003. | ISSN 0322-8002





ČD travel vám na webových stránkách nabízí ucelenou nabídku dovolených. Najdete zde desetitisíce pobytů – od víkendů v České republice až po exotické pobyty v Indickém moři. Stačí jen zadat do vyhledávače vaše požadavky a objednat si dovolenou, která je přesně ta pravá. Zajistíme i dotaci od vašeho zaměstnavatele. Letos je to opravdu jednoduché. Vy si vyberete – my se postaráme.

Na Vaše objednávky se těší ČD travel

[www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz)



**ČD Travel**  
Člen Skupiny ČD

ČD Travel, s.r.o., 28. října 372/5, tel. 972 243 051-55 | e-mail: ckobch@cdtravel.cz, web: www.cdtravel.cz | provozní doba: pondělí–pátek 9.00–17.00 h

## Předplatné měsíčníku Železničář

Darujte sobě nebo svým blízkým roční předplatné Železničáře za 500 Kč.

Součástí předplatného jsou také 4 oboustranné plakáty s železniční tematikou. Objednat si můžete také výhodný balíček společně s magazínem ČD pro vás za 720 Kč, kdy za obě periodika získáte slevu přes 20%. Předplatné je možné objednat e-mailem na adrese [info@cdprovas.cz](mailto:info@cdprovas.cz), telefonicky na čísle 720 797 020 nebo na stránkách [www.cdprovas.cz/predplatne](http://www.cdprovas.cz/predplatne).



Harmonogram  
Železničáře

1	9. 1.	
2	6. 2.	
3	6. 3.	plakát
4	3. 4.	
5	2. 5.	
6	29. 5.	plakát
7	26. 6.	
8	31. 7.	
9	4. 9.	plakát
10	2. 10.	
11	31. 10.	
12	4. 12.	plakát
1	8. 1. 2026	



od 14. do 16. února 2025

## Do Drážďan na zážitkovou výstavu modelových železnic

Výstaviště v Drážďanech se promění v ráj železničních modelářů a obdivovatelů miniaturního světa na kolejkách. Zajedte si na výstavu Erlebnis Modellbahn, na které kromě přehlídky modelových kolejišť najdete také prezentaci více než 70 výrobců modelů. Součástí programu jsou jízdy na parní miniželeznici. Ve třech halách (č. 2, 3 a 4) a také ve spojovací budově Viobile se pokochejte pohledem na 50 modelových kolejišť různých měřítek – od velikosti N až po velikost II. K vidění budou jak malá kolejiště, která se vám vejdou třeba do obýváku, tak i rozsáhlé modelové systémy. K atraktivním výstavám budou opět patřit vzácné modely velikosti S, které se vyráběly ve firmě Stadtilm v bývalé NDR. Jedním z hlavních témat letošního ročníku jsou úzkorozchodné železnice. Na výstavě tak budou k vidění jejich repliky různých měřítek. Těšit se můžete třeba na miniaturu úzkorozchodné železniční tratě v pohoří Harz. Přes 70 výrobců modelové železnice představí na výstavě své nejnovější produkty. Kromě tradičních účastníků, jako jsou firmy Tillig nebo Roco/Fleischmann, budou mít zastoupení také společnosti ESU, Busch/Lenz/Silhouette, Viessmann/Kibri/Vollmer nebo Herpa. Výstaviště je dobře dostupné ze zastávky tramvaje č. 10 Messe Dresden.

**Nejbližší železniční stanice: Dresden Hbf**



14. až 16. února 2025

## Do Plzně na výstavu modelové železnice ve spolku Aleš

Máte rádi miniaturní svět na kolejkách? Pak se vypravte do Plzně, kde ve spolku Aleš na adrese Klatovská třída 61 najdete výstavu modelové železnice ve velikosti H0. K vidění bude desítky modelových souprav parních lokomotiv, jako například Ventilovka či Všu-dybylka, a dieslových (Bardotka, Sergej, Kyklop, Brejlovec nebo Hektor). Děti si mohou vyzkoušet modelový vlak řídit. K expozitám výstavy patří také papírové modely velikosti 1:300 a tematické fotografie. Výstava je otevřena v pátek a v sobotu od 10 do 18, v neděli od 10 do 16 hodin.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Plzeň zastávka



do 8. května 2025

## Přijďte si do Brna prohlédnout korunovační klenoty

V brněnském Letohrádku Mitrovských jsou vystaveny mistrovské repliky českých korunovačních klenotů. Jde o věrné kopie gotické svatováclavské koruny, zhotovené pro Karla IV., a renesančního žezla i jablka, které byly vytvořeny pro Ferdinanda I. Habsburského. Uvidíte i kopii korunovačního meče. Originální klenoty se používaly při ceremoniích králů až do začátku 17. století. Během třicetileté války byly přemístěny do Vídně, kde už zůstaly. Autorem replik je Jiří Urban, který vyráběl šperky pro anglickou královnu Alžbětu II. či papeže Jana Pavla II.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Brno hl. n.



15. a 16. února 2025

## Na přehlídku modelů přijďte do Ostravy

Pojďte s námi obdivovat úžasný svět modelů na 5. ročník přehlídky modelářských aktivit – ModelFest Ostrava 2025. K vidění budou modelová železniční kolejiště a Lego-železnice, RC modely terénních aut, kamionů, traktorů, tanků a další vojenské techniky. Pro nejmenší děti pak bude připravena menší herní zóna. A chybět nebude ani prodejní zóna s modely a doplňky z 3D tisku. Výstava ModelFest 2025 se uskuteční v sobotu 15. února od 10 do 18 hodin a v neděli 16. února od 10 do 16 hodin v prostorách ZŠ Jugoslávská v Ostravě-Zábřehu, vstup je přes hřiště do tělocvičny.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Ostrava-Svinov