

# Železničář

3. ŘÍJNA 2024 | ROČNÍK 31 | CENA 42 Kč | VYDÁVAJÍ ČESKÉ DRÁHY



10

- 4–6 **Kaleidoskop**  
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**  
S ředitelem Stavební správy VRT  
Správy železnic Jakubem Bazgierem
- 10–14 **Zpravodajství**  
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–18 **Téma**  
V Berlíně se uskutečnil mezinárodní  
veletrh techniky InnoTrans 2024.
- 20–21 **Provoz a technika**  
V rámci boje proti sprejerům začaly ČD  
chránit také interiéry CityElefantů.
- 22 **Provoz a technika**  
V Havlíčkově Brodě vyroste nová  
opravárenská hala pro Pantery a Lišky.
- 24–25 **Lidé a příběhy**  
Zdeněk Michl působí na ČVUT a zároveň  
brigádně jezdí po Evropě jako průvodce  
nočních vlaků ČD pod hlavičkou JLV.
- 27 **Zahraničí**  
Berlín a Paříž spojí nová přímá linka  
prostřednictvím moderních vlaků ICE 3.
- 28–29 **Recenze**  
Jaké zajímavé tituly s železniční  
tematikou se objevily v knihkupectví?
- 30–31 **Historie**  
V srpnu 1964 vytvořila parní lokomotiva  
Albatros na okruhu VUZ ve Velimích nový  
tuzemský rychlostní rekord 162 km/h.
- 33–37 **Cestopis**  
Krátce před nedávnými povodněmi jsme  
zavítali na Osoblahu. Od nového jízdního  
řádu přejde na nového provozovatele.
- 38 **Napsali o nás**  
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**  
Kam vyrazit vlakem za zážitky

**TITULNÍ FOTO**

Autor: Michal Málek

Moderní jednotky InterPanter se již staly spolehlivou oporou vozby mezi Prahou a Brnem.

**SJ AB**

Petr Slonek | Foto: SJ AB

SJ (SJ AB) je státní železniční dopravce ve Švédsku. Firma SJ vznikla k 1. lednu 2001 v rámci dělení státní agentury Statens Järnvägar, která byla rozčleněna do šesti samostatných státěm vlastněných společností s ručením omezeným. V roce 2018 SJ AB přepravila 31,8 milionu cestujících. Dnes je největším provozovatelem osobních vlaků v této zemi. SJ AB působí v regionální i dálkové dopravě, a to jak v segmentu dotovaných, tak nedotovaných služeb. Provozuje spoje i do Norska pod značkou SJ Norge, do Kodaně a od roku 2022 také do Hamburku.

SJ AB provozuje vysokorychlostní síť prostřednictvím vlaků X2000, zkráceně nazývané SJ X2 nebo X2. Jedná se o vysokorychlostní naklápačící vlak s rychlostí 200 km/h. Obsluhuje trasy Stockholm-Göteborg (Västra Stambanan) a Stockholm-Malmö-Kodaň (linka Södra Stambanan a Öresund). V provozu je asi 40 jednotek. Původní vlaky, jež vyjely v roce 1990, byly uvedeny na trh jako vlak pouze první třídy s jídlem zahrnutým v ceně jízdenky a bezplatným používáním vlakového faxu. Teprve od roku 1995 byla zavedena 2. třída. Novější soupravou je vlak X55 představený v roce 2012 s max. rychlostí 200 km/h. Některé z těchto linek jsou provozovány pod značkou SJ InterCity, přestože se neliší od ostatních linek provozovaných vlakem X55. SJ InterCity jsou spoje s vozy 2. třídy. Další spoje jsou meziměstské, regionální a noční. Existují i noční vlaky z Malmö do Stockholmu a ze Stockholmu do Narviku. Loni SJ objednala 25 vysokorychlostních vlaků Bombardier Zefiro pro rychlost 250 km/h, které budou dodány v roce 2026 a do dvou let začnou jezdit. ◉



## Lukáš Svoboda

náměstek GŘ ČD  
pro ekonomiku a nákup

Vážení čtenáři,

těší mě, že se nám během prvního pololetí podařilo navázat na rekordní výsledky z loňského roku. Jako Skupina ČD jsme dosáhli výsledku před zdaněním téměř 700 mil. Kč. Pozitivní zpráva je, že nám meziročně opět narostly tržby o více než 1 mld. Kč, a to zejména zásluhou segmentu osobní dopavy. Meziročně vzrostl i provozní výsledek hospodaření před odpisy (EBITDA) o více než 600 mil. Kč. Mírný meziroční pokles zisku před zdaněním tak souvisí především s růstem odpisů, které jsou důsledkem modernizace vozidlového parku, a také vlivem nepříznivého vývoje kurzu koruny, jenž ovlivnil finanční výnosy a náklady.

Pokud bychom se na výsledek podívali optikou jednotlivých segmentů, rostla nám zejména osobní doprava. Tento segment meziročně zvýšil své tržby o 1,6 miliardy Kč. Vývoj tržeb pozitivně ovlivnil počet přepravených cestujících, který meziročně narostl o 2,5 milionu a přiblížil se tak hranici 82 milionů. Meziročně ale narostla i průměrná přepravní vzdálenost ze 45,6 na 48 kilometrů. Vlivem valorizace také meziročně narostly úhrady od objednatelů a začínají tak dohánět náklady, které v posledních dvou letech rostly vlivem vysoké inflace. Na straně nákladů nám pak rostly zejména náklady na trakční energie, které jsou v meziročním srovnání dražší, náklady na pronájmy vozidel a již zmíněné odpisy.

Segment nákladní dopavy nám naopak mírně klesl jak na úrovni tržeb, tak i dosaženého zisku. Vliv na to mělo zejména snížení přepravních objemů na tuzemském dopravním trhu, kde výkony poklesly o téměř 3,5 mil. tun. Pokles se týká přeprav v oblastech dotčených strukturálními změnami tuzemské ekonomiky. Jedná se tedy především o pokles přepravy hnědého uhlí v důsledku utlumování výroby energie z fosilních paliv a pokles přepravy pro hutní průmysl vlivem omezené produkce Liberty Ostrava. Rostoucí objemy kombinované dopavy a dalších komodit, ani výkony ČD Cargo v zahraničí, nemohou tento pokles plně vykompenzovat. Pokud jde o zbytek Skupiny ČD, zisku dosáhly za na konci prvního pololetí všechny dceřiné společnosti.

V prvním pololetí také pokračovaly investice do obnovy a modernizace kolejových vozidel v segmentu osobní dopavy. Jen v první polovině roku jsme uvedli do provozu 22 nových elektrických jednotek RegioPanter, 15 motorových jednotek RegioFox a 17 lokomotiv Vectron. Celkový objem investic dosáhl objemu 7,6 miliardy korun. Větší část investic nás ale teprve čeká, protože za celý letošní rok plánujeme do pořízení nových vozidel investovat kolem 19 miliard korun. I proto mě těší, že se nám v červnu podařilo na tuzemském trhu vydat dluhopisy v celkovém objemu 8 miliard korun. Zájem investorů byl rekordní a o téměř 6 miliard převyšil cílovou částku. Je to jednoznačně důkaz, že nám investoři věří a podporují naše strategické směřování.

Věřím, že v pozitivních trendech z pololetí prvního budeme s přispěním vás všech pokračovat i v tom druhém.

## Základní údaje společnosti

Právní forma	státní akciová společnost
Datum založení	1. 1. 2001
Předchůdci	Švédské státní železnice (Statens Järnvägar)
Adresa sídla	Stockholm
Obrat	7,8 miliardy SEK (2017)
Zaměstnanci	4 800 (2023)
Majitel	Švédsko
Dceřiné společnosti	Linx SJ Norge SJ Norrlandståg SJ Götalandståg SJ Event SJ Öresund
Oficiální web	www.sj.se



## Mobilní signál ve vlacích vylepší 5G opakovače

Cestující se mohou těšit na kvalitní pokrytí mobilním signálem po celou dobu jízdy. České dráhy vypsalý soutěž na dodavatele 5G opakovačů mobilního signálu do jednotek Pendolino, railjet a InterPanter v předpokládaných nákladech až 132 milionů korun bez DPH. Zadávací dokumentace veřejné zakázky předpokládá dodání a instalaci 5G opakovačů mobilního signálu – repeaterů – do všech jednotek Pendolino a InterPanter a šesti jednotek railjet. Instalace repeaterů by měla být hotová do konce příštího roku. ČD předpokládají pro financování této modernizace i využití dotačního titulu, který vypsal Český telekomunikační úřad letos na jaře. Vlakový opakovač je technické zařízení schopné přenášet signál mobilních operátorů do vlaku, respektive jednotlivých vagonů, a výstupní výkon signálu případně zesílit. Eliminuje se tak útlum signálu způsobený vozovou skříní. Míra zesílení se dynamicky nastavuje podle aktuálního pokrytí. Samozřejmostí je alokace výstupního výkonu jednotlivým operátorům bez rozdílů. Zařízení tvoří externí širokopásmová anténa podporující přenos GPS informací, samotný opakovač, útlumový filtr GSM-R pro zajištění provozu zabezpečovacího systému na železnici (GSM-R / ETCS) a interní infrastruktura na palubě vlaku zajišťující distribuci signálu. ČD tyto technologie poslední dva roky testovaly v jedné z jednotek railjet.



## Vzdělávací program pro školy a děti v Království železnic

Království železnic, které sídlí na pražském Smíchově, ve spolupráci s Českými drahami společně vytvořilo nový vzdělávací program pro školy a rodiny s dětmi. Program zahrnuje pracovní listy, které děti nejen interaktivně zabaví, ale také vzdělávají o světě železnic a základech cestování vlakem. Tento program rozvíjí jejich samostatnost a zvědavost. Podobné vzdělávací aktivity připravilo Království železnic také s integrovaným záchranným systémem a oddělením BESIP Ministerstva dopravy ČR. Při prokázání platnou In Kartou můžete navíc získat 15% slevu na vstupné do Království železnic. V malém světě Království železnic návštěvníci spatří stovky metrů kolejí, desítky modelů vlaků, modely aut, zmenšeniny významných staveb a míst Česka a zažijí unikátní atmosféru střídání dne a noci. Součástí je i obří model Prahy. Expozice na více než 460 m<sup>2</sup> v Praze u Anděla se rozkládá ve dvou patrech a kromě modelových kolejí zde nechybí ani simulátory skutečných dopravních prostředků – tramvaj T3, autobus Karosa, motorák řady 810 a lokomotiva Bobina.



## Strojírna předvedla první výhybku pro vysokorychlostní trať

Výhybkárna a strojírna (DTVS), která se v Prostějově specializuje na výrobu železničních a tramvajových výhybek, nedávno představila první v tuzemsku sestrojenou výhybku určenou pro vysokorychlostní železniční trať. Nové zařízení umožní jízdu vlaků v přímém směru rychlostí až 350 kilometrů za hodinu a při přejíždění na jinou kolej 230 kilometrů za hodinu. Vysokorychlostní trať má vést například mezi Ostravou a Prosenicemi u Přerova. Stavba tohoto 65 kilometrů dlouhého úseku přijde přibližně na 60 až 80 miliard korun. Stavět se má začít v roce 2026 a hotovo by mělo být o šest let později. Výrobky z prostějovské výhybkárny nacházejí uplatnění i na koridorových tratích SŽ, kde se podílejí na zrychlování provozu. Už v roce 2007 tak byla například ve stanici Poříčany instalována výhybka, která umožňuje jízdu do oboustranného směru 130 km/h.



Text: Vít Čepický, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, Správa železnic, Království železnic, Siemens

## Trutnov přivítal regionální den železnice

Druhá zářijová neděle se na Trutnovsku nesla ve znamení oslav Regionálního dne železnice. Hlavním dějištěm se stalo depo trutnovského hlavního nádraží. Návštěvníci zde zhlédli prezentaci železničních vozidel všech druhů. Zároveň si nadšenci mohli na vlastní kůži vyzkoušet stouletí vývoje české železnice v podobě jízdy parním vlakem taženým historickou lokomotivou Všudybylkou 354.195, která letos slaví 99. narozeniny. Zájemce zavezla do Trutnova, Vrchlabí nebo Červeného Kostelce. Moderní vozidla pak zastupovala motorová jednotka RegioFox, jež v současné době už brázdí tratě v Královéhradeckém kraji. Parní vlak v čele s lokomotivou Všudybylkou dorazil z Hradce Králové do Trutnova již v sobotu 7. září. Během neděle pak historická souprava obstarala hned tři vyhlídkové jízdy, dvě přes Vrchlabí a jednu přes Malé Svatoňovice a Červený Kostelec. K cestě do Trutnova bylo v neděli možné využít i speciálně vypravenou jednotku RegioFox z Hradce Králové. Jízdné v tomto vlaku bylo zdarma. Po příjezdu do Trutnova se uskutečnil křest jednotky a uvnitř RegioFoxu i autogramiáda hráčů FC Hradec Králové.



## NDŽ 2024 v České Třebové se přesouvá na říjen

Národní den železnice 2024 v České Třebové se uskuteční o víkendu 19. a 20. října. Těšit se můžete na přehlídku historické i moderní techniky, nostalgické jízdy, pestrý program pro rodiny s dětmi i noční show. Výtěžek z nedělních vstupenek bude věnován na odstranění škod po povodních. V novém termínu se můžete těšit na bohatší program – během víkendu na návštěvníky čeká 12 komentovaných prohlídek vozidel na točně. Peníze z nedělních vstupenek poputují na odstranění škod po povodních v Bohumíně. Dorazí rovněž speciální hosté, organizátoři v neděli přidali do programu koncert a autogramiádu Pavla Cally. Připraveny budou novinky v expozicích, výstava SŽ se představí nově přímo v areálu depa Česká Třebová. Noční vlaková show začne dříve, a to v sobotu už v 19 hodin. Původní jízdenky na historické vlaky včetně návozdových a odvozdových spojů není možné využít v novém termínu a lze je vrátit. Pomůže vám v tom odkaz [www.cd.cz/eshop/vraceni-a-vymena/](http://www.cd.cz/eshop/vraceni-a-vymena/). Naopak již zakoupené vstupenky na NDŽ 2024 zůstávají v platnosti i na nový termín akce.



## Festival parních lokomotiv

Historické stroje a vozy z Česka, Slovenska, Maďarska, Německa a Rakouska se v půlce září sjely do Benešova na 5. ročník Festivalu parních lokomotiv. Hlavní akcí prvního dne, v pátek 13. září, byla jízda protokolárního vlaku z Prahy do Benešova. Z Prahy do Čerčan ho odvezly dvě parní lokomotivy NTM 464.102 Ušatá a 464.202 Rosnička, z Čerčan do Benešova je nahradila parní lokomotiva ČD 434.2186 Čtyřkolák. Souprava byla složená z historických vozů 3. třídy, salonního a konferenčního vozu. Akce oficiálně začala v sobotu. Návštěvníci mohli využít jízdy nostalgických vlaků do Ledče, Olbramovic, Prahy, Sedlčan, Strančic a Tábora. V Sedlčanech se uskutečnily oslavy 130 let místní dráhy Olbramovice – Sedlčany.



## Místo přejezdu ve Studénce vznikne podjezd

Správa železnic nahradí přejezd na koridorové trati, kde se v červenci 2015 střetlo Pendolino s polským kamionem a zemřeli tři lidé. Vypsala výběrové řízení na zhotovitele podjezdu ve Studénce. Ten bude určen pro osobní auta, vozidla integrovaného záchraného systému, cyklisty a chodce. Pro nákladní auta se vybuduje nová obslužná komunikace. Zahájení stavby se plánuje příští rok na jaře, zprovozněn by měl být na konci roku 2026. Cílem stavby je náhrada čtyřkolejného přejezdu, který se nachází přímo ve stanici Studénka. Namísto něj vznikne podjezd s délkou 26,5 metru a šířkou 12,3 metru. Tvořit jej budou tři vzájemně oddělené části: jízdní pás pro silniční vozidla, cyklistický pruh a chodník. Stejně budou členěné i nájezdové rampy navazující na podjezd na obou jeho koncích. Nákladní auta budou využívat novou obslužnou komunikaci z dálnice D1 přes Butovickou ulici k průmyslovým areálům. SŽ už získala všechna pravomocná povolení. Těsně před koncem je výkup potřebných pozemků a nemovitostí, zbývá podepsat poslední dvě smlouvy. Maximální cena zakázky je 868 milionů korun.

## Do Krupky přijel po 17 letech pravidelný vlak po Kozí dráze



Zástupy místních i turistů se přišly o víkendu 21. a 22. září podívat na první provozní víkend znovuobnovené trati z Telnice do Krupky. Po této devítikilometrové části takzvané Kozí dráhy projel poslední vlak v roce 2010, přičemž pravidelná doprava zde byla zastavena už v roce 2007. Přestože se dlouho zdálo, že se rychle zarůstající a neudržovaný úsek již na českou železniční mapu nepodaří vrátit, dlouholetá usilovná práce samospráv nakonec slavila úspěch. Turisticky atraktivní Kozí dráha se tak konečně probojovala pomezím Krušných hor a Českého středohoří k největšímu taháku, technické památce v podobě naší nejdelší a zároveň nejstarší visuté lanovky na Komáří vížku. A sezonní víkendové vlakové spojení získává i stará část hornické Krupky, jež je zapsaná v UNESCO. Zde opravená trať, snad prozatím, končí.

## ČD upraví okna pro snazší průchod signálu mobilních operátorů

České dráhy vypsaly veřejnou zakázku na dodavatele, který zajistí laserovou úpravu oken ve více než 200 vozech pro snazší průnik signálu do interiérů. Zakázka počítá s možností této úpravy až na 233 vozech řad, které se využívají ve vlacích na přeshraničních linkách a na hlavních tuzemských koridorech. Konkrétně se jedná o 26× Bmz<sup>245</sup>, 38× Bmz<sup>232</sup>, 15× Bmz<sup>241</sup>, 18× ARmpee<sup>829</sup>, 6× ARmpee<sup>832</sup>, 62× Bdpee<sup>231</sup>, 38× Bdmpee<sup>233</sup>, 10× Apee<sup>139</sup>, 11× Ampz<sup>143</sup> a 9× Ampz<sup>146</sup>. Náklady na úpravu mohou dosáhnout částky až 33 milionů korun. Laserová úprava oken využívá laser k narušení kovové vrstvy v oknech, kdy místo jednotného pokoveného filmu mají tato okna síťovou strukturu, která zachovává tepelné vlastnosti, přičemž jí ale lépe proniká signál zvlnění. Kromě zlepšení dostupnosti signálu ČD průběžně vylepšují službu palubních wi-fi sítí. Nyní dopravce vyměňuje morálně zastaralé wi-fi routery první generace v celkem 195 nejrůznějších vozidlech.



## Ceny jízdného na ČD se zvýší o 4,9%

Ceny jízdného ve vlacích ČD se od 15. prosince zvýší průměrně o 4,9%. Stane se tak na základě principu průběžné valorizace, který odráží inflaci a zvýšení nákladů za uplynulý rok. Cena jízdenky dospělého na kratší vzdálenost bez slevy vzroste ve většině případů o jednu až pět korun, což je hodnota pro nejčastější cesty v základním tarifu. Zvedne se sazba základního kilometrického tarifu a z něj odvozených nabídek. Zdražení se v jízdném projeví od zavedení jízdního řádu pro rok 2025. Až do 14. prosince 2024 lze zakupovat jízdenky za letošní ceny, a to i v předprodeji 60 dní. Na delší vzdálenosti cestující využívají většinou jízdenky s dynamickou cenotvorbou, levnější jsou dříve zakoupené jízdenky. Jde zejména o vnitrostátní vázané jízdenky a mezinárodní Včasné jízdenky Evropa. Aktuální cena ve chvíli prodeje je uvedena v e-shopu ČD a vychází z poptávky po cestování. Vzrostou i ceny některých aplikací na In Kartě, a to v případě plastové karty. Půjde zpravidla o 100 Kč u aplikací s jednoletou platností a o 200 Kč s tříletou platností. Upraví se časové doplátky do 1. třídy a ceny síťových vnitrostátních jízdenek.



## Potenciál trati z Českých Budějovic do Lince posoudí studie

Budoucí kapacitní možnosti trasy Praha – České Budějovice – Lince pro osobní i nákladní dopravu v evropském, mezistátním a regionálním kontextu posoudí společná studie Správy železnic a rakouského správce železniční infrastruktury ÖBB-Infrastruktur. Obě společnosti poté rozhodnou o zvažované výstavbě vysokokapacitní přeshraniční trati z Českých Budějovic do Lince. První výsledky správci očekávají koncem příštího roku. Obě strany koncem září podepsaly příslušnou dohodu o přeshraniční spolupráci. Nově vznikající studie bude analyzovat potenciální přínos celé trati z Prahy do Lince z pohledu osobní i nákladní dopravy. Trať z Českých Budějovic do Lince, Summerrauerbahn, je v současnosti jednokolejná elektrizovaná trať vedoucí přes Rybník a Horní Dvořiště do Rakouska. Další rozvoj na dráze z Prahy přes České Budějovice do Lince navazuje na stávající modernizační program pro úsek Praha – České Budějovice a rakouskou koncepci cílové sítě pro rok 2040. Modernizace tratě z Budějovic do Lince se v nové rakouské koncepci cílové sítě podle SŽ plánuje po roce 2040. Předchozí analýzy zaměřené na opatření na rakouské straně neprokázaly dostatečně vysoký potenciál tratě.





# Výstavba VRT je efektivnější než zrychlení konvenčních tratí

Než v České republice poprvé přestavíme výhybku na vysokorychlostní trať, uplyne ještě mnoho času. Jejich příprava je však podobně důležitá jako samotná výstavba, v jistých ohledech snad ještě složitější. A zatímco se finalizují projekty prvních úseků a odehrávají se debaty se samosprávami i dotčenými obyvateli, začínají se testovat první technologie budoucích tratí. O tom, proč vlastně máme jezdit rychlostí 320 km/h, co znamená francouzský model a jak je příprava daleko, hovoří Jakub Bazgier, ředitel Stavební správy VRT.

Vít Čepický | Foto: autor

## Začneme komplexně – proč máme stavět vysokorychlostní tratě?

Ta otázka má několik úrovní odpovědí. Pokud se na to podíváme z hlediska celé republiky, pak se musíme hospodářsky někam posouvat a dál se rozvíjet. A v tomto ohledu je kvalitní a rychlá infrastruktura zcela nezbytná. Dostavba základní sítě vysokorychlostních tratí výrazně zlepší mobilitu obyvatel, ale zprostředkovaně pomůže i přepravě nákladů a ve výsledku přinese do ekonomiky peníze. Provozním hlediskem pak je, že stávající koridory jsou jednoduše přetí-

žené, to je primární důvod. My tu situaci musíme řešit. A nová síť vysokorychlostních tratí nám z možných řešení vychází jednoznačně nejlépe.

## Proč se zvolil zrovna tento koncept? Myslím tím vysokorychlostních tratí řešně francouzského modelu?

Vychází nám do českých podmínek nejlépe. Francouzské vysokorychlostní tratě obsluhují také regiony, fungují v symbióze s konvenční sítí, nejedná se o zcela oddělenou infrastrukturu. To chceme zopakovat i u nás. A využít francouzských dlouholetých zkušeností s jejich provozem. Například rakouský model zrychle-

ných konvenčních tratí reaguje na odlišnou geografii, tím ale u nás tolik limitování nejsme a můžeme vysokorychlostní tratě projektovat na vyšší rychlosti. Jsme přesvědčeni, že nám to přinese více.

## Nebylo by lepší pouze zvyšovat rychlost a zkapacitňovat stávající koridory?

Nikdy bychom nedosáhli na časy, které chceme a které jsou atraktivní. Náklady na zrychlování v rozmezí 180 až 200 km/h a přidávání nových kolejí by navíc byly příliš vysoké, stavba za provozu velmi složitá a zdlouhavá a zásah do okolí nesrovnatelně větší. Podobně dopadla studie tratě

Praha – Brno s variantami na 250 km/h a 320 km/h, přičemž rychlejší varianta vyšla z hlediska benefitů, konkurenceschopnosti a návratnosti ale opravdu jednoznačně lépe, s náklady vyššími jen o jednotky procent.

#### **Proč vlastně zrovna 320 km/h?**

Vychází to z hlediska efektivity a evropských zkušeností. Prověřovali jsme také rychlost ještě vyšší, ale rozmezí 350 až 400 km/h už nepřinášelo takový rozdíl, zároveň ale prudce rostly náklady, jinými slovy klesala efektivita. Tedy rychlost 320 – a výhledově 350 km/h, pokud si dopravci takové vlaky objednájí, nám dává největší smysl.

#### **Takže bychom mohli jezdit ještě o něco rychleji?**

Ano, stavebně budou tratě na 350 km/h připravené. To je hranice, která je ještě smysluplná.

#### **Na základě jaké úvahy se vybraly zrovna ty směry a trasy, jež se nyní projektují a připravují k výstavbě?**

Věnovala se tomu řada studií a příprav, v principu vycházíme z tuzemských potřeb a zároveň naplňování politiky transevropské dopravní sítě TEN-T, přičemž onen zájem se překrývá. Výhodou TEN-T, jež navíc v nedávné době prošla novou revizí, do které jsme též vstupovali, je, že nám umožňuje využívat k projektování a v budoucnu snad i k výstavbě peněz z nadnárodních, evropských zdrojů. Konkrétně TEN-T sleduje propojení sever-jih a západ-východ, v našich podmínkách tedy od německé hranice přes Ústí nad Labem a Prahu do Brna a Vídně plus od Brna na Ostravu. Přičemž dnes jsme ve stavu, kdy připravujeme podrobnější projektovou dokumentaci.

#### **Který úsek je tedy v přípravě nejdál?**

Byť jsou mnohé projekty na podobném stupni přípravy projektové dokumentace, konkrétní rozdíly dělá například soulad se zásadami územního rozvoje v jednotlivých krajích. Jako například na Moravě od Prosevic do ostravského Svinova nebo od Brna do Rakvic. Proto predikujeme společně s ministerstvem dopravy, že by právě ony mohly být stavebně realizované jako první.

#### **A které budou následovat?**

To právě velmi záleží na tom, kde nejdříve dospějeme ke shodě s kraji. Byli bychom velmi rádi, kdyby se nám brzy povedlo začít též něco od Prahy, například od Běchovic přes Světlou nad Sázavou na Brno, uvidíme, kdy se nám na zásadách územního rozvoje podaří nalézt shodu. Intenzivně se věnujeme také úseku od Prahy do Ústí nad Labem, konkrétně části od pražské Balabenky po sjezd v Lovosicích. Ten by teoreticky mohl být dalším, musíme ale dotáhnout pražské zásady územního rozvoje.

#### **Naposledy jste shodu na zásadách územního rozvoje řešili právě v Ústí, jak to probíhalo?**

Mnozí místní byli poměrně odtažití vůči navrhovanému řešení vysokorychlostní tratě v kraji, ale myslím si, že se za poslední půlrok podařilo leccos vyjasnit. Přestože tam

na místní úrovni ještě v některých lokacích nesoulad trvá, principiálně ta trasa dává smysl. Potřebujeme napojit Lovosice s Litoměřicemi, napojit Ústí nad Labem, nedovedeme si představit, že bychom tyto sídelní celky minuli. Pro ekonomiku celého projektu jsou zásadní. Ale zásadní jsou také pro rozvoj a mobilitu samotného kraje. Jsme proto rádi, že jsme tento krok na severu dokázali udělat, byť nás zde čeká ještě mnoho další práce. Zejména na trase Lovosice – Ústí ještě musíme jednat s jednotlivými obcemi, která z plánovaných variant je pro ně nejschůdnější.

#### **Úsek za Lovosicemi směrem do Německa bude výzvou souběh s nákladní dopravou. Jak bude koncipován?**

Rychlost 320 km/h je plánována od Prahy po sjezd u Lovosic, dále od Litoměřic ale bude pokračovat smíšená trať pro osobní i nákladní dopravu na maximální rychlost 250 km/h ve Středoohorském tunelu do Ústí, resp. až 230 km/h v Krušnohorském tunelu. Diskuze kolem toho byly velké, nakonec zvítězil princip, abychom dokázali posílit nedostávající kapacitu do Německa. Zároveň to však znamená, že bychom všechny náklady směřovali přes centrum Ústí, městu chceme v maximální možné míře odlehčit.

#### **Se schvalováním má v současnosti problém většina liniových staveb. Jak přesvědčit obyvatele, že trať musí vést zrovna za jejich dvorkem?**

To je složitá otázka. Jsou lidé, kteří tomu rozumí, jiným stejně tak můžete vše vysvětlovat, hledat nějaká kompenzační opatření, ale stejně budou proti. Lidsky je to pochopitelné, na celý projekt je ale třeba se dívat globálněji. Často na jednáních slyšíme, že vysokorychlostní trať lidem kolem budoucích kolejí nic nepřinese. Jenže celý projekt bude nejlépe fungovat až jako celek, přestože benefity přinesou už jednotlivé první úseky. Přínos tratí každopádně bude síťový. Jistě, většina lidí nebude mít přímo za humny stanici rychlovlaku. Ale zároveň se vytvoří nová spojení, nové přestupní vazby, zlepšení přinese i uvolnění kapacity na konvenčních koridorech, kde jsme skutečně na hraně a leckde bez rozumných objízdných tras. A samozřejmě chceme být součástí mezinárodní sítě. Vysokorychlostní tratě se připravují nebo jsou v provozu všude kolem nás, pokud bychom se od vývoje izolovali, ve výsledku na to doplatíme.

#### **Budeme na to mít peníze? A jak zajistit, aby finance nešly na úkor stávající sítě?**

V současné době máme peníze na přípravu prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury a evropského fondu CEF (Connecting Europe Facility), a jsme za to rádi. V této fázi ještě nějakou dobu budeme. U výstavby prvních úseků pak chceme jít cestou PPP projektu, tedy spolupráce privátního a veřejného sektoru. Byť víme, že to má svá úskalí, ale zároveň nám to dokáže výrazně pomoci. Věříme, že i do budoucna se budeme moct spolehnout na evropské peníze, a to nejen v souvislosti s již zmiňovaným naplňováním projektu sítě TEN-T. Tedy že ne všechny úseky se budou stavět prostřednictvím PPP. Ale to je ještě všechno před námi.

V současné době máme peníze na přípravu prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury a evropského fondu CEF, a jsme za to rádi. V této fázi ještě nějakou dobu budeme. U výstavby prvních úseků pak chceme jít cestou PPP projektu, tedy spolupráce privátního a veřejného sektoru.





### **Kolem výstavby vysokorychlostních tratí je rozšířeno mnoho polopravd, omylů a mýtů. Jak s nimi bojovat?**

Jedinou správnou cestou je neustále s lidmi komunikovat a vysvětlovat, jak se věci skutečně mají. Proto objíždíme regiony a bavíme se s těmi, kteří o to mají zájem. Přesto se nám občas stane, že máme jednání v nějaké obci, na něčem se dohodneme a druhý den v novinách vyjde něco úplně jiného. Obrana je ale stále stejná – vysvětlovat, vysvětlovat a vysvětlovat. A informace rozšiřovat všemi kanály, kterými to jde. Slyšeli jsme a slyšíme, že tratě nebudou zaústěny do uzlů, že půjde o soliterní síť, teď jsme si vyslechli, že bude odbočka do Pardubic slepě zaústěna do města, což je úsměvné... Ale právě proto jdeme cestou francouzského modelu, kdy nám vlak sjede a například na Olomouc může pokračovat po klasické síti.

### **Řešíte už v současné fázi, která vozidla na VRT budou smět a která nikoliv?**

Ano. Již nyní existují jednotky, které budou moct na první moravské úseky. Například Pendolina, railjety nebo Comfortjety Českých drah mají maximální rychlost 230 km/h a budou zejména zpočátku provozu prvních úseků logickou volbou, ten náběh bude pravděpodobně postupný. Důležité je, aby o tom dopravci a objednatelé zavčas věděli a mohli na to reagovat, připravit vysokorychlostní soupravu není jednoduchá věc, to je zřejmé.

### **Jsou čeští výrobci schopní nabídnout odpovídající technologie pro výstavbu tratí?**

Troufám si říct, že ano, a byli bychom velmi rádi, kdyby to tak bylo. Technicky nejde o nic převratně nového a mnoho výrobců už produkty pro vysokorychlostní železnici do zahraničí dodává. Tendr bude otevřený, chceme v první fázi stavět rovnou přes 80 kilometrů, což by mělo být zajímavé pro řadu zájemců.

### **Kdy jste jel naposledy vysokorychlostní tratí?**

No... tak před půlrokem do Saint-Malo. A bylo to velmi pěkné svezení. Těším se, až se svezu i u nás. ○

### **Jakub Bazgier**

Vystudoval Vysoké učení technické v Brně, Stavební fakultu se zaměřením obor realizace staveb. Dodělal si také certifikát odhadce nemovitostí. Po studiích byl zaměstnán v menší developerské firmě v Brně, která se zabývala výstavbou kancelářských budov. V další jeho kariéře jej provázela necelá roční práce na ministerstvu dopravy. Jelikož chtěl svou profesní činnost spojit zejména s investicemi a výstavbou dopravní infrastruktury, stal se manažerem projektů na Správě železnic. Po několika letech Správu železnic na nějaký čas opustil a dále se věnoval výstavbě pozemních leteckých budov na Řízení letového provozu ČR, jak přípravy, tak realizaci. Po této misi se vrátil zpět na Správu železnic, kde pracuje jako ředitel Stavební správy vysokorychlostních tratí.

# Skupina ČD vykázala za půl roku zisk téměř 700 milionů

Skupina České dráhy dosáhla v prvním pololetí roku 2024 podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) zisku před zdaněním 694 milionů korun. Tržby vzrostly meziročně o více než 1 mld. Kč a provozní zisk EBITDA o více než 600 mil. Kč. Nejvíce se na tom podílel segment osobní dopravy, který vykázal zlepšení i díky zvyšujícímu se počtu přepravených cestujících.



dávané. Přepravní výkon v prvním pololetí 2024 dosáhl 3 914 milionů osobokilometrů, což představuje meziroční nárůst o 8,5% (loni 3 609). Průměrná přepravní vzdálenost byla v 1. pololetí 48 kilometrů, což je meziročně o 2,4 kilometru více (loni 45,6). Pozitivní vývoj v přepravě cestujících se projevil růstem tržeb z prodeje jízdenek, který činil 5 022 milionů korun, což představuje nárůst o 375 milionů (8%).

Rok 2024 je u ČD přelomový v oblasti obnovy flotily. Jen v první polovině roku firma uvedla do provozu 22 nových elektrických jednotek RegioPanter, 15 motorových jednotek RegioFox a 17 lokomotiv Vectron. „Nová vozidla jsou zárukou vysokého komfortu a spolehlivosti služeb ČD. Proto chceme pokračovat nejen v modernizaci našich vlaků, ale klíčové jsou i investice do základů pro údržbu a opravárenství. Postupně nasadíme na koleje také největší novinku v dálkové dopravě, soupravy ComfortJet,“ dodal Krapinec.

## Nákladní doprava

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

„Strukturální změny v energetice a problémy v hutnictví nejen v Česku, spolu se stagnací evropského průmyslu v posledních letech, ovlivňují kontinuální pokles výkonů ČD Cargo,“ vysvětlil předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth. „Je zřejmé, že změna struktury přepravovaného zboží je trvalého charakteru a vede k poklesu objemu zboží přepravovaného po železnici v Česku. Aktivní obchodní politikou a expanzí do zahraničí se nám sice daří část objemů nahrazovat, ale plně kompenzovat tyto ztráty nedokážeme. Podobné situaci čelí většina nejvýznamnějších železničních nákladních dopravců v Evropě a na rozdíl od řady z nich ČD Cargo zůstává v zisku. Musíme však pokračovat v příprubování našich kapacit aktuálním a budoucím potřebám trhu.“

Redakce | Foto: archiv ČD

Služby dopravce využívá stále více cestujících, v prvním pololetí jich s ČD cestovalo 81,6 milionu, což je o 2,5 milionu více než ve stejném období roku 2023 (loni 79,1). „U přepravených cestujících evidujeme meziročně tříprocentní nárůst. Potvrzuje se, že modernizace našeho vozidlového parku i služeb přivádí do vlaků stále více zákazníků, kteří nás volí jako dopravce jak na vnitrostátních, tak na mezinárodních linkách. Nárůst cestujících se pozitivně projevil i na výnosech z osobní přepravy, které dosáhly 16 miliard korun. Ve srovnání s prvním pololetím loňského roku je to nárůst o 1,6 miliardy korun,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec. Kromě mateřských Českých drah byly v prvním pololetí v zisku i všechny dceřiné společnosti a skupinové tržby meziročně narostly o více než 1 miliardu na 25,4 miliardy korun.

## Osobní doprava

Modernizace vozidlového parku a vylepšování služeb přispěly k nárůstu zákazníků na vnitrostátních i mezinárodních linkách. Dařilo se především v oblasti mezinárodní přepravy, kde tržby vzrostly o 23%. Projevila se tak celkově rostoucí poptávka i rozšíření nabídky nočních spojů, které jsou u cestujících stále více vyhle-





# Jihočeským krajem se prohání Lišky i Panterě

Jihočeský kraj převzal sedm nových motorových jednotek RegioFox a dalších pět elektrických dvouvozových RegioPanterů. Po kolejích v regionu tak nyní jezdí 15 nejmodernějších RegioPanterů druhé generace. Spolu se čtyřmi jednotkami první generace zajistí tyto vlaky kompletní regionální dopravu na elektrizovaných tratích.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

České dráhy dokončují rozsáhlou modernizaci vozidlového parku, která spočívá v nasazení sedmi nových jednotek RegioFox a převzetí dalších pěti dvouvozových RegioPanterů druhé generace. Tím se počet těchto moderních elektrických vlaků v kraji zaokrouhlí na 15.

„Jednotky RegioPanter i motorové RegioFoxy se mezi našimi cestujícími těší velké oblibě a jsem přesvědčen, že příznivce si najdou i mezi Jihočechy. Nabízí vše, co patří k modernímu a pohodlnému cestování – klimatizaci, wi-fi, dostatek místa, tichý provoz a nejmodernější zabezpečovací systémy,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec s tím, že dvaadvacet moderních vlaků představuje více než 2 900 komfortních sedaček pro cestující.

## Obnova od roku 2012

Obnovu vozidlového parku v Jihočeském kraji zahájily České dráhy v polovině roku 2012, kdy postupně začaly přebírat od výrobce a nasazovat do provozu čtyři dvouvozové elektrické jednotky řady 650 RegioPanter 1. generace. V období do začátku roku 2014 tyto vlaky postupně začaly zajišťovat většinu spojů na regionální lince České Budějovice – Strakonice a téměř všechny spoje na lince České Budějovice – České Velenice.

Mnohem rozsáhlejší proměnou pak prošla vozba v elektrické trakci během první poloviny roku 2022, kdy výrobce Škoda Group dodal Českým drahám dalších deset nových RegioPanterů 2. generace (řada 650.2). Jednotky převzaly zbývající výkony mezi Strakonice, Českými Budějovicemi a Českými Velenicemi a poté byly

nasazeny na linkách z Českých Budějovic do Písku a Jindřichova Hradce, na větší spoje z Českých Budějovic do Horního Dvořiště (s výjimkou vlaků, které pokračují z Rybníka do Lipna nad Vltavou, a mezinárodních vlaků České Budějovice – Linz Hbf) a z krajské metropole do Tábora. Nasazení těchto vlaků na zbývajících spojech z Českých Budějovic do Horního Dvořiště a do Lipna nad Vltavou umožní převzetí další pětice RegioPanterů. Tato dodávka pokračuje, České dráhy již převzaly čtyři jednotky, a k jejímu završení by mělo dojít na začátku října. V jihočeské flotile pak ČD budou mít patnáct RegioPanterů 2. generace a čtyři jednotky z první série.

Po dokončení dodávky RegioPanterů zajistí tyto moderní vlaky kompletní regionální dopravu na elektrizovaných tra-

tích, kde objednává vlaky Jihočeský kraj. Cestující se Pantery svezou na tratích České Budějovice – Strakonice, České Budějovice – Písek, České Budějovice – Veselí nad Lužnicí – Jindřichův Hradec, České Budějovice – Veselí nad Lužnicí – Tábor, České Budějovice – Horní Dvořiště a Rybník – Lipno nad Vltavou.

Obnova pokračuje i u vlaků zajišťujících výkony na neelektrizovaných tratích. Pro Jihočeský kraj je určeno sedm jednotek řady 847 RegioFox. Výrobce PESA ČD dodal šest kusů, poslední dorazí na podzim. Dočasně jsou první Lišky nasazené na trati mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Velenicemi, od října zamíří na trať Tábor – Milevsko. Od nového grafikonu bude sedm Foxů vozit cestující na plánované lince mezi Táborem, Pískem a Strakonice. ○



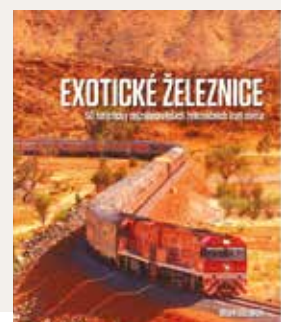
## Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc říjen zní: **Kde leží nejvýše položená trať na světě? Která města spojuje a jaký je její nejvyšší bod?**

Své odpovědi nám zašlete do **29. října** na adresu [soutez@cd.cz](mailto:soutez@cd.cz). Do předmětu zprávy uveďte „Železničář říjen“. Tentokrát se hraje o knihu *Exotické železnice*.

*Správná odpověď z č. 9: Parní lokomotiva konstruktéra Roberta Stephensona se jmenovala Rocket (Raketa) a postavena byla v roce 1829. Publikaci 150 let v Nymburce získává Kateřina Jandová, Pardubice.*



# ČD za pololetí přepravily 82 milionů cestujících

Cestujících ve vlacích Českých drah letos opět přibýlo. Za první pololetí přepravily bezmála 82 milionů lidí, tedy meziročně zhruba o 2,5 milionu více. Největší nárůst zájmu dopravce zaznamenal u mezistátních linek. Přesto se zatím nepodařilo vyrovnat předcovidový rok 2019, kdy v prvním pololetí vlaky ČD jelo 91,6 milionu pasažerů.

Počet cestujících a přepravní výkon ČD			
Ukazatel	1. pololetí rok 2023	1. pololetí rok 2024	změna 2023/2024
počet cestujících (v mil.)	79,1	81,6	+ 3,2%
přepravní výkon (v mil. oskm)	3 609	3 914	+ 8,5%
průměrná přepravní vzdálenost (v km)	45,6w	48,0	+ 5,3%



představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

## Lákadlem moderní vlaky

U domácích spojů roste podle něj nejvíce poptávka na linkách v dálkové dopravě a v regionální dopravě, kde dopravce ve spolupráci s objednateli nasadil moderní vlaky s řadou dalších doplňkových služeb. „V dálkové dopravě jde především o linky spojující Prahu s Českou Třebovou, Olomoucí, Ostravou, Brnem a Českými Budějovicemi. V regionální dopravě evidujeme růst počtu cestujících například v Olomouckém kraji, kde v průběhu roku došlo k nasazení nových vozidel, ke zvýšení cestovní rychlosti a zkrácení cestovních časů,“ doplnil předseda představenstva.

Vedle počtu cestujících výrazně narostl přepravní výkon a průměrná přepravní vzdálenost se prodloužila o 2,4 kilometru. Přírůstek cestujících a přepravních výkonů je úspěchem i s ohledem na změnu dopravce na frekventované příměstské lince P1 jih na Plzeňsku. Reálně je tak růst počtu zákazníků na srovnatelném území ještě o něco vyšší.

V poptávce po cestování trvá pocovidový trend práce z domova nebo pracovních videokonferencí, který ovlivňuje poptávku po dojíždění do zaměstnání a na služební cesty. Naopak České dráhy sledují trvalý větší zájem o volnočasové cestování. To se projevuje například v pravidelném posilování spojů pro fotbalové a hokejové fanoušky nebo v zájmu o mezistátní turistické cesty. ○

Redakce | Foto: archiv ČD

Cestující zároveň ve spojích národního dopravce za prvních šest měsíců ujeli 3 914 milionů kilometrů. „První polovina letošního roku potvrzuje dlouhodobý trend rostoucího zájmu o železniční dopravu na dálkových linkách. Ve srovnání s první polovinou roku 2023 jsme přepra-

vilili zhruba o 2,5 milionu cestujících více a přepravní výkon je vyšší o 305 milionů oskm. Výrazně narostla přepravní vzdálenost na 48 kilometrů. Největší nárůsty až v desítkách procent sledujeme především u mezistátních dálkových linek, které spojují Prahu s Vídní, Berlínem, Hamburkem a Drážďany, tedy u spojů Berliner a Vindobona,“ řekl předseda

## Drážní úřad informuje

Hledáme nové kolegyně a kolegy! Staňte se součástí týmu Drážního úřadu. Podílíme se na fungování kompletního drážního systému v ČR a nabízáme řadu benefitů.

### Odborný rada oddělení personálně-ekonomického a právního

Posuzování finančních požadavků nad rámec schváleného rozpočtu, správa majetku, zpracování cestovních dokladů.

### Odborný rada oddělení úředních povolení a licencí drážní dopravy

Agenda úředních povolení k provozování dráhy, oprávnění k provozování drážní dopravy a posuzování odborné způsobilosti. Výkon státního dozoru

### Vedoucí oddělení interoperability a pevných subsystémů

Metodické vedení agendy změny kategorie drah, rušení drah, odstraňování zdrojů ohrožení dráhy, interoperabilita tratí, koordinace státního dozoru.

### Odborný rada oddělení bezpečnosti provozu a oddělení interoperability a pevných subsystémů

Výkon státního dozoru na drahách a drážní dopravě, změny kategorie drah, rušení drah, stanovení názvů zastávek, odstranění zdrojů ohrožení dráhy, dohled nad posuzováním subsystémů v rámci interoperability tratí.

Aktuálně vypsaná výběrová řízení sledujte na [www.ducr.cz](http://www.ducr.cz), případně kontaktujte naši personalistku, Lenku Němečkovou na [nemeckova@ducr.cz](mailto:nemeckova@ducr.cz) nebo na tel. 602 686 790.





# Obnova regionální flotily na Vysočině skončila

Z větší části už jen moderní bezbariérové vlaky brázdí regionální tratě na Vysočině. České dráhy dokončily dva roky trvající obnovu vlaků v regionu. V uplynulém roce byly na elektrifikované tratě dodány moderní elektrické jednotky RegioPanter, letos k nim přibýly motorové jednotky RegioFox v celkovém počtu devíti kusů.

Redakce | Foto: archiv ČD

Právě RegioPantery a RegioFoxy si veřejnost mohla podrobně prohlédnout při Dnu dopravy, který se začátkem září konal v Havlíčkově Brodě. „Kraj Vysočina dlouhodobě usiluje o zlepšení veřejné dopravy. V tomto směru jsme aktivní v oblastech sestavování jízdních řádů, zavedení tarifu IDS VDV a v neposlední řadě i v potřebě nasazovat nová vozidla, která zajišťují jednotlivé spoje. Proto jsem rád, že cestující už mohou naplno využívat 15 nových jednotek, které na základě smlouvy s ČD kraj objednal. A už nyní připravujeme podmínky pro zajištění drážní dopravy v Kraji Vysočina od roku 2030, kdy plánujeme nově nasadit na železniční síti v Kraji Vysočina jak

nová elektrická vozidla, tak i vozidla elektrobatervová,“ řekl hejtmán Kraje Vysočina Vítězslav Schrek.

Podle předsedy představenstva a generálního ředitele Českých drah Michala Krápince letos dodané RegioFoxy doplňují již fungující „zvířecí rodinu“ v podobě elektrických jednotek RegioPanter a menších motoráků RegioSpider původem z Německa. „Když k tomu doplníme ještě vozy řady 814, tedy RegioNovy, znamená to, že už prakticky každý regionální vlak na tratích v objednávce kraje poskytuje důstojný přístup pro cestující na vozíku nebo osoby se sníženou pohyb-



livostí. To pokládám za důležitou pozitivní zprávu, protože moderní železnice má být přístupná všem bez rozdílu,“ uvedl.

## Kraj jedním z průkopníků

„Vysočina se stala jedním z průkopníků v dodávkách RegioFoxů, kdy jsme všech devět nových vlaků na tratě uvedli během jedenácti dnů v první polovině června. Lišky, jak RegioFoxům u nás říkáme, nabízejí vše, co lze očekávat od moderního cestování vlakem. Mají klimatizované prostory, elektrické zásuvky a USB pro dobíjení cestovní elektroniky, palubní wi-fi síť, která usnadní připojení na internet, ale také prostory pro kočárky, jízdní kola a další vybavení. I regionální vlak je tak možné proměnit v místo pro odpočinek nebo v pojízdnou kancelář,“ popsal nové motorové jednotky od polského výrobce Pesa člen představenstva a náměstek pro osobní dopravu Českých drah Jiří Jeřeta.

České dráhy v roce 2023 uvedly na koleje v kraji šest dvouvozových elektrických jednotek RegioPanter, které jezdí na elektrifikovaných páteřních tratích mezi největšími městy regionu. Cestující se s nimi od loňského podzimu svezou na trati č. 250 mezi Havlíčkovým Brodem a Žďárem nad Sázavou, na trati č. 225 Havlíčkův Brod – Jihlava / Jihlava město a také na trati č. 230 z Havlíčkova Brodu přes Čáslav a Kutnou Horu do Kolína, čímž vznikla kapacitní linka propojující Vysočinu se Středočeským krajem.

Motorové RegioFoxy poskytují cestujícím služby na trati z Havlíčkova Brodu do Žďárce nad Doubravou a dále do Pardubic a z Havlíčkova Brodu přes Jihlavu do Telče a Slavonic.

Foxy a Pantery na lokálních tratích doplňuje 13 jednotek RegioSpider, které také nabízejí klimatizovaný interiér, bezbariérový nástup, palubní wi-fi síť nebo elektrické zásuvky 230 V pro dobíjení cestovní elektroniky, navíc díky řešení s dvounápravovými podvozky mají klidnější a měkčí jízdu než starší motorové vozy řady 809/810 nebo jednotky RegioNova. Tyto jednotky zakoupily České dráhy v Německu a využívají je na neelektrifikovaných nebo méně frekventovaných tratích. ○



# Linky R17, R11 a Ex7 posílí moderní vagony

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

Petr Slonek | Foto: Michal Málek

Dálkovou vlakovou dopravu na třech linkách do Jihočeského kraje posílí několik desítek modernějších vozů s rozšířeným sortimentem služeb. „Naše možnosti obměny nejsou neomezené, přesto jsme po dohodě s objednatelem, jímž je ministerstvo dopravy, přistoupili ke zlepšení vozby a na vybraných rychlících se tak cestující začnou setkávat s modernějšími vozy. První změny si už cestující mohli všimnout. Od poloviny srpna jsme na linku R17 z Prahy do Českých Budějovic a Českých Velenic v pravidelném řazení začali radit nově vůz řady Bmz<sup>229</sup>. Určený je hlavně pro cestující

s dětmi, kteří mohou využít speciální dětský oddíl s kinem. Navíc zařazujeme místo původního jednoho vozu s místy na uložení kol a jednoho oddílového vozu bez míst na kola nově hned dva vozy řady Bdpee<sup>231</sup>, které poskytují cyklistům celkem 10 míst pro uložení jízdních kol,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Od poloviny prosince letošního roku navíc budou v případě poptávky na tyto spoje jako posilové vozy řazené zejména modernizované oddílové vozy typu Bmz<sup>229</sup> nebo Bmz<sup>226</sup>, což zvýší kvalitu cestování především v dopravně exponovaných dnech a také během léta.

Úprava řazení nastala od poloviny srpna také u linky Ex7 Jižní expres z Prahy přes České Budějovice do Lince, respektive Českého Krumlova. V základní pětivozové soupravě je nově řazen místo velkoprostorového vozu Bdmpee<sup>233</sup> oddílový vůz Bmz<sup>226</sup>, který nabízí dostatek místa v kupě se šesti místy, wi-fi a klimatizaci. Tyto vozy navíc mohou jet rychlostí až 200 km/h. Změna se od prosince dotkne i posilových vozů, kde se budou v pravidelném provozu využívat také jen oddílové vozy Bmz<sup>226</sup>.

## Na R11 moderní vozy 1. třídy

Větší změny pak od prosince chystají ČD v rychlících linky R11 Rožmberk / Bezdrev, které spojují západ a jih Čech s Vysočinou a Jihomoravským krajem. Cestující se mohou těšit na větší pohodlí v první třídě, které zajistí velkoprostorové vozy řady ABpee<sup>347</sup>. Ty znají cestující z rychlíků mezi Prahou a Hradcem Králové.

„Doposud jsme na spoje linky R11 nasazovali kombinovaný vůz s oddíly první i druhé třídy, který nebyl klimatizovaný. To není standard, který bychom chtěli v roce 2024 nabízet cestujícím. V soupravách ho proto nahradíme moderním vozem, který už klimatizaci má. Z rychlíků této linky navíc vyřadíme také další starší typ vozu se stahovacími okny a nově ho nahradíme velkoprostorovým vozem řady Bpee<sup>237</sup> s klimatizací, zásuvkami a wi-fi,“ popsal novinky náměstek. V soupravě tak nově budou řazené hned dva další modernizované vozy. „V rychlících Rožmberk a Bezdrev se také v pravidelném provozu přestanou využívat vozy řady B<sup>209</sup> s osmimístnými oddíly. Místo nich a také v případě posil během dopravních špiček pojedou pohodlnější vozy řady B<sup>209</sup> se šesti místy v kupě,“ upřesnil Jeřeta.

V rámci linek Balíčku Jih, tedy vlaků linek R11, R17 a Ex7, nasadí ČD od prosince změny jízdního řádu do denního oběhu vlaků nově 57 moderních vozů. ○

## Plánované změny v řazení na vybraných linkách od JŘ 2025

Linka Ex7 (Praha – Tábor – České Budějovice (– Český Krumlov) – Linc)



Linka R17 (Praha – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice / České Velenice (– Vídeň))



Linka R11AB (Plzeň – Strakonice – České Budějovice; České Budějovice – Jihlava – Brno)



# InnoTrans 2024

## Do Berlína dorazil ComfortJet i nová naděje pro lokálky



Velkolepá přehlídka moderní železniční techniky po dvou letech opět přilákala tisíce zájemců o drážní trendy z řad laické i odborné veřejnosti. Na ploše o velikosti téměř kilometru čtverečního nedaleko berlínského olympijského stadionu byly k vidění lokomotivy, vlakové jednotky, tramvaje, ale také různé pracovní stroje, infrastrukturní možnosti, technologie pro veřejnou dopravu, prostě vše podstatné, co má blízko ke kolejím. A jelikož má blízko ke kolejím i Česko, nechyběla rovněž řada jeho zástupců.

Vít Čepický | Foto: autor, Petr Štáhlavský

České dráhy na InnoTransu prezentovaly netrakovní jednotku ComfortJet. A to společně s výrobcí, tedy Škodou a Siemensem, jenž ji pro veletrh opatřil polepy odkazujícími na vlastní názvy produktové řady netrakovní jednotky. K vidění tedy byl řídicí vůz první třídy Afmpz, restaurační vůz s oddílem druhé třídy BRmpz a koncový vůz Bdmpz se standardním přechodem. Návštěvníci tak měli možnost vidět na třech vozech praktická řešení celé originálně devítivozové soupravy.

Tu ještě doplňovala prezentační lokomotiva Siemens Vectron pro rychlost 230 km/h. Lokomotiv stejného typu objednal Česká dráhy již v roce 2022 rovných 50, přičemž první z nich by měly být dodávány v závěru příštího roku, aby později postupně přebíraly vozbu (nejen) ComfortJetů a railjetů v České republice i přilehlém středoevropském prostoru. Kdo ví – třeba se s jednou z nich setkáme na příštím InnoTransu...

Slavnostního představení ComfortJetu na berlínském výstavišti se zúčastnili kromě jiných také generální ředitel Českých drah Michal Krapinec, ministr dopravy Martin Kupka či zástupci výrobce. „Soupravy nyní přebíráme v dočasném osmivozovém řazení bez řídicího a restauračního vozu, které by nám výrobce měl začít dodávat v průběhu příštího roku,“ řekl během ceremonie Michal Krapinec.

„Jak budou pokračovat přebírky ComfortJetů, rozšíříme jejich provoz i na vlaky Vindobona a Metropolitan. Postupně tak ovládnou přepravu cestujících na našich nejdůležitějších mezistátních linkách a spolu s tím na nejvýznamnějších vnitrostátních koridorech z Prahy do Brna, Pardubic nebo Ústí nad Labem,“ dodal.

Poměrně symbolicky najížděla jedna z nových jednotek v dočasně osmivozové konfiguraci s připojeným jídelním vozem WRmz<sup>815</sup> právě během těchto slov své první kilometry s cestujícími po německých kolejích. V úterý 24. září vyjel ComfortJet vůbec poprvé na pár Berlinerů v podobě EC 178 / 175, aby o den později vyzkoušel též dvojici spojů EC 176 / 177. A právě na tyto dva obraty jsou dvě soupravy pravidelně nasazovány od neděle 29. září.

„Jsme potěšeni skokem v kvalitě, který nový ComfortJet znamená pro naše cestující. Nejenže nabízíme více míst

Představení ComfortJetu se těšilo bohaté pozornosti.



První česká duální lokomotiva DualShunter



k sezení a pohodlí na vyhledávané trase Praha – Berlín – Hamburk, ale brzy budeme moci zkrátit i dobu jízdy. ComfortJet je skutečný evropský vlak. Díky třem systémům napájení a povolení v sedmi zemích může spojit Graz a Budapešť na jihu přes Prahu s Berlínem a Hamburkem na severu. V budoucnu bude jezdit dokonce až do Kodaně. Jsme rádi, že můžeme společně s Českými drahami realizovat tak ambiciózní projekty,“ pochvaloval si před vysta-



Široká současná i nová nabídka českého výrobce sedadel Borcad



Ze Skupiny ČD se tradičně prezentoval Výzkumný Ústav Železniční.



venou jednotkou předseda představenstva a CEO Deutsche Bahn Fernverkehr Michael Peterson. Příští cesta vlakem z České republiky na InnoTrans by díky tomu mohla vypadat úplně jinak.

### Čeští zástupci na InnoTransu

Z českých zástupců jsme již zmínili Škodu – a ještě u ní chvíli setrváme. V segmentu železničních vozů totiž v Berlíně představila rovněž zajímavý koncept „Sleep in motion“, který naznačuje, jakým směrem by se noční vlaková doprava mohla vy-

víjet. Výhodou představeného řešení má být zejména netypický půdorys lůžka, který lépe reaguje na pohodlný spánek. Zároveň ovšem rovněž optimalizuje prostorovou náročnost přepravy spících cestujících. Uvidíme, zdali se následně Škoda vydá na cestu od modelu ke skutečné realizaci.

Ještě mnohem významnější byla pro Škodu prezentace nové tramvaje 41T pro německý Bonn, tedy konkrétně podnik SWB Bus und Bahn, kterému dodá celkem 28 vozů. Pozornost poutala nejen díky exkluzivnímu umístění na styku hlavních veletržních tras, ale také konstrukcí tříčlankového obousměrného vozu s otočnými podvozky, které se nacházejí pouze pod krajními články a nesou velice prostornou střední část. Škoda tímto jen potvrzuje rostoucí úspěchy jejích tramvají na zahraničních trzích.

A ještě jedno české vozidlo bylo k vidění na venkovní výstavní ploše. CZ LOKO přivezlo vrchol ze své nabídky, totiž lokomotivu DualShunter vybavenou elektrickým a dieslovým pohonem. Konkrétní vystavený stroj byl v barvách italského zákazníka Mercitalia Shunting and Terminal, který si první kus slavnostně převzal.

Také uvnitř hal byla česká stopa výrazná. Výzkumnictví zastupovaly Výzkumný Ústav Železniční, který opět poutal zejména svým zdařilým modelem malého a velkého okruhu, nebo Výzkumný ústav kolejových vozidel. Nechyběla samozřejmě ani společnost AŽD Praha, jež se orientovala převážně na odborná fóra a prezentaci technologie autonomních vlaků.

Výraznou expozici lákající na příjemné posezení, což mělo na veletrhu s chronickým nedostatkem míst k odpočinku velký úspěch, představila firma Borcad, tedy přední evropský výrobce sedadel z Fryčovic. K vidění byla sedadla pro novou generaci rakouských railjetů nebo celá rodina nových sedadel Flexio Family. Zásadní zastoupení ale samozřejmě měla jejich sedadla i ve vystavených drážních vozidlech na venkovní ploše.

Řadu přednášek o současnosti a zejména budoucnosti podstatné součástí dálkového cestování, tedy stravování na palubě vlaků, připravila mezinárodní skupina sdružující vlakové cateringové společnosti IRCC, v níž má velmi výraznou stoupu firma JLV.

Dále byla k vidění řada dalších českých firem, jejichž výčet by byl nad rámec prostorových možností těchto stránek, za všechny tedy jmenujme alespoň výrobce brzdových komponentů DAKO-CZ, DT – Výhybkárnu, MSV Elektroniku nebo Pars.



← Tramvaj Škoda 41T pro německý Bonn



Stadler RS Zero s vodíkovým a bateriovým pohonem jako možná budoucnost lokálních tratí

### Světové novinky

Moc často se nestává, aby mezi všemi drážními jednotkami v podobě moderních souprav na vyšší rychlosti poutal pozornost jednočlánkový, necelých třicet metrů dlouhý vlak pro regionální tratě, ale Stadler RS Zero se na InnoTransu rozhodně neztratil. Ve středoevropském prostoru to dává velký smysl, jelikož by mohl být vítanou záchranou pro řadu regionálních spojnic.

Stadler RS Zero je evidentním nástupcem Stadleru RS1, oblíbeného motorového vozu, který dobře známe i z našich tratí. Zároveň se ale již dekádu nevyrábí a nemá mezi novými vozy alternativu. To je proto jeden z důvodů, proč České dráhy v poslední době nakupují řadu těchto motorových vozů z druhé ruky a modernizují je pro provoz na našich tratích s nižšími přepravními nároky. Na přechodnou dobu stále půjde o kvalitní vozidla poskytující cestujícím veškerý potřebný komfort.

Díky Stadleru RS Zero konečně začíná být v tomto segmentu po letech optimistický také pohled do budoucna. Výrobce však původní koncept posunul do reality současné doby. Přišel s vozem, jenž nenabízí dieselový motor, ale už pouze vodíkový a (nebo) bateriový pohon.

I vedlejší tratě bez plánované elektrifikace tak budou mít možnost lokálně bezemisního provozu.

Představený 27,4 metru dlouhý vůz na první pohled zaujme lichoběžníkovými okny, která jasně odkazují k předchozí generaci, pro kterou byla typická. Kapacita jednovozové jednotky je 70 cestujících, jimž je mezi dvěma dvoukřídlými dveřmi k dispozici nízkopodlažní prostor s toaletou, nad podvozky je pak podlaha zvýšená, přičemž je výrobce osadil zajímavými alternativními způsoby posezení.

Vůz by měl být testován od roku 2026 na tratích v Durynsku,

nechme se tedy překvapit, jestli se s ním v průběhu času nesetkáme (či s jeho plánovanou dvoučlánkovou variantou) také na tuzemských kolejích, pro řadu z našich tratí totiž působí více než vhodně, čemuž na veletrhu odpovídal zájem českých návštěvníků.



Patrně nejdelší fronta na prohlídku se v průběhu celého InnoTransu tvořila u jednotky Siemens Velaro pro Egypt. Pro severoafrickou zemi jde vskutku o revoluční změnu, souprava přiznaně vycházející z německých ICE 3 bude jezdit na budované, téměř 2 000 kilometrů dlouhé síti nových vysokorychlostních tratí. Celkem jich má být dodáno 41, designovány jsou pro rychlosti až do 250 km/h.

Závan vysokých rychlostí přinesla na InnoTrans také nová generace ETR 1000 pro Trenitalia od Hitachi Rail, patrný byl obecný příklon k elektromobilitě a pohonům kombinujícím baterie či vodík. Dvoustrojovou jednotku ukázal Stadler, vůbec jeden z nejagilnějších vystavovatelů, v podobě vozidla Flirt Akku, vlakotramvaje zastupoval Tramlink pro Saarbahn, vídeňské příměsto přivezl do Berlína Stadler KISS, Siemens krom Velara prezentoval také dvoupatrové Mireo, do Dolního Saska zamířil Alstom Coradia MAX. A své si představili i Číňané.

InnoTrans během čtyř dní prokázal svou mimořádnou pozici mezi dopravními veletrhy, čemuž odpovídal trvalý enormní zájem návštěvníků, ale samozřejmě také vystavovatelů, kteří obrovské prostory zcela zaplnili. Tak tedy zase za dva roky! ○



Pracovní stroje měly bohaté zastoupení.



Největší fronta se stála na Siemens Velaro pro Egypt.



Další snímky z reportáže



Stav po povodních na české železnici k 16. 9. 2024

# Ničivé povodně zasáhly i železnici

Po mnoha letech se do Česka vrátily ničivé povodně. V září zaměstnanci Českých drah, Správy železnic i cestující čelili několik dní trvající přírodní pohromě. České dráhy přerušily provoz asi 20 % spojů, zejména v Moravskoslezském a Olomouckém kraji, včetně koridorové trati mezi Hranicemi na Moravě a Ostravou. Pod vodou se ocitlo i depo v Bohumíně.

Petr Slonek | Foto: archiv Správy železnic

Povodně na Česko udeřily s obrovskou intenzitou. S problémy způsobenými extrémními srážkami a vichrem se téměř celá ČR potýkala od pátku 13. září. Hned první den záplav působily vlakům největší komplikace stromy popadané na tratě, kdy vlak ČD hned osmkrát najel do spadlého stromu, popadaných větví nebo zeminy sesunuté na trať. V dalších šesti případech se strojvedoucímu ČD podařilo před překážkou bezpečně zastavit. Všechny události se naštěstí obešly bez zranění.

Komplikace na železnici pokračovaly i během víkendu 14.–15. září, nejhorší situace byla na Jesenícku a Ostravsku, kde voda zaplavila několik tratí. Pády

stromů a větví do vedení pak komplikovaly provoz na tratích po celé republice. Vzhledem k zatopení silnic nebylo možné všude zavést pro cestující náhradní autobusovou dopravu. Škody na infrastruktuře dosáhnou stovek milionů korun. Jen na hlavním koridoru z Prahy do Ostravy se nejezdilo zhruba týden a první vlak tudy projel až v sobotu 21. září. Na mnoha tratích však zůstává provoz zastavený i nadále. Zavedení dalších spojů závisí na tom, jak se bude dařit odstraňovat následky povodní na infrastruktuře.

## Zatopené středisko údržby

V Bohumíně voda v sobotu 14. září zatopila část Střediska údržby Českých drah, konkrétně pracoviště technicko-hygie-

nické údržby. Kvůli vážné povodňové situaci v Bohumíně bylo středisko údržby zcela vyklizeno. Po opadnutí vody se zaměstnanci ČD vydali prostory depa společně s dalšími pracovníky uklízet. Jedná se o jedno z největších dep v ČR, kde se starají o soupravy dálkových vlaků a vozidla pro regionální dopravu v celém Moravskoslezském kraji. Voda zaplavila haly údržby, odstavná kolejiště i elektricky ovládané výhybky. V době povodně byla v depu odstavena také řada vozidel.

Po dohodě s krizovým štábem města Děčín byl od 15. září v děčínském depu připraven v pohotovosti pro případný zásah IZS ve směru Dolní Žleb zvláštní motorový vlak ČD v podobě vozu 809. Místní silnice byla kvůli vysoké hladině Labe uzavřena. O den později je hasiči využili k jízdě do Prostředního Žlebu k člověku, který měl zdravotní potíže. Povodňové vlaky ČD zavedly už při povodních v roce 2002 také na dalších místech, například v Ústí nad Labem, protože silnice byly zatopené a do mnoha částí města se dalo dostat jen po železnici.

Vlakové čety také daleko více pomáhaly lidem vyhledávat navazující spoje, zaměstnanci Kontaktního centra vyřizovali v nevytíženějších dnech šestkrát až desetkrát větší počet telefonních dotazů a odesílali asi dvojnásobek e-mailů. Strojvedoucí při pomalé jízdě sledovali terén kvůli riziku pádu stromů nebo podemletí kolejí, dispečeri ČD zajišťovali náhradní dopravu. Cestující mohli vracet vnitrostátní i mezinárodní jízdenky bez omezení. Kvůli povodním se odložily oslavy Dne železnice v České Třebové. ○



## Stav exteriérů Elefantů se zlepšil, na řadě jsou nyní interiéry

Boj s vandalismem v jednotkách CityElefant jezdících v pražské aglomeraci je nesmírně nákladný, ale postupně se začíná vyplácet. Už nyní lze pozorovat výrazné zlepšení jejich venkovního vzhledu, série opatření proti útokům vandalů pak bude v dohledné době znát i v jejich interiérech. Tak jako u exteriéru má pomoci kombinace zvýšené údržby a několika technických opatření, která sice stojí nemalé prostředky, ale zároveň prokazují účinnost. Pojďme si je představit.

Vít Čepický | Foto: autor

Dvoupodlažní jednotky řady 471 patří ke stálícím pražské příměstské dopravě. Postupně převzaly štafetu od starých pantografů řady 451 a 452 a cestujícím nabídly skokové zvýšení komfortu – nízkopodlažní vstupy, příjemný interiér, klimatizaci, postupně také wi-fi nebo zásuvky pro drobnou elektroniku. Bohužel se tyto stále moderní vlaky staly zároveň čím dál oblíbenějším terčem vandalů, přičemž tento problém v posledních letech vygradoval.

České dráhy proto ve spolupráci s objednateli dopravy, tedy Středočeským krajem a Prahou, připravily kampaň Společně za čisté vlaky. Jejím prvotním úspěchem je vnější stav vozidel, za jehož zlepšením stojí hned několik opatření, která jsou účinná ve své kombinaci. Východní podmínky přitom nebyly úplně příznivé; vysoký denní proběh vozidel a časté odstavování v koncových stanicích umožňovaly jen minimální možnosti odstavů pro čištění nad stanovený rámec.

Primární snaha tak směřovala k lepší ostraze odstavených jednotek a větší

efektivitě a možnostem vnější očištění. To by však samo o sobě přece jen nestačilo. Jako stěžejní se ukázala změněná technologie péče o vnější lak. Původní způsob čištění graffiti chemikáliemi z laku jednotek je velmi finančně i časově nákladný, zkracuje životnost laku i nezbytných popisků vozidel a je zároveň ekologicky náročný – jak na spotřebu vody, tak na použití různých mycích prostředků.

Vhodným řešením se ukázaly být vnější antigraffiti polepy s integrovanou ochranou proti vandalismu. Ty přinášejí řadu benefitů – jejich realizace na jedné

jednotce CityElefant trvá pouhých 7-10 dní, výrazně zkracují dobu odstavu pro odstranění graffiti (až o 40 %), samotné čištění je pak ekologicky úspornější díky možnosti využít technologie „suchého čištění“. Výsledná zkrácená doba čištění se pozitivně projevuje v podobě možnosti odstraňovat za stejnou dobu více graffiti. Neporézní antigraffiti fólie má zároveň delší životnost a násobně delší záruku oproti standardnímu laku, výhodou pro objednatele rovněž je, že se rovnou vytváří v požadovaných barvách Pražské integrované dopravy a při odstraňování graffiti nedochází k jejímu poškození.

### Zlepšení v interiérech

Po postupném zlepšení stavu exteriérů logicky přichází na řadu také zvelebení stavu prostor, ve kterých tráví svůj čas naši cestující. A opět se jedná o kombinaci opatření. Největší výhodou CityElefantů, tedy jejich efektivní dvoupodlažní uspořádání, je z hlediska předcházení vandalizmu jejich největší nevýhodou. Čmárající mají více možností se skrýt před pohledy cestujících i vlakového personálu a ničit interiér zejména ve vstupních prostorech, na představicích, toaletách a v mezipatrech. Tyto prostory typicky vypadají nejhůře.

A právě na ně se soustřeďuje aktuální pozornost. Problémem bylo, že vandalové používají převážně speciální fixy s chemickým složením, které naleptává počmáraný povrch, kvůli čemuž se barva vpíjí přímo do obložení. Jejich očista je mimořádně složitá a mnohdy zůstávají stopy a šmouhy i po hloubkovém čištění, což cestující logicky nesou nelibě. České dráhy proto v rámci údržby začaly v těchto prostorech rovněž instalovat speciální antigraffiti fólie s texturou.



Ochranu se dočkají rovněž okna, která trpí zejména na poleptání a vrypy. I ony dostanou speciální, tentokrát transparentní fólie, jež mohou cestující z okolí Prahy znát například z metra nebo tramvají. Kromě prevence proti poškození mají mimochodem i další benefity – umožňují renovaci poničených oken bez nutnosti jejich výměny a zabraňují roztržení skla v případě jeho rozbítí. Zároveň ale cestujícím nijak nebrání ve výhledu.

Zkrátka nepříjdu ani spodní a horní oddíly pro cestující. Zde situace s vandalismem povětšinou není tak kritická, ale i tyto prostory si zaslouží řádnou ochranu. V tomto případě bude na trvale poškozená místa využita fólie v původní barvě interiéru. Jeho charakter se tak

nezmění, zároveň by mu ale měla být patřičná ochrana. S aplikací těchto úprav pak probíhá také hloubkové čištění sedadel, podlah, ostění a dalších prvků interiéru. Měsíčně se takto stihnou upravit tři až čtyři jednotky, hotovo by tedy mělo být do dvou let.

Od příštího roku navíc začnou v interiérech přibývat kamerové systémy s vysokým rozlišením a pokročilou AI pro identifikaci kritických situací, chytat vandaly při činu ale pomáhají též pracovníci bezpečnostních agentur ve spolupráci s policií již nyní. Ve výsledku se tím konečně daří zlepšovat podmínky v jinak oblíbených soupravách, jež budou pro pražskou příměstskou dopravu typické ještě řadu let. ○

Porovnání užitných vlastností fólie a laku vozidla

	lak	AG fólie
záruka	3 roky	8 let
životnost	~ 5 let	~ více než 8 let
doba aplikace	týdny	dny
přímá antigraffiti ochrana	NE	ANO
stálobarevnost	NE	ANO





## V Havlíčkově Brodě vyroste nová opravárenská hala

Především k zajištění kvalitního servisu nových jednotek RegioPanter a RegioFox bude sloužit zcela nová opravárenská hala v depu kolejových vozidel v Havlíčkově Brodě. Její výstavbu umožní smlouva, kterou České dráhy nedávno podepsaly s firmami Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod a TSS GRADE. Smluvní cena činí více než 235 milionů korun bez DPH.

Petr Slonek s využitím TZ | Foto: archiv ČD

Jedná se o další krok ve strategii modernizace opravárenského zázemí dopravce, která se zaměřuje na modernizaci servisního zázemí a zvýšení kvality servisu kolejových vozidel.

„Významné investice do pořízení moderních vlaků jsou propojené i s novými investicemi do servisního zázemí, kde budeme tyto vlaky udržovat pro cestující ve špičkové kondici. Potřebujeme proto více dlouhých průjezdných hal, v nichž uděláme servisní prohlídky i větší opravy na jedinou na celé několikavozové jednotce. Právě takovou halu začneme na podzim stavět v havlíčkovobrodském depu, kde mají svůj domov i jednotky RegioPanter a RegioFox. Nová hala nám umožní je opravovat a a vrátet je rychleji do provozu,“ vyzdvihl přínosy stavby místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro servis Michal Kraus.

### Délka 67 metrů

Průjezdná dvoukolejná hala pro údržbu vlaků má mít celkovou délku 67 metrů. Vybavena bude mostovým dvounosníkovým jeřábem s nosností až 12,5 tuny, obslužnými kanály, prohlížecími lávkami pro snadný přístup na střechu vlakové soupravy a vizuální kontrolu celého vlaku. Nedílnou součástí se stanou i elektromechanické patkové zvedáky, které jsou určeny pro zvedání kolejových vozidel, nebo také zařízení pro odsávání výfukových spalin. V boční přístavbě haly rovněž vznikne například zázemí pro zaměstnance nebo skladový prostor.

„Nová hala je určena ke komplexnímu provoznímu ošetření vozidel a ke korektivní údržbě, tedy opravám poškozených dílů a komponentů různého charakteru. Jde tedy o příslušné periodické prohlídky, například podvozků, dveří, brzdového systému a opravy, třeba když dojde k závadě na dveřích, klimatizaci a dal-

ších částech vlaků,“ upřesnil Martin Elstner, ředitel Oblastního centra údržby Východ, pod které spadá servisní areál v Havlíčkově Brodě.

Z depa v Havlíčkově Brodě jsou obsluhovány spoje v celém Kraji Vysočina a také v sousedních regionech, v Pardubickém, Středočeském nebo v Jihomoravském kraji. Technici se zde starají o nové motorové jednotky řady 847 RegioFox, elektrické jednotky 650 RegioPanter, motorové jednotky 844 RegioShark nebo o motorové vozy 841 RegioSpider.

Nejedná se však o první stavbu pro vylepšení zázemí v tomto městě. Už v loňském roce České dráhy v depu v Havlíčkově Brodě otevřely novou myčku kolejových vozidel.

### Chystají se další projekty

ČD navíc hodlají v modernizaci servisní infrastruktury pokračovat i na dalších místech v České republice. Jedná se především o výstavbu hal údržby, myček nebo sanitárních kolejí. „Další podobné stavby chystáme třeba v Českých Budějovicích nebo v Olomouci. V květnu jsme již zahájili výstavbu nové opravárenské haly ve Středisku údržby v Chebu,“ doplnil náměstek Kraus.

České dráhy plánují do roku 2031 investovat do rozvoje svého servisního zázemí přes 12 miliard korun. V tomto období vybudují čtyři nové haly údržby, dalších šest hal rozšíří a zmodernizují. Miliardy korun investují rovněž do nových myček, hygienických kolejí pro čištění souprav, do moderního strojního zařízení a také do nových technologií, jako jsou podúrovňové kolové soustruhy, zařízení nedestrukční defektoskopie nebo digitalizace procesů údržby. ○

# Hrubá stavba velkorysého bubenského nádraží je hotova

Při jízdě vlakem z pražského Masarykova nádraží na Kralupy nad Vltavou si nejde nepovšimnout působivé stavby nového nádraží Praha-Bubny. Z celého dříve rozsáhlého kolejiště tamější stanice zbyla jediná kolej, která obloukem obchází staveniště nyní již dokončeného skeletu moderního dopravního uzlu spojujícího tratě právě do Kralup, do Kladna a na pražské letiště, tramvajové zastávky a stanici metra C.

První vlašťovkou je nedávno otevřená průchozí trasa přibližně v ose prodloužených ulic Dělnická a Veletržní, jež symbolicky nese jméno nesmrtelného hrdiny a zachránce dětí za druhé světové války Nicholase Wintona.

## Nová zastávka Praha-Výstaviště

Kralupský viadukt se záhy napojuje na stávající trať, ten kladenský se táhne obloukem, více než půlkilometrovým obloukem ve stopě původního jednokolejného náspu stáčí směrem k pražskému parku Stromovka. Právě na jeho okraji vyrostla nová zastávka Praha-Výstaviště. Opět se vytvoří napojení na tramvajové zastávky, dí-



Vít Čepický | Foto: autor

**S**tavba železobetonového skeletu nového bubenského nádraží skončila už letos v srpnu betonáží poslední části stropu. Právě ten dá budoucím nástupišťům svébytný charakter. Díky desítkám kruhových světlíků, ve volné chvíli si je můžete spočítat přesně, bude dovnitř 250 metrů dlouhé a 50 metrů široké stavby dopadat přirozené světlo.

Zatímco mezi Negrelliho viaduktem a nádražní budovou vzniká opticky spojená mostovka nad budoucí tramvajovou tratí, jež by sem měla být přeložena v souvislosti s výstavbou Vltavské filharmonie a dalšími změnami v okolí, směrem k zastávce Praha-Podbaba a Praha-Výstaviště již pokračují dvě dvoukolejné mostní estakády. Ty přispějí ke scelení kolejištěm dříve rozdělených Holešovic.



ky nové lávce nad kolejištěm navíc vznikne nové propojení nástupišť, přilehlé části Holešovic a parku Stromovka. Na dokončení prací bude navazovat také rekonstrukce značně zdevastované ulice U Výstaviště a prostoru před Průmyslovým palácem. Naopak opravy za novým podjezdem v ulici Dukelských hrdinů pomalu spějí ke svému závěru.

Za stanicí Praha-Výstaviště bude po jejím dokončení ještě nějakou dobu pokračovat původní jednokolejná trať. Zdvoukolejnění a elektrifikace návazného úseku ke stanici Praha-Dejvice se teprve projektuje, zahájení prací, jejichž součástí bude i hloubený úsek s podzemní stanicí u stanici metra Hradčanská, je plánované až na rok 2026. Celou novou trať do Kladna bychom se dle současných předpokladů mohli svěřit, pokud vše půjde dobře, na konci roku 2030. ○

Vít Čepický | Foto: autor

**S**e Zdeňkem Michlem jsme se potkali v prostorech Fakulty dopravní ČVUT, kde působí na Katedře chytrých měst a regionů. Předně tedy bylo důležité si vyjasnit, co si pod tím vlastně představí. „V principu jde o směs různých řešení, která se snaží využít současnou techniku a data využít k tomu, aby se nám žilo lépe, bylo to ekonomicky zvládnutelné, příjemnější a udržitelnější. Svým způsobem do toho lze zahrnout i chytré využití a plánování veřejné dopravy včetně železnice. A to jak z hlediska provozu, tak například odbavení cestujících, abychom mohli lépe reagovat na jejich skutečné potřeby,“ popisuje.

Například Praha podle něj má mnoho předpokladů pro to, aby se principy chytrého plánování dopravy uplatňovaly ve velkém. „Kapacita pro individuální automobilovou dopravu je víceméně vyčerpána, máme tu atraktivní nabídku veřejné dopravy a jsme schopni hlavní přepravní proudy stáhnout pod efektivní systémy – například metra nebo příměstské železnice. Existují tu navíc snahy pokračovat Novým spojením II, a jak snahy zpovzdálí sleduji, musím říct, že je to v dobrých rukách a daří se tam poctivě zachytit, co od systému do budoucna budeme potřebovat.“

Kvalitní práci s daty dokáže ocenit i na velké železnici. „Je hezké například vidět, jak nyní funguje aplikace Českých drah Můj vlak. Při porovnání s aplikacemi jiných dopravců v Evropě je jasně nejlepší. Jako cestující se tam dozvíte prakticky všechno pro to, aby cesta byla co nejpříjemnější, navíc velmi dobře šíří informace o zpoždění a mimořádnostech.“

Já jsem trochu i programátor a dovedu si představit, kolik práce stojí takový systém nejen vybudovat, ale také krmít všemi potřebnými daty a udržovat ho. Velmi to oceňuju. Samozřejmě je třeba ji neustále rozvíjet dál, aby takovou i zůstala, to je velká výzva. Do budoucna by se mi třeba líbilo, kdyby například uměla poradit s cestou přes větší nádraží a terminály ke konkrétnímu vlaku.“

### Z hecu do Curychu

Druhou podstatnou pracovní náplní Zdeňka Michla je průvodcování v nočních vlacích JLV. Předně tedy – jak sleduje rozvoj noční vlakové dopravy takříkajíc z první řady? „Přijde mi, že je to zatím spíše politické přání,“ myslí si. „Nyní vidíme stále zlomky provozu, který si pamatujeme z 90. let. Trendem je jít do kvality, většina cestujících už neakceptuje neklimatizované noční vozy, s tím ale



## Nechtěli, aby učil a věnoval se dráze, dnes dělá obojí

V mládí ho varovala matka učitelka před kariérou v pedagogice a otec strojuvůdce před dráhou. A tak dnes Zdeněk Michl působí na dopravní fakultě pražského ČVUT, brigádně vyráží po Evropě jako průvodce nočních vlaků a dopravě se věnuje skutečně naplno. Proto jsme se mohli věnovat širokému spektru témat – od stavu železnice u našeho největšího souseda přes inteligentní dopravní systémy až po ztracený klobouk.

jde ruku v ruce fakt, že jich je stále málo. S tím, co u nás máme, jsme stále schopni nabízet pouze jednotlivé vozy do některých destinací. A těžko můžeme dopravce jezdicí na komerční riziko nutit, aby ve velkém nakupovali nové soupravy.“

Sám na palubě nočních vlaků tráví tři až čtyři směny v měsíci, každá z nich ale znamená dvě noci, ve výsledku tak tráví na dráze slušnou porci času. Přitom se

k tomuto povolání dostal, jak říká, z hecu. „Kolega, se kterým jsme dříve spolupracovali na zájmových stránkách Želpage, zamířil k JLV a zlanal mě. Žádné úlevy jsem přitom samozřejmě neměl; prošel jsem zcela standardním výcvikem a jezdím už přes rok,“ říká.

Na cestách ho nejvíce baví kontakt s cestujícími. „Už jsem několikrát potkal lidi, které znám. A kteří byli často vel-



mi překvapení, v jaké situaci jsme se to potkali. Ať už šlo o bývalého spolužáka z Drážďan, nebo kamaráda z ministerstva dopravy, se kterým jsme na palubě stihli probrat i nějaké aktuální projekty. I z tohoto pohledu je to inspirující.“

Zároveň se jedná o jisté vybočení z fakultní práce. „Tady je to stále nějaká kontinuální výzkumná činnost, stále myslím na to, co bude zítra a za půl roku, zatímco když vezete lůžkový vůz, je to obrovský relax v tom smyslu, že po dojezdu do cílové stanice sundáte cedule, zaklapnete knihu cestujících a můžete jít domů. A je splněno. V tomhle smyslu jde o obrovský relax – i když je to samozřejmě velmi náročné. Ale jiným způsobem,“ vysvětluje Michl.

Díky četným zahraničním cestám po železnici v rámci Evropy má dobré srovnání s funkcí tuzemské drážní sítě. A z něj prý vycházíme velmi dobře. „Dosahnout toho, že všichni cestující budou spokojení, je nerealistické. Stačí se podívat na Švýcarsko, kde se pro kvalitu veřejné dopravy snaží dělat první poslední, investují pro nás neuvěřitelné prostředky, ale stejně si tam část lidí bude stěžovat.

U nás se mi líbí, že například České dráhy za rozumné peníze, s ohledem na veřejné rozpočty i promítnutou cenu pro cestující, poskytují velmi slušnou kvalitu. To, co máme za flotilu vozidel, jak se zaměstnanci chovají k cestujícím – ať se podíváme kamkoli na východ, jsme o řád jinde. Ale i Němci by se od nás už mohli v lecčems učit,“ myslí si.

„Přijedete opožděný do Lipska na jedno z největších nádraží v Evropě, mají vás přesunout s nočními vagony k jinému vlaku, a ono to trvá hodinu a půl. Pak se dozvíte, že chybí člověk, který by vás svěřil, jelikož má už volno, a na celém nádraží není nikdo jiný, kdo by toho byl schopen. A kvůli tomu ty vagony pak třeba jedou do Berlína. Úplně tam zmizel smysl pro funkčnost železnice jako celku, pro to, že má sloužit dopravě lidí, a ne tomu, abych si já splnil svůj základ a šel domů,“ podivuje se.

### Návrat klobouku

V čem je tedy problém? „Mají obrovský nedostatek lidí na železnici. Ve všech profesích. A nesmírně si fragmentovali železnici. Dělejí soutěže například na posunovou službu na nádraží. Za minimální cenu jim tam vyhraje firma, která má jednu lokomotivu a jednoho člověka pouze na hodiny, kdy je objednaný. A nikdo za něj nezaskočí. Mám pocit, že jsme měli období, kdy jsme se tomu stavu taky blížili a vše přehazovali na jiné, ale v poslední době si myslím, že



jsme balanc trochu našli. Že už nám výpravčí neřekne, že je něco věcí dopravce a jeho to nezajímá.

Stalo se mi například, že jsem nechal v Klatovech klobouk ve vlaku, který odjel na Železnou Rudu. Došel jsem za výpravčím, ten se spojil s vlakovou četou, klobouk během křížování v Janovicích přehodili do protijedoucího vlaku a za deset minut jsem

ho měl v Klatovech zpátky. Můžu vám garantovat, že to se vám nyní v Německu nepovede.“

Zdeněk Michl je drážním příznivcem střední generace dobře známý taktéž prostřednictvím stránek Želpage, které před dekádu bývaly nesmírně hodnotným zdrojem informací z drážního prostředí.

„To období bylo skvělé,“ vzpomíná. „Pro nás fakticky neexistovala vážná konkurence. Pro klasické noviny tehdy byla železnice okrajovým tématem, pokud se zařazovaly zprávy z dopravy, tak se tím vždy myslela doprava silniční. Teprve postupem času s koridory, Pendoliny, soukromými dopravci a podobně se z železnice stalo podstatnější téma. Když se navíc kolegové začali věnovat svému vlastnímu dopravnímu zpravodajství naplno a profesionálně, bylo jasné, že pro nás ohledně zpravodajství už není místo.“

Postupem času tak dříve významné stránky dospěly do notného útlumu. „V současnosti na Želpage fungují už pouze řazení vlaků a fotogalerie, ale ani ta už se prakticky nerozvíjí dále. Nenašli jsme nástupce. To samozřejmě v případě Želpage není až taková tragédie, ale pokud je nenajdeme ani na železnici a všechny profese s ní spojené, bude to mnohem horší. Proto působím na dopravní fakultě – abychom následovníky našli, motivovali a udrželi v oboru. Když se podívám zpětně na lidi, kteří nám rukama prošli, tak si troufám tvrdit, že se nám to naštěstí daří a drtivá většina v oboru pracuje,“ pochvaluje si. ○



**Zdeněk Michl**

Vystudoval dopravní fakultu ČVUT v Praze, kde se věnoval studiu koncepčního plánování veřejné dopravy. Studentům se zde věnuje i v současnosti. Během studií absolvoval stáže v Drážďanech a Curychu a ze získaných zkušeností těží dodnes. Je propagátorem a inovátorem v oblasti dopravní technologie, v tvorbě jízdních řádů a atraktivní nabídky veřejné dopravy pro cestující. Působí také jako předseda spolku spravujícího portál o železnici Želpage, na kterém vyrostla generace dnešních železničářů. Rád cestuje i do exotických zemí.

# Rakušané prorazili první tubus tunelu Semmering

Rakušané slaví další milník ve stavbě 27,3 kilometru dlouhého úpatního železničního tunelu Semmering mezi Dolními Rakousy a Štýrskem. Stavbařům se v září podařilo kompletně prorazit první ze dvou tubusů u města Gloggnitz na dolnorakouské straně.

Petr Slonek | Foto: ÖBB

První práce na stavbě tunelu začaly v roce 2014. Po deseti letech je vyraženo více než 27 kilometrů z celkových 27,3 km dlouhého dvoutubusového tunelu. Tunel se stavěl současně z pěti míst a ze 14 souběžně vedených ražeb (čtyři ve Fröschnitzgrabenu, čtyři v Grautschenhofu, tři v Göstritzu a jeden z Gloggnitzu) je nyní dokončeno už dvanáct. V roce 2020 začaly práce na interiérech tubusů, které dělníci obložili betonovým ostěním. Hotovo je více než 40 z celkových 55 kilometrů. Následovat bude vybavení železničního tunelu kolejemi, kabely a technickými systémy. Zahájení těchto prací je plánováno na léto roku 2025. Vlaky budou v tunelu po dokončení jezdit rychlostí 230 km/h.

## Průlom u města Gloggnitz

V září se stavbařům podařilo zcela popojít úsek mezi městy Gloggnitz a Mürz-



zuschlag v Dolních Rakousích. „Základní tunel Semmering je dlouho očekávaným milníkem v expanzi železnice,“ prohlásila ministryně pro ochranu klimatu Leonore Gewessler. „Výrazně díky tomu zkrátíme cestovní dobu mezi Vídní a jihem Rakouska a vytvoříme ješ-

tě atraktivnější železniční spojení v srdci Evropy pro lidi i zboží. S dokončením další části ražby jsme udělali významný krok blíže k dokončení stavby.“

Generální ředitel Rakouských spolkových drah (ÖBB) Andreas Mattha připomněl náročnost stavby. „Kdo osobně zažil práci horníků, může jim jen vyjádřit úctu a vděk za jejich služby. Ve složitých geologických podmínkách všichni zúčastnění, od managementu až po samotné těžaře, odvedli skvělou práci. Výsledkem bude tunel v roce 2030, který posune železniční dopravu v Rakousku a Evropě o velký krok vpřed a učiní cestování po železnici ještě atraktivnějším. Od roku 2030 budou moci naši cestující cestovat z Vídně do Grazu o 50 minut rychleji než dnes,“ zdůraznil Mattha.

Navzdory vysokému tempu prací se přesto datum otevření tunelu už několikrát posunovalo. Zatím však platí termín 2030. Důležitá dopravní stavba vzniká mezi městy Gloggnitz v Dolním Rakousku a Mürzzuschlag ve Štýrsku. Po jeho zprovoznění se odstraní úzké hrdlo, které na jižním koridoru představuje původní 160 let stará trať přes průsmyk Semmering.

Tunel Semmering je jedním z hlavních děl rozsáhlého programu modernizace Südstrecke spolu s výstavbou trati Koralmbahn mezi Grazem a Klagenfurtem. ÖBB-Infrastructure AG zde pracuje na více než stovce staveb. Zmodernizováno bude 200 km tratí a nově postaveno 170 km. Postaví se 80 km tunelů a 150 nových mostů. Po dokončení pojedou vlaky z Vídně do Klagenfurtu 2 hodiny 40 minut místo současných 3 h a 55 minut a z Grazu do Klagenfurtu za 45 minut. ○

## Koleje Małopolskie pořídí u Newagu elektrické vlaky Impuls 2

Polský regionální dopravce Koleje Małopolskie a výrobce Newag podepsali rámcovou smlouvu na dodávku až 25 elektrických jednotek Impuls 2 pro provoz na tratích v Malopolském vojvodství v sousedních krajích. Hodnota kontraktu činí 1,3 miliardy zlotých, tedy v přepočtu více než 8 miliard korun. Cena zahrnuje i pět let údržby. První dodávky vozů jsou plánovány na rok 2027.

Dopravce si závazně zatím objednal šest vlaků financovaných z evropských fondů pro program Małopolska 2021–2027. Celková hodnota tohoto projektu činí zhruba 345 milionů zlotých. Nové elektrické jednotky přepraví celkem 550 cestujících, z toho k sezení bude 236 míst.

Uzpůsobeny budou pro přepravu cestujících se sníženou pohyblivostí, zejména lidí

na invalidním vozíku, nevidomých, zrakově a sluchově postižených, seniorů, těhotných žen a dětí, včetně pasažérů s těžkými a objemnými zavazadly. Vybaveny budou rampou pro usnadnění nastupování a vystupování, bezbariérovou toaletou s přebalovacím pultem a vyhrazenými prostory pro zavazadla, jízdní kola a kočárky. Vyjet mají i v okolí Krakova, případně na delší regionální linky do ostatních regionů.



„Vidíme, že od roku 2014 se počet cestujících výrazně zvýšil. V roce 2014 regionální dráhy přepravily asi sedm milionů cestujících a v roce 2024 to bude téměř 22 milionů cestujících. To znamená, že musíme pořizovat moderní a dobře vybavené vlaky,“ řekl Łukasz Smółka, maršál Malopolska.

Na základě další smlouvy je plánován nákup dalších 14 jednotek, které budou financovány z fondů EU, případně z Evropských fondů pro infrastrukturu, klima, životní prostředí. Plánovaná hodnota projektu má činit téměř 770 milionů polských zlotých.

Zbývajících pět vlaků plánuje vojvodství financovat z programu Evropských fondů pro Malopolsko 2021–2027. Plánovaná celková hodnota projektu bude činit více než 277 milionů zlotých. (pes)



## Dopravci DB se SNCF spouští přímou linku Berlín – Paříž

Poprvé v historii pojedou vysokorychlostní vlaky ICE přímo z Berlína do Paříže. Spoje provozované od 16. prosince Deutsche Bahn ve spolupráci s francouzským dopravcem SNCF Voyageurs propojí obě metropole za pouhých osm hodin. Novinku oznámili zástupci DB na mezinárodním veletrhu kolejové techniky InnoTrans 2024 v Berlíně.

Petr Slonek | Foto: DB AG

Novém spojení oba dopravci uvažovali už delší dobu. Více než rok jim však trvalo nalezení shody ohledně samotné trasy. Nakonec jednotky ICE 3 vyjedou v půlce prosince se zahájením platnosti jízdního řádu 2025 a z Berlína do Paříže se vydají přes Frankfurt nad Mohanem, Karlsruhe a Štrasburk, což byl původní návrh SNCF. Padla tak Němci prosazovaná varianta přes Saarbrücken.

Plány na spuštění přímé denní linky ICE mezi Paříží a Berlínem představili na zahájení veletrhu InnoTrans generální ředitel SNCF TGV-Intercités Alain Krakovitch a předseda představenstva DB Perso-

nenverkehr AG Michael Peterson. Cestující se přímým vlakem z Berlína do Paříže dostanou od 16. prosince. „Bude to poprvé, kdy budou obě města spojena vysokorychlostní železnicí,“ zdůraznili zástupci DB. Podle nich je rozšíření mezinárodní dopravy součástí strategie společnosti, která má ve střednědobém horizontu zlepšit finanční bilanci. Firma se totiž v poslední době potýká se značnými ztrátami.

### Předprodej od 16. října


Půjde zároveň o první přímé denní spojení mezi Berlínem a alsaskou metropolí, sídlem Evropského parlamentu. Předprodej jízdenek začne 16. října. Jízdenky i s místenkou pro cestu z Berlína do Paří-

že budou k dispozici od 59,99 eura pro 2. třídu a 69,99 eura v případě 1. třídy. DB využije jednotky 407 ICE 3, které se již osvědčily ve vysokorychlostním provozu mezi Německem a Francií. Vlak má kapacitu 444 míst, z toho 111 v první třídě, a na francouzské vysokorychlostní trati LGV Est dosahuje maximální rychlosti 320 kilometrů za hodinu.

„SNCF Voyageurs a DB vysílají silný signál pro evropskou integraci na železnici. Nové připojení ICE poskytne další podporu vzkvétající mezinárodní dálkové dopravě. Budeme pokračovat ve spolupráci s našimi partnery, abychom zajistili ještě více kvalitních mezinárodních vlakových spojení,“ řekl Peterson.

ICE vyjde z Berlína hl. n. v 11:54 a na nádraží Paris Est dorazí v 19:55. Ve Frankfurtu nezastavuje na hlavním nádraží, ale na Süd (Frankfurt/Main Süd 15:52, Karlsruhe Hbf 17:06 a Štrasburk 17:53). Zpět z Paříže se vydá v 9:55 a do Berlína přijede v 18:03 (Štrasburk 11:40, Karlsruhe Hbf 12:34, Frankfurt/Main Süd 14:04).

Dopravci SNCF Voyageurs a DB už od roku 2007 spolupracují na vysokorychlostních linkách ICE a TGV mezi Německem a Francií. Od té doby mezinárodní spojení Frankfurt/Main-Paříž, (Mnichov-) Stuttgart-Paříž a Frankfurt/Main-Marseille využilo více než 32 milionů cestujících.

Během léta navíc o sobotách jezdí přímé vlaky mezi Frankfurtem nad Mohanem a Bordeaux. Spolu s nově zaváženým přímým spojem ICE 3 z Berlína do Paříže se počet denních spojů mezi Německem a Francií zvýší ze současných 24 na 26. To odpovídá více než 320 000 dalším místům ročně. 

## Bulhaři si koupí až 25 nových jednotek od Škody Group

Škoda Group získala zakázku na výrobu a dodávku až 25 bezbariérových elektrických jednotek do Bulharska, které nahradí zastaralé soupravy a nabídnou více než 300 míst k sezení, klimatizované vozy a minimální hluk. Základní kontrakt zahrnuje dodání 20 čtyřvozových jednotek, které vycházejí ze známého typu RegioPanter, a součástí je také zajištění full servisu na dobu 15 let. Součástí smlouvy je i opce na dalších pět vozidel. Hodnota kontraktu včetně opce dosahuje téměř 1,3 miliard Kč (přes půl miliardy eur).

„Naše zkušenosti s výrobou elektrických jednotek nám umožňují přinést osvědčené řešení, které si našlo cestu do několika evropských zemí. Našich moderních elektrických jednotek bude brzy po Evropě jezdit

téměř 400,“ řekl generální ředitel a výkonný předseda představenstva Škody Group Petr Novotný. Získáním zakázky skupina podle něj dále posílila pozici v odvětví modernizace evropské železniční dopravy.

„Je mi potěšením, že podpisem této smlouvy děláme velký krok k obnově bulharské železnice. Ráda bych poděkovala týmu ministerstva dopravy a komunikací, díky němuž je tato smlouva skutečností. Zástupcům dodavatele přeji úspěch a dodržení termínu dodá-



ni,“ uvedla bulharská ministryně dopravy a komunikací Krasimira Stojanovová.

Vlaky dosáhnou maximální rychlosti 160 kilometrů za hodinu a určené budou pro provoz na tratích s elektrifikací 25 kilovoltů. Cestujícím nabídnou ergonomická sedadla, klimatizovaný interiér, wi-fi a pokročilý vnější a vnitřní kamerový systém. Vlaky budou mít částečně nízkopodlažní konstrukci, která zajistí plnou přístupnost pro všechny cestující. V soupravě budou také multifunkční prostory pro invalidy, dětské kočárky a jízdní kola. Soupravy budou vybavené systémem ETCS Level 2.

Jednotky typu RegioPanter jsou v provozu v ČR, na Slovensku a v Lotyšsku, nejnověji se dodávají i do Estonska. Celkem jich bylo vyrobeno nebo objednáno přes 300.

# Knižní novinky

Redakce Železničáře opět přináší anotace několika zajímavých knih s železniční tematikou, které se nedávno objevily na tuzemském trhu. Podíváme se jejich prostřednictvím například na ikonické československé lokomotivy řady E 499.0 zvané Bobiny, zavzpomínáme s bývalým strojvedoucím Karlem Lacinou ze Soběslavi nejen na drážní provoz na jihu Čech nebo se podíváme na železnice na jihozápadě Dolního Rakouska.

Pavel Nový | Foto: autor

## Bobiny – elektrické lokomotivy řady E 499.0

Dopravní vydavatelství Krokodýl Martina Žabky přišlo na začátku léta s novou, velmi obsáhlou publikací autora Michala Štrublíka, která se vyčerpávajícím způsobem věnuje historii vzniku a provozu ikonických československých lokomotiv, jimž se přezdívalo Bobiny. Tato monografie naplňuje spíše vlastnosti fotoknihy, což ale není chyba. Autor přinesl velké množství dosud nepublikovaných fotografií a dokumentů. Právě díky jeho takřka detektivní činnosti se podařilo najít i několik dosud nepublikovaných továrních záběrů, ale třeba i barevné provozní snímky ze Slovenska. Díky kvalitnímu přenosu přímo z barevných negativů zaujmou tyto záběry i svojí ostroty, barevností a kvalitou. Mnohé snímky Bobin redaktorů měsíčníku Železničář z padesátých let čekaly na kvalitní zpracování, a hlavně zveřejnění takřka sedmdesát let, což je další bonus v této publikaci. Na 527 stranách knihy podélného formátu 240 x 170 mm se čtenáři kromě fotografií dozví i řadu nových okolností kolem vzniku a výroby řady E 499.0. Zveřejněny jsou i nové údaje o nasazení těchto elektrických „nezmarů“, které stále brázdí české a slovenské koleje v čele nákladních i osobních vlaků soukromých dopravců.



## Bahnen im Südwesten Niederösterreichs 1964–1979

Třicátý šestý svazek podlouhlé fotografické edice Bahn Bild o rozměrech 240 x 205 mm z vídeňského nakladatelství Bahnmedien se věnuje fotografickým cestám Karla Wildberga, který se narodil v dolnorakouském Gutensteinu a žil pak v nedalekém Berndorfu. Excelentní fotograf prožíval zájem o železnici a vášně pro fotografování překvapivě pouze ve svém nejbližším okolí, které je ale velmi fotogenické a malebné. Mnoho jeho fotografií proto vzniklo v údolích Triesting a Piesting a podél Schneeberské dráhy. V tomto svazku jsou na 117 stranách uveřejněny velkoformátové černobílé záběry, a tak čtenář může doprovázet Karla Wildberga na jeho výletech podél železnice v údolí Triestingtal od Leobersdorfu až k rozvodí na Gerichtsbergu. Železnice do údolí Piestingtal je zdokumentovaná v celé své někdejší délce z Leobersdorfu do Gutensteinu, Schneebergbahn z Leobersdorfu přes Steinabrückl do Puchbergu na Schneebergu. Fotograf se s vynikajícími záběry neomezil pouze na vlaky vedené parními lokomotivami, ale zachytil i provoz s motorovými lokomotivami a motorovými vozy. Doprovodné, velmi úspěšné popisky jsou sice v německém jazyce, ale základem knihy jsou celostránkové fotografie, které určitě osloví i české nebo slovenské milovníky železných dráh.





## Karel Lacina – Vzpomínky jihočeského strojvůdce

Jedenáctý svazek oblíbené podélné řady fotoknih z Dopravního vydavatelství Krokodýl pojednává o vzpomínkách bývalého strojvedoucího Karla Laciny ze Soběslavi v jižních Čechách. Díky majiteli vydavatelství a současně autorovi řady železničních knih Martinovi Žabkovi se podařilo emeritního strojvedoucího vyzpovídat při řadě přátelských posezení. Prostřednictvím zajímavých zážitků a fotografií vznikla poutavá publikace o 248 stranách. Karel Lacina, který bohužel již není mezi námi, prostřednictvím Martina Žabky vypráví o čtyřiceti letech své služby na železniční. Velkou část strávil za regulátorem parních lokomotiv, zažil dodávky motorových strojů a také byl u elektrizace v okolí Veselí nad Lužnicí, kde začaly jezdit elektrické lokomotivy přezdívané jako Laminátky nebo Plecháče. V knize najdete čtenáři kombinaci barevných i černobílých fotografií různých lokomotivních řad, ale i dokumentů jako faksimile jízdních řádů nebo grafikonových oběhů některých lokomotivních řad. Knihu uzavírá „poslední otočení“ 28. listopadu 1993, kdy Karel Lacina ukončil svoji profesní dráhu na železniční. Prý si tehdy připadal jako Jaroslav Marvan ve filmu Železný dědek, který znal nazpaměť.



## Toulky nejen železniční minulostí

Začátkem května přišla na knižní trh nová, již dvacátá kniha Josefa Schröttera nazvaná Toulky nejen železniční minulostí s ilustracemi Jiřího Boudy. Autor ji připravil k nedožitým 90. narozeninám Jiřího Boudy, který odešel do železničního nebe v roce 2015. Velká část jeho životního díla se týkala dráhy a v jeho obrazech a grafikách můžeme najít poetiku s dokonalým citem pro detail. Kniha, která obsahuje 393 kreseb Jiřího Boudy, je poctou jeho tvorbě, která nezaměnitelným způsobem představuje příběh železnice v českých zemích i ve světě. Kniha, která je opatřena doprovodnými texty Josefa Schröttera, je členěna podle druhů, především kolejové dopravy. V knize najdete jak koněspřežní, tak i parní železnice, alternativní a elektrické tramvaje, železniční zastávky a nádraží, horské dráhy a pozemní lanové dráhy, trolejbusy, ale také metro. Knihu vydalo brněnské nakladatelství CPress a je k dostání ve všech knihkupectvích anebo v [eshop@albatrosmedia.cz](mailto:eshop@albatrosmedia.cz).

## VÚKV 1958–2023

Speciálně vydaná publikace ve spolupráci Výzkumného ústavu kolejových vozidel a společnosti Nadatur připomíná na 112 stranách formátu A4 pětadesáté výročí firmy. Kolektiv autorů pod vedením generálního ředitele VÚKV Zdeňka Malkovského se ohlédl za bohatou historií firmy, která navázala na tradici pražských Ringhofferových závodů po roce 1918, tedy po vzniku samostatné Československé republiky. Tehdy začala fungovat konstrukční kancelář, která se zaměřovala na vývoj a konstrukci dvounápravových a čtyřnápravových osobních železničních vozů, především pro ČSD, a také dvounápravových nákladních vozů pro širší spektrum dopravců. Na pražském Smíchově, kde konstrukční kancelář (později přejmenovaná na Ústav kolejových vozidel strojní fakulty ČVUT a od roku 1958 VÚKV) sídlila, vznikala i dokumentace k tramvajovým a vlečným vozům pro tuzemsko i zahraničí. V rámci VÚKV vznikla další řada zajímavých projektů jako například vypružení flexicoil pro motorové vozy původní řady M 262.0 (dnes řada 830) nebo projektování sedadel pro osobní vozy či posuzování chodových vlastností kolejových vozidel. Poutavý příběh je doplněn 184 černobílými nebo barevnými fotografiemi a nákresey či vizualizacemi.





# Albatros před 60 lety dosáhl rekordu

**Na konci srpna roku 1964 vytvořila parní lokomotiva Albatros na zkušebním okruhu VUZ u Velimi nový československý rychlostní rekord 162 km/h. Po čtvrt století vlaky u nás touto rychlostí jezdí běžně. Maximální rychlosti 160 km/h dosahují stovky vlaků od SC Pendolino po osobní spoje na 933 kilometrech českých a moravských tratí.**

Petr Štáhlavský | Foto: Jiří Časka, SOA Plzeň, fond fotodokumentace lokomotiv Škoda, Michal Málek

Psal se rok 1964 a u Velimi na zbrusu novém železničním polygonu, dokonce ještě nebyla dokončena jeho elektrizace, testovaly zahraniční vagónky nové typy vozů. Ty už byly projektované na maximální rychlost 160 km/h. Při zkouškách bylo nutné tuto rychlost dosáhnout a překonat. ČSD pro účely zkoušek zapůjčily své nejvýkonnější a nejrychlejší parní lokomotivy řady 498.1

z bratislavského depa. Stroje s čísly 106 a 115 se prakticky celý rok střídaly v čele testovacích souprav.

Když se blížil konec prázdnin, odehrávaly se na okruhu rychlostní zkoušky. Díky tomu 27. srpna 1964 dosáhla lokomotiva 498.106 vedená strojvedoucím Róbertem Procházkou a topičem Miloslavem Houbou v čele dvojice vozů rekordní rychlost 162 km/h. Byl tak vytvořen nový československý železniční rychlostní rekord. Uvádí se, že začátkem září stejného roku dosáhl druhý stroj dokonce

ještě vyšší rychlost a přiblížil se hranici 170 km/h, ale kvůli závadě tato hodnota nebyla oficiálně potvrzena.

## Čtvrt století stošedesátkou

Co bylo před 60 lety rekordem pro československou železnici, to se stalo pro České dráhy v jízdním řádu 2000/2001 každodenní rutinou. Nejprve osm spojů EuroCity z Prahy do Břeclavi a dál do Rakouska, na Slovensko a do Maďarska začalo jezdit rychlostí 160 km/h. Jeden z prvních rychlých úseků ležel mezi Brnem a Břeclaví a stále patří mezi nejrychlejší místa české železnice. Prvními „rychlovlaků“ se staly spoje Antonín Dvořák, Vindobona nebo Hungaria.

V současnosti mají povolenou maximální rychlost 160 km/h stovky vlaků Českých drah od SC Pendolino po regionální osobní spoje. Podle statistické ročenky Správy železnic disponovala česká železnice ke konci loňského roku 933 kilometry tratí pro rychlost 160 km/h. Vedle koridorů z Prahy do Ústí nad Labem a Českých Budějovic, z Brna do Břeclavi nebo z Břeclavi do Přerova jde především o koridor Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava. Stošedesátkou je možné jezdit i na dalších tratích, mezi Pardubicemi a Hradcem Králové, z Olomouce do Uničova, na plzeňském koridoru, na trati z Ostravy ke slovenským hranicím, nebo na trati přes Vysočinu.

Pro rychlost alespoň 160 km/h disponují České dráhy více než 260 hnacími vozidly a skoro 900 osobními vozy. Velké množství těchto vozidel může jezdit dokonce rychlostí 200 km/h a víc. Národní dopravce v rámci mezinárodní kooperace používá pro rychlé vlaky také lokomotivy a vozy zahraničních partnerů například z Rakouska, Slovenska, Maďarska nebo Polska.

### Nejrychlejší vlaky Česka

Cestovní, tedy průměrnou, rychlost českých vlaků ovšem značně ovlivňuje průjezd železničními uzly, kde je většinou nižší rychlost, průjezd velmi vytíženými úseky, kde se musí rychlost přizpůsobit i pomalejším vlakům, například zastávkovým regionálním spojům, a také pomalejší úseky koridorů v údolích našich řek, třeba kolem Vltavy, Labe, Orlice nebo Svitavy. V těchto místech se pohybuje traťová rychlost obvykle kolem 80 až 100 km/h.



Nejrychlejší vlaky Česka		
Trasa	Vlak / vlaky	Cestovní rychlost
Břeclav – Brno hl.n.	rj 374 Vindobona	122 km/h
Brno hl.n. – Břeclav	EC 271 Metropolitan	118 km/h
Praha hl.n. – Ostrava hl.n.	SC Pendolino	113 km/h
Opava východ – Praha hl.n.	Opavan	112 km/h
Praha hl.n. – Pardubice hl.n.	Jan Perner	104 km/h
Břeclav – Praha hl.n.	rj Vindobona / EC Metropolitan	102 km/h
Praha hl.n. – České Budějovice	Jižní expres	100 km/h



Kvůli tomu jedou naše nejrychlejší vlaky rj 374 Vindobona a EC 271 Metropolitan maximálkou pouze v krátkém úseku mezi Břeclaví a Brnem, kde je na 89% délky tratě mezi oběma stanicemi povolena rychlost 160 km/h. Mezi nejrychlejší vlaky patří také spoje, které jedou po 1. železničním koridoru s velkým podílem vysokých rychlostí. Vlaky SC Pendolino pak ilustrují, jak průjezd železničními uzly mohou vlaky zpomalit. Zatímco mezi centrem Prahy a Ostravou dosáhne Pendolino cestovní rychlost „jen“ 113 km/h, pak cestovní rychlost mezi stanicemi na okraji městských center, kterými jsou Ostrava-Svinov a Praha-Libeň, dosahuje 119 km/h.

Aby dosahovaly vlaky tak vysoké cestovní rychlosti v celé své trase, musí být úsekové (průměrné) rychlosti mezi dvěma sousedními zastávkami vlaků ještě vyšší. Do nich se započítá rozjezd a brzdění, ale už je neovlivňuje délka pobytu ve stanicích. Nejvyšší průměrnou rychlostí mezi dvěma zastávkami se mohou pochlubit úseky Pardubice – Kolín (140 km/h), Olomouc – Zábřeh na Moravě (131 km/h), Staré Město u Uherského Hradiště – Hodonín (127 km/h), Choceň – Pardubice (124 km/h), Brno – Břeclav (až 122 km/h) nebo Ostrava-Svinov – Hranice na Moravě (120 km/h). Velmi rychlé pasáže jsou také na jihu Čech. Například „pomalejší“ rychlíky dosahují úsekovou rychlost mezi Tábořem a Olbramovicemi 111 km/h a na krátkém, jen sedm kilometrů dlouhém úseku mezi Veselím nad Lužnicí a Soběslaví dosáhnou průměrné rychlosti 105 km/h. ○

# Před 20 lety pokořilo Pendolino dvoustovku

Ten den se zapsal do historie české železnice. Ve čtvrtek 18. listopadu roku 2004 překonala jednotka Pendolina 681.001 rychlostní rekord. Na traťovém úseku Vranovice – Podivín na jižní Moravě dosáhla rychlosti 237 km/h. Do dějin tak vstoupila nejen tato jednotka, ale i tehdejší strojvedoucí Milan Kučera, který vlak při rekordní jízdě vedl.



Martin Harák | Foto: Milan Vojtek, autor

Cílem technických zkoušek bylo Pendolino, které, než začalo jezdit v běžném provozu, muselo podstoupit nejen testy na provozní rychlost 160 km/h, ale i při rychlostech mnohem vyšších, až do hodnoty 230 km/h.

V listopadu 2004 po dvaatřiceti letech padl rychlostní rekord na českých kolejích, který pokořila jednotka Pendolino jen několik minut před třetí hodinou odpoledne. K rekordu se vlak ovšem pracoval postupně. Na stroji, jež střídavě ovládali zkušený pražští strojvedoucí Milan Kučera a Jaroslav Měšťan (in memoriam), se postupně rychlost zvyšovala již od pondělka 15. listopadu. Na čtvrtek bylo plánováno dosaže-

ní maximální možné rychlosti 230 km/h. Všechna zkušební měření prováděli zaměstnanci dceřiné firmy Českých drah VUZ ve spolupráci s kolegy z Itálie a Německa. Nejzajímavější část zkoušek se konala mezi Břeclaví a Hrušovany u Brna po druhé traťové koleji, která byla na testy speciálně upravena. Kromě rychlostních zkoušek technici v koordinaci s oběma strojvedoucími prováděli brzdové zkoušky a testovali součinnost sběračů a troleje.

Zajímavostí je, že při těchto zkušebních jízdách hrála roli i nezávislá trakce. Vždy při jízdě z Břeclavi směrem na Brno bylo Pendolino vytlačeno die-

## Další rekordy

Do roku 2004 vytvořila nejvyšší rychlostní rekord na zkušební okruhu (ZC VUZ) v Cerhenicích speciálně upravená elektrická lokomotiva E 469.3030 Československých státních drah, která dosáhla 5. září 1972 rychlosti 219 km/h. Na trati Břeclav – Brno však padl ještě jeden rychlostní rekord. Rakouská elektrická lokomotiva Taurus při testování svrška a elektrického vedení dosáhla s vozy ČD a rakouským měřicím vozem v dubnu roku 2002 rychlosti 216 km/h.

selovým Břejlovcem až k břeclavské měníně, kde se nezávislá trakce odpojila a jednotka se pak postupně rozjížděla na rychlost 160 km/h. Po dosažení stanice Podivín pak strojvedoucí zvyšovali podle pokynů techniků rychlost postupně na 180, 190, 200, 210, 220 a případně 230 km/h. Maximální zkušební rychlosti se vždy dosáhlo zhruba v úseku Zaječí – Šakvice a poté se začala rychlost snižovat na 160 km/h, s níž se dojíždělo do stanice Hrušovany u Brna. Nazpět se jelo vlastní silou do Vranovic a po jejich průjezdu vlak začal zvyšovat zkušební rychlost tak, aby Podivínem jel maximálně 160 km/h.

## Úspěch při zpáteční jízdě

V poslední zkušební den, ve čtvrtek 18. listopadu, se jela první zkušební jízda rychlostí okolo 220 km/h, rekordní byla ale až druhá jízda. Při ní se podařilo strojvedoucímu Jaroslavu Měšťanovi dosáhnout při jízdě z Břeclavi do Hrušovan rychlosti 229,4 km/h.

K vytyčené hranici 230 km/h tak chybělo jen pár desetin. Okem neviditelné stoupání trati a silný protivítr udělaly své. Tehdejší vedoucí výzkumu Petr Kavan z Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) Českých drah a italský technik Luciano Gerbaudo v obrátové stanici v Hrušovanech byli přesvědčeni, že to není koenečná, a nakonec měli pravdu.

Po zevrubné kontrole v Hrušovanech se vlak vydal na zpáteční jízdu, kdy jej vedl strojvedoucí Milan Kučera. Tomu se podařilo vlak rozpohybovat na neuvěřitelných 237,04 km/h, které se dosud nepodařilo překonat. Zavládl obrovská a nefalšovaná radost celého mezinárodního zkušebního týmu, neboť si všichni uvědomili, že se zúčastnili jedinečné akce, která se jen tak nebude opakovat... ○



CESTOPIS

O čem si nejen vrabci na střechách slezských nádraží už nějakou dobu štěbetali, se letos v červnu stalo skutečností – jediná úzkorozchodná trať v režii Českých drah přejde společně se změnou jízdního řádu pod nového provozovatele. A i když zde i poté bude národní dopravce částečně působit jako pronajímatel vozidel pro běžné spoje, byl to dobrý důvod sem po delší době zavítat.

# Osoblažka rozkvetla do krásy



Osoblaha

Michal Málek | Foto: autor, Rozálie Málková

Jedním z národních zlovyků je nechávat věci na poslední chvíli. Jedná se většinou o záležitosti úřední, ale celkem dobře to vystihuje i mou cestu na Osoblažsko, kde v prosinci ukončí svou provozní činnost České dráhy a nově je v plném rozsahu nahradí obecně prospěšná společnost Osoblažská úzkorozchodná dráha.

Osoblažsko, oblast přezdívaná pro svůj krajinný charakter Slezskou Hanou, nenabízí na první pohled nic, kvůli čemu by se místní měli, být jen vzdáleně obávat soudobého fenoménu overturismu. A přesto tu jeden turistický magnet skýtající potenciál ekonomického rozvoje zdejšího mikroregionu mají. Jak asi správně tušíte, je jím právě zdejší úzkokolejka.

### Trať sta oblouků

Úplně přesně tu těch oblouků mají 102. Legenda a některé historické prameny praví, že důvodem byla snaha trať co nejvíce natáhnout, aby se vešla do požadované minimální vzdálenosti, kterou požadovaly tehdejší rakousko-uherské předpisy. Pravda ale spíše bude taková, že projektanti volili trasu, která byla co nejméně nákladná z pohledu zemních prací. Optikou dnešní uspěchané doby to není zrovna vítané dědictví, ale duše železničního romantika při pohledu na soupravu tvořenou naší nejstarší provozní lokomotivou a vozem v elegantním červeno-krémovém hávu krouťící se zdejší krajinou musí zákonitě zaplesat. Pro motorizované lovce drážních fotografií pak takový charakter trati skýtá možnost pořídit díky dlouhým jízdám dobám záběry jednoho spoje hned z několika míst. Však jich tu taky i během všedního dne potkávám hned několik a nechybí ani ortodoxní šotouši se skládacími štaflíčkami.

### Nádraží dvou rozchodů, trať dvou traktů

Nejvíce rušno je na Osoblažce o prázdninových víkendech, kdy se na trať kromě legendárních TŮček vydává i historická souprava s parní lokomotivou. Já se v kontextu předávání pomyslného provozního žezla na úzkokolejku cíleně vydávám již v pátek, kdy trati vládne tuzemská úzkorozchodná klasika v podobě řady 705 (dříve TU 47) a vozu Btu (Balm/ú). Za úzkokolejným nástupištěm v Třemešné, kde se oběma traktům dostává provozního ošetření, je přesto kolem odstaveného Malého štokra, jak zde přezdívali parní lokomotivě řady U57,



V Třemešné panuje na nádraží čilý provozní ruch.

← Podvalníky už jen jako vzpomínka na nákladní přepravu.

← ← Malý štokr U 57 se chystá na víkendovou šichtu nostalgických vlaků.

rušno. A živo je i na obou zdejších nástupišťích, ať už od právě dorazivšího spoje z Osoblahy, či u přestupu na RegioNovu směřující do Krnova.

### Vlak, který na vás počká

Polední spoj do Osoblahy nabírá ten den dvacetiminutové zpoždění díky čekání na přípojný vlak z normálněrozchodné dráhy. Pokud se tedy na Osoblažku vydáte vlakem, nemusíte v případě provozních komplikací panikařit, že na vás poslední část cesty, která je zde i cílem, nepočká. Mix několika výletníků i místních si svižným krokem přestupuje a vlak konečně vyrazí.

Kousek za nádražím se trať stáčí doprava a za okny se objevuje první zajímavost, kterou však ocení spíše fandové architektury. Tou je rodinný dům známý jako Šumperák, zde ovšem v netradiční variantě s dostavěnou sedlovou střechou. Kutilství, které stálo u zrodu tohoto rozporuplně přijímaného symbolu socialistické architektury, zde tímto dostává další rozměr.

Po křížení se silnicí první třídy a zhruba jednom kilometru přichází místo, kde vlak projíždí nejostřejším obloukem na veřejně provozované železniční síti v ČR s poloměrem pouhých 75 metrů. Když už ne od pohledu, tak díky citelnému zpomalení a slyšitelnému pískání okolků to místo jistě poznáte.

### Nádraží jako ze škatulky

První zastávkou je obec Liptaň a já na první pohled vidím jednu z nejzásadnějších změn, která se tu od mé poslední návštěvy před asi 15 lety odehrála. Novým a čistým kabátkem se teď pyšní nejen vlakové soupravy, ale i nádražní budovy. Ty byly ještě před několika lety ve velmi žalostném stavu. Dostalo se jim však důkladně a citlivě rekonstrukce a dnes tak vážám, zda jsem se při pohledu na ně neposunul v čase do doby zahájení provozu, či v místě a necestuji některou z vyhlášených úzkokolejek v Rakousku či Švýcarsku.

Asi největší hrozenou rukavicí pomalu se opět probouzejícím jindřichohradecským úzkokolejkám je v tomto ohledu



Nástupiště ve Slezských Rudolticích září novotou, stejně jako opravená vozidla zajišťující běžný provoz.

stanice Bohušov. Kromě bohaté květinové výzdoby celé stanice je třeba ocenit i obnovenou dobovou výmalbu čekárny.

Prádlo pověšené paní správcovou na šňůře za plaňkovým plotem dává tušit, že nádraží není jen prázdnou schránkou v drážním skanzenu, ale místem, kde to opravdu žije. Až mám pocit, jako bych se na chvíli ocitnul na nádraží z filmu Páni kluci. Jen místo nasupené Janžurky s rákoskou se na nástupišti objevuje sympatický správce nádraží a během povídání před příjezdem vlaku se tak dozvídám o dalších plánech, jak toto místo zatraktivnit. Za zmínku stojí především vize parkové drážky směrem k silničnímu přejezdu či železniční dopravní hřiště na zatím opuštěném plácku za skladištěm, které by mělo sloužit k osvětě drážní dopravy. Nezbývá než držet palce, ať se vše podaří uskutečnit.

### Konečná na konci světa

Probuzení ze spánku Šípkové Růženky se dostalo i budově konečné stanice Osoblaha. Ve všední dny tu bez parních vlaků není takový cvrkot jako o víkendech, opuštěné však nádraží přesto není. Oslovuje mě polská rodinka s autem narvaným lahvevi Kofoly, dychtící po svezení vlakem. S angličtinou i němčinou se nám vzájemná domluva úplně nedaří, ale nakonec vše vyřeší naše aplikace Můj vlak, ze které časy odjezdu i příjezdu snadno pochopí.

S pocitem dobře vykonané propagace služeb ČD se vydávám na průzkum Osoblaha. Nazývat některé části pohraničí koncem světa je takové zavedené klišé, ale zde to opravdu sedí. Obec byla na konci války z valné části zničena a původní německé obyvatelstvo vysídleno. Dnešní podlouhlé náměstíčko tvořené bytovkami a nízkými paneláky není žádná Telč,

ale je na první pohled udržované a svým vzezřením vlastně i zajímavé. Úplně na konci obce je možné navštívit zdejší židovský hřbitov – jednu z mála dochovaných památek na původní obyvatelstvo.

### Když se vám chce vystoupit

Ačkoliv naše čtenáře přirozeně nejvíce zajímá samotná dráha, i oni jistě rádi využijí možnost se trochu protáhnout a poznat zdejší kraj hlouběji než jen letným pohledem z okna vlaku. V okolí trati se totiž dá najít plno zajímavých tipů na pěší túru. Na své si zde přijdou hlavně milovníci sakrálních památek. Pomínou-li množství malých křížků u místních cest i samotné trati, sluší se zmínit hned dvě křížové cesty. První se nachází na konci Bohušova a díky mírnému převýšení je vhodná i pro fyzicky méně zdatné hříšníky. To u druhé, nacházející se v katastru



Obnovená výmalba čekárny na nádraží v Bohušově



Souprava osobního vlaku v nejostřejším oblouku trati i celé veřejné sítě Správy železnic



Sbírka historické zemědělské techniky ve Slezských Rudolticích

CESTOPIS





Další snímky z reportáže



Výhled z lávky propojující obě věže rozhledny Hraniční vrch

obce Liptaň, už se trochu zadýcháte. Však také na blízký Strážný vrch vede lyžařský vlek.

Trochu té námahy si žádá i další turistický cíl, dvojrozhledna Hraniční vrch. Není sice dostupná přímo z úzkokolejky, nejbližší železniční stanicí je Město Albrechtice na navazující trati č. 292, ale za návštěvu určitě stojí. Jak název napovídá, nejde o klasickou rozhlednu s jednou vyhlídkovou plošinou, ale hned dvěma, umístěnými na pozůstatcích telekomunikačních věží a propojenými lávkou. Díky rovinatému charakteru okolní krajiny je výhled skutečně daleký. A pokud s sebou náhodou přiberete i horské kolo, můžete cestou dolů využít zdejší nenáročný cyklotrail Lenochod a zařadit si na zdejších boulich a klopkách.

Milovníci historie a poklidných procházek pak mohou vystoupit ve Slezských Rudolticích, kde se nachází nedávno zrekonstruovaný barokní zámek s přílehlým francouzským parkem. Ani cestou ke Slezskému Versailles, jak se zdejšímu zámku přezdívá, nebudete ochuzeni o technickou zajímavost. Za místní hasičskou zbrojnicí můžete obdivovat sbírku historické zemědělské techniky, která zde během oslav dožinek pravidelně ožívá.

### Z popelky půvabnou lokálkou

Ne každý konec je nutně důvodem k zármutku. Udržovaný železniční svrsek, nové přejezdy, vzorně opravená nádraží a po dlouhá léta hojně navštěvované parní vlaky dávají tušit, že s novým provozovatelem má dráha šanci svůj potenciál dostatečně využít a dále se rozvíjet. Boličku v podobě jediné provozní lokomotivy se nakonec podařilo vyřešit, takže i ČD mohou kapitolu své poslední provozované úzkorozchodné dráhy nakonec uzavřít se ctí. Trať v celorepublikovém kontextu fungující po dlouhá léta ve stínu mnohem slavnějších jindřichohradských úzkokolejek tak určitě stojí za návštěvu i v následujících sezonách. A nezbývá než doufat, že ani ničivé povodně, které se letošní září prohnaly i zdejším krajem, nezvrátí slibně nastavený kurz obnovy dráhy. ○

← Květinová výzdoba na nádraží v Bohušovicích



Zámek Slezské Rudoltice



Křížová cesta v Bohušově



Židovský hřbitov v Osoblaze

## Napsali o nás...

### Pendolino míří na Budějovice, odhady mluví o září příštího roku

Čtvrtý koridor mezi Prahou a Českými Budějovicemi se nejspíš příští rok stane první tuzemskou tratí, kde budou jezdit vlaky s cestujícími rychlostí 200 km/h. Takovou rychlost zde může vyvinout pouze Pendolino. Záměr potvrdila Správa železnic i České dráhy. „Na IV. koridoru prověřujeme možnost pravidelného využití rychlosti nad 160 kilometrů za hodinu jednotkou Pendolino přibližně od září příštího roku,” uvedla mluvčí SŽ. „Také ČD prověřují možnost nasadit jednotky řady 680 Pendolino na vybrané vlaky na IV. železničním koridoru Praha – České Budějovice, kde by mohly dosahovat rychlost nad 160 km/h,” potvrdil mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Vyjádření zapadají do slibu, který letos v květnu učinil šéf ČD Michal Krapinec. „Příští rok doručíme našim cestujícím rychlost 200 km/h. V pravidelné dopravě na českém území,” řekl.

Zdopravy.cz 21. 9. 2024



### Španělské jednotky Civity se testují v Česku

Do Česka dorazila nová jednotka CAF Civity Nordic od španělského výrobce CAF. Ve Zkušebním centru Výzkumného Ústavu Železničního ve Velimi ji čeká několik měsíců zkoušek nutných pro schválení. Jednotky budou jezdit na jihu Švédska v regionech Kalmar, Jönköping, Blekinge a Kronoberg u dopravce Krösatågen. Do Velimi jednotka putovala nejprve lodí do Nizozemska, následně po kolejích. Kupujícími nových jednotek je společnost AB Transitio, kterou vlastní jednotlivé regiony ve Švédsku a která zastřešuje nákupy nových vozidel. CAF do Švédska dodá celkem 28 jednotek ve dvou verzích. V objednávce je 20 čtyřvozových elektrických jednotek o délce 76 metrů, osm bude elektrických třívozových s dieselovým agregátem pro jízdu mimo elektrifikované tratě. Jednotky mají zvládnout jízdu i v -40 °C. Kapacita elektrických jednotek bude 190 míst pro sedící, v elektricko-dieselových bude 140 sedaček. Jednotky zvládnou rychlost až 200 km/h, při jízdě na diesel 140 km/h. Jsou vybaveny zabezpečovačem ETCS, do jednoho vlaku půjde spojit až tři jednotky.

Zdopravy 13. 9. 2024

### Obří soutěž na železničního dopravce pro PID nabírá zpoždění

Středočeský kraj musí nejméně do listopadu čekat s výsáním největší zakázky na české železnici na provoz elektrických vlaků v rámci Pražské integrované dopravy (PID). Důvodem je zpoždění na straně Prahy, se kterou bude soutěž vyhlašovat. Středočeští zastupitelé schválili materiál již v červnu, Praha ale své rozhodnutí oddaluje. Zastupitelstvo by o soutěži mělo hlasovat v listopadu. V soutěži se bude vybírat dopravce, který na 30 let zajistí výkony v elektrické trakci v Praze a okolí. Součástí bude i pořízení nových jednotek EMU 400. Nová soutěž počítá i s tím, že 55 jednotek 471 CityElefant ČD bude nadále v provozu. Protože se ale bude soutěžit dopravce, může se stát, že s nimi bude jezdit někdo jiný. Jednotky by odkoupil od Českých drah, podobně jako tomu bylo loni s RegioPanterou v Plzeňském kraji.

Zdopravy.cz 16. 9. 2024

### České dráhy za první letošní pololetí vypravily 1,2 milionu vlaků

ČD letos v prvním pololetí vypravily na české tratě více než 1,2 milionu vlaků, nejvíc z českých dopravců. Druhý byl dopravce Arriva s 77 000 vypravenými vlaky. Vlaky ČD měly v průměru zpoždění 1,53 minuty. Největší zpoždění měly vlaky RegioJet, průměrně 8,24 minuty. RegioJet byl čtvrtý v množství vypravených vlaků, za první pololetí jich měl více než 35 000, z toho více než 18 500 na linkách v Ústeckém kraji. RegioJet ÚK, který provozuje vlaky v Ústeckém kraji, měl průměrné zpoždění 1,19 minuty. Vyplývá to z dat Správy železnic. Třetí v počtu vypravených vlaků byl ústecký dopravce GW Train Regio s více než 43 500 vlaky. První pěti uzavřela společnost Die Länderbahn CZ (DLB CZ), dceřiná společnost DB, která v prvním pololetí na české tratě vyslala více než 32 700 vlaků. Leo Express vypravil 13 332 vlaků.

ČTK 4. 9. 2024

### Studie vytipovala tratě pro vodíkové vlaky, stát už ale chystá elektrizaci

Na některých tuzemských tratích by bylo podle nové studie výhodnější namísto elektrizace zavést pro bezemisní dopravu vlaky s pohonem na vodík. Jde o tratě v severovýchodních Čechách nebo v Moravskoslezském kraji. Vyplývá to ze závěrů projektu, jehož cílem bylo zjistit, zda by byl na osmi tratích provoz vlaků ekonomicky efektivní. Studii zpracovalo sdružení organizací zastřešené ÚJV Řež. Čtyři tratě označila jako vhodné pro vodíkové vlaky. Ty jsou sice podobné jako elektrické či akutrolejové bezemisní, ale také výrazně dražší. Studie je částečně v rozporu s plány státu: ministerstvo dopravy již schválilo plány na prostou elektrizaci tratí, kde naopak nový materiál radí vodíkové vlaky. „Na analyzovaných linkách existuje odůvodněný potenciál pro nasazení jak bateriových (BEMU), tak vodíkových vlaků (HMU, HEMU),“ uvádí se ve studii.

Zdopravy.cz 9. 9. 2024

## 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





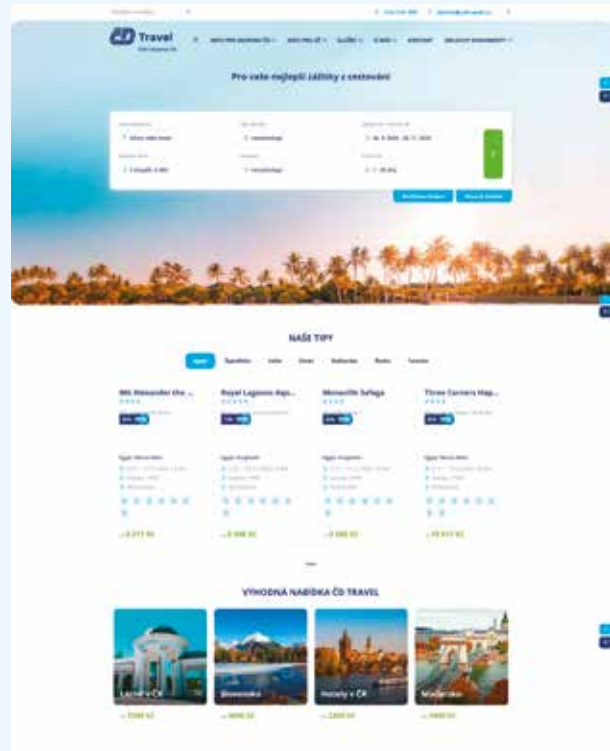
## NOVÉ WEBOVÉ STRÁNKY cestovní kanceláře ČD Travel

Zájezdy od všech nasmlouvaných cestovních kancelářích jsou na našem webu. Srovnávejte ceny od Exim, Čedok nebo Travel Family – vše na jednom místě. Ceny aktualizujeme každých 10 minut. Máte k dispozici unikátní nástroj na vyhledávání nejvýhodnější dovolené. V několika krocích si spočítáte cenu včetně dotace a objednávku odešlete přímo z webu. Zařídíme vám i potvrzení dotace u zaměstnavatele.

Najděte si výhodné Last minute pobyty nebo First minute nabídky na rok 2025. Dovolenou na léto 2025 si můžete objednat již nyní a případnou dotaci přidělíme v roce 2025.

Těšíme se na vaše objednávky

ČD travel – vaše cestovní kancelář



Hledáme  
**STROJVEDOUČÍ**  
**VLAKVEDOUČÍ**  
**VEDOUČÍ POSUNU**  
**POSUNOVAČE**  
**ELEKTROMECHANIKY**  
**MECHANIKY**  
**ZÁMEČNÍKY**

**Zaměstnání s nejlepšími vyhlídkami**

## Dejte se na dráhu, která dává smysl.

Pracujte pro největšího českého železničního dopravce.

### NABÍZÍME:

- 5 týdnů dovolené
- zkrácenou pracovní dobu bez snížení mzdy
- příspěvky na stravování, dovolenou a tábory pro děti
- příspěvek na penzijní připojištění
- levnější cestování pro vás a vaši rodinu
- MultiSport kartu
- řadu příplatků nad rámec zákoníku práce

### POŽADUJEME:

- odpovídající vzdělání dle pracovní pozice
- velmi dobrý zdravotní stav



[www.cd.cz/kariera](http://www.cd.cz/kariera)





13. října 2024

## Vydejte se Posázavským pacifikem do Týnce nad Sázavou

Pojedte na okružní výlet parním vlakem. Projedete se po jedné z našich nejkrásnějších tratí podél Vltavy a Sázavy z Prahy přes Davli do Týnce nad Sázavou, které se říká Posázavský pacifik. Zpět do Prahy se vrátíte Ladovým krajem přes Čerčany a Senohraby. Parní vlak vedený lokomotivou Čtyřkolák (434. 2186) odjíždí v 10:04 z nádraží Praha-Vršovice a doveze vás do Týnce nad Sázavou. Než se vlak vydá na další cestu, budete mít dostatek času prohlédnout si město a jeho památky anebo se jen tak projít podél řeky Sázavy. Kromě stálé expozice týnecké kameniny můžete v prostorách hradu zhlédnout výstavu Věry Mačkové Maluji jinak, prodejní výstavu obrazů Marie Weberové Madzejka a celoroční výstavu Šaty jako z pohádky 2, umístěnou v hradní věži. Nenechte si také ujít jedinečnou možnost seznámit se s pozoruhodnými obyvateli této věže. Předposlední podlaží obývá letní kolonie netopýra velkého. Z věže je rovněž hezká vyhlídka na město a jeho okolí. Na cestu do Prahy po trase přes Čerčany a Senohraby se vlak vydá z Týnce nad Sázavou ve 14:34. Po trase parního vlaku se nacházejí i další místa, která stojí za návštěvu – Regionální muzeum se specializací poblíž stanice Jílové u Prahy či zřícenina hradu Zbořený Kostelec (cca 2,5 km od Týnce nad Sázavou).

**Nejbližší železniční stanice:** Praha-Vršovice, Praha-Braník, Jílové u Prahy, Týnec nad Sázavou



13. října 2024

## Pojedte vlakem ČD na Velkou pardubickou

Druhou říjnovou neděli se koná 134. Velká pardubická se Slavia pojišťovnou – nejstarší a nejtěžší dostih kontinentální Evropy. Přenos z Pardubic můžete sledovat v televizi, ale pravou dostihovou atmosféru zažijete jen na závodisti. Nasedněte do vlaku a přijedte. Železniční zastávka je jen pár kroků od hlavní brány. Psal se rok 1874, když na pardubické závodní dráze odstartoval první ročník Velké pardubické. Iničiátoři dostihu, kteří se inspirovali na britských ostrovech, tenkrát ani netušili, jak slavným se tento závod stane. Letos se koná už jeho 134. ročník.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Pardubice závodisti



31. října až 3. listopadu 2024

## Navštivte tradiční výstavu modelů v Trutnově

Příznivci mašinek mohou zavítat na tradiční výstavu železničních modelů a kolejišť s mezinárodní účastí. Výstava se uskuteční v hale Základní školy Rudolfa Frimla v Trutnově. Pořádající Klub železničních modelářů provozuje činnost už přes padesát let. Patří mezi nejstarší modelářské kluby v republice. Výstavy se pořádají již více než 40 let. Pravidelně k nám jezdí přátelé z Německa a Rakouska s kolejišti různých rozměrů. Mezi zajímavé exponáty patří diorama ve staré televizi či v mikrovlnné troubě. Již tradičně bude před budovou školy vozit děti zahradní železnice.

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



2. až 3. listopadu 2024

## Festival otevřených sklepů nabídne dobrá vína

Máte rádi dobré víno? Pak si nenechte ujít 34. ročník Festivalu otevřených sklepů – Podzim na Podluží, který se v listopadu uskuteční v Hruškách, Mikulčicích a Moravské Nové Vsi. V ceně dvoudenní vstupenky je vstup do 33 sklepů s degustací festivalových vín ve všech třech obcích, tištěný i digitální průvodce, degustační sklenička či jízdy festivalovými autobusy. Návštěvníci mohou po předložení jízdenky ČD využít slevu 20% z ceny vstupenky zakoupené na místě. Jízdenka musí mít cílovou stanicí Moravská Nová Ves s platností 1. 11., 2. 11. nebo 3. 11.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Znojmo-Nový Šaldorf