

Železničář

5. PROSINCE 2024 | ROČNÍK 31 | CENA 42 Kč | VYDÁVÁJÍ ČESKÉ DRÁHY



12

- 4–6 **Kaleidoskop**
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**
S ředitelem Oblastního centra údržby Východ Martinem Elstnerem
- 10–14 **Zpravodajství**
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**
Jaké novinky přináší nový jízdní řád pro rok 2025 v regionální dopravě?
- 20–21 **Dceřiné společnosti**
Metody hodnocení a posuzování rizik jsou klíčové pro bezpečný provoz. Touto problematikou se zabývá i VUZ.
- 22–23 **Provoz a technika**
Přepravy automotive představují v portfoliu ČD Cargo významnou roli.
- 24–25 **Lidé a příběhy**
Michal Šorel, mistr z Lužné, se s kolegy stará o největší železniční klenoty.
- 27 **Zahraničí**
Dopravce ÖBB představil novou dvoupodlažní jednotku Stadler Kiss.
- 28–29 **Recenze**
Navštívili jsme další zajímavé podniky v blízkosti nádraží, kde se lze občerstvit.
- 30–32 **Historie**
Polská lokomotiva zvaná Sedmička poprvé vyjela z brány závodu v roce 1964. Uplatnila se v čele osobních vlaků, rychlíků a expresů.
- 33–37 **Cestopis**
Vydali jsme se na cestu Plzeňskem nejen po tělese bývalé a nyní opuštěné železniční trati u Ejpovického tunelu.
- 38 **Napsali o nás**
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**
Kam vyrazit vlakem za zážitky

TITULNÍ FOTO

Autor: Jiří Štembírek

Své první mezinárodní spojení si jednotky ComfortJet ve zkušebním provozu odbyly na tradičním dálkovém spoji Košičan, kde dočasně zaskočily za Pendolino.

**ELRON****Eesti Liinirongid**

Petr Slonek | Foto: ELRON, Wikipedia

Eesti Liinirongid AS (Elron neboli Estonské linkové vlaky), do září 2013 Elektriraudtee AS (Elektrická železnice), je estonský osobní železniční dopravce. Společnost provozuje vlaky na všech vnitrostátních trasách v Estonsku a jejím jediným akcionářem je stát.

Dopravce vznikl při restrukturalizaci Eesti Raudtee v roce 1998 jako Elektriraudtee AS a původně se zabýval provozem el. příměstských vlaků v okolí estonské metropole. Vozový park v této době tvořily jednotky ER12 a ER2, vyrobené v 70. a 80. letech v říšské vagonce RVR. V průběhu let 2012 až 2014 se uskutečnila dodávka nových jednotek Stadler FLIRT, s nimiž firma již pod novým názvem 1. ledna 2014 převzala osobní provoz na všech tratích v zemi.

Elron provozuje dvě kategorie spojů. Běžné zastávkové vlaky nemají oficiální označení. Kategorie zrychlených vlaků je označována jako Ekspress. Obě obsluhují stejná vozidla a liší se pouze počtem zastávek a cenou jízdenky. V jízdním řádu jsou zastávkové vlaky označovány trojčíselným číselným označením, expresní dvoučíselným. Podle oficiálních stránek dopravce jezdí 99 % spojů včas.

Vozový park tvoří 38 jednotek typu Stadler FLIRT. 20 jednotek je dieselových, 18 je elektrických. Všechna mají oranžovo-černý nátěr a jsou plně nízkopodlažní. Díky nátěru se vlakům také někdy přezdívá porgandid (mrkve). Vzhledem k rostoucímu počtu cestujících společnost vypsal soutěž na dodávku nových vozidel pro spoje mezi Tallinnem a Tartu. Vítězem tendru se stala Škoda Vagonka. Dopravce objednal první v roce 2020, loni v lednu využil opce na dalších deset. Celkem Škoda dodá 16 jednotek za 147 milionů eur. ○

**Petr Slonek**

Šéfredaktor Železničáře

Základní údaje společnosti

Právní forma	akciová společnost
Datum založení	23. prosince 1998
Předchůdci	Elektriraudtee AS
Adresa sídla	Tallinn
Obrat	10 235 994 € (2023)
Zaměstnanci	364 (2023)
Majitel	Estonsko (100%)
Oficiální web	www.elron.ee



Vážení čtenáři,

závěr roku je na železnici tradičně ve znamení nového jízdního řádu. Tím pro rok 2025 se začneme řídit v neděli 15. prosince. Podobně jako v předchozích letech i letos nový grafikon přináší řadu novinek. Cestující je zaznamenají jak v regionální, tak dálkové a mezistátní dopravě. A to v oblasti služeb i nových vozidel.

České dráhy letos převzaly přibližně 100 nových elektrických a motorových vlaků pro provoz na regionálních linkách nebo nové ComfortJety pro dálkové spoje. Díky těmto dodávkám se už během uplynulého roku podařilo nahradit řadu starších regionálních vlaků moderními jednotkami RegioPanter a RegioFox. Na desítkách lokálních linek po celé republice tak nyní zajišťují přepravu moderní bezbariérové a klimatizované vlaky. A v podobném trendu se bude pokračovat i napřesrok.

Další vylepšení mohou cestující očekávat také u dálkových vlaků, a to včetně rychlíků. Po sérii vyřazovacích oprav a instalaci zabezpečovače ETCS na jednotky InterPanter se na většinu spojů Svitava vrátí bezbariérové klimatizované elektrické vlaky. Mezinárodní linky z Prahy do Německa Berliner zajistí moderní netrakovní jednotky ComfortJet. Výměna stávajících souprav má být na této lince hotová do léta a pak by se měly ComfortJety začít objevovat na dalších plánovaných vlacích, například na spojích EuroCity Metropolitan. Nově dodané ComfortJety budou jezdit rovněž na vybraných spojích InterCity Ostrava. Jednou z hlavních novinek jízdního řádu 2025 v případě dálkové dopravy pak je zavedení čtyř párů vlaků Baltic express z Prahy do Gdyně. První spoj vyrazí z metropole v neděli 15. prosince.

Dopravce v uplynulém roce zároveň pracoval na zvýšení komfortu cestujících a dalším rozšiřování nabízených služeb. Například vlaků s wi-fi připojením k internetu je meziročně o 20 procent více a je dostupné už ve více než polovině všech spojů včetně lokálů. Na rychlíky Rožmberk, Jihlava a Bezdrav na trase Plzeň – České Budějovice – Jihlava – Brno zařadíme více moderních, klimatizovaných vozů s možností napájení cestovní elektroniky a s palubní wi-fi sítí. Objeví se na zhruba 75 % kapacity kmenové soupravy. Obdobné vylepšení bude také v rychlících Labe Praha – Děčín. Tyto nově nasazované vozy se přesunuly z mezistátních vlaků EuroCity.

Meziročně o polovinu více je vlaků s možností dobíjení elektroniky a nyní se týká zhruba poloviny všech spojů. Osm z deseti našich vlaků bude v novém jízdním řádu bezbariérových.

Dětské kino nabídne 130 vlaků

Cestující s dětmi se mohou těšit na více služeb a větší komfort. Už 130 dálkových vlaků nabídne dětské kino, stovky vlaků mají vozy s místy vybavenými hrou Můj vláček. Celkem 485 dálkových spojů nabízí vyhrazená místa pro cestující s dětmi do 10 let a tisíce spojů obsluhovaných bezbariérovými, nízkopodlažními vozidly umožňuje snadné cestování s kočárky. Všechny tyto výhody najednou nabízejí nejmodernější vlaky railjet, InterJet a ComfortJet. V těchto dálkových vlacích jsou speciálně vyhrazené prostory pro kočárky v blízkosti míst určených pro cestující s dětmi do 10 let. Na stolech u těchto míst se nachází stolní hra a poblíž je také dětské kino. Elektrické zásuvky a USB porty umožňují dobít tablety, na kterých mohou děti sledovat vlastní pořady připravené doma před cestou. Další možnosti trávení času během jízdy nabízí v těchto moderních vlacích zábavně-informační palubní portál. Tyto vlaky obsluhují například spoje Západní expres, Krušnohor, Víndobona, některé spoje Ostravan a Berliner. Během příštího roku se rozšíří také na Metropolitan. Podobný rozsah služeb pro cestující s dětmi nabízejí i další vlaky, rychlíky Vltava a Lužnice.



ČD si půjčí 7,6 miliardy Kč od EIB na modernizaci vozidel

Evropská investiční banka (EIB) půjčí Českým drahám 300 milionů eur, tedy 7,61 miliardy korun, na nákup nových a modernizaci stávajících vozů a lokomotiv. Dopravce půjčku využije na pořízení 180 vozů a 20 elektrických lokomotiv. Dovybaví také 219 stávajících vozidel a lokomotiv technologií známou jako Evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS). Úvěr navazuje na dlouholetou spolupráci EIB a ČD při modernizaci parku. Jen loni vyčlenila banka na české železniční projekty 880 milionů eur. „Prostředky z EIB využíváme na zlepšení kvality vlaků dálkové dopravy, včetně pořízení ComfortJetů, které budou jezdit na linkách propojujících Prahu s Německem, Rakouskem, Slovenskem nebo Maďarskem, a také na vybavení dalších vozidel palubní částí evropského zabezpečovače ETCS,“ řekl náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku a nákup Lukáš Svoboda. Používáním systému ERTMS se zvýší bezpečnost a interoperabilita v celé evropské železniční síti.



Autovlak se přestěhuje na nový terminál v Michli

Autovlak z Prahy do Popradu a Košic přeruší zhruba na půl roku provoz. Jeho pražský terminál se přestěhuje z hlavního nádraží do provozní jednotky Českých drah Praha jih. Po otevření nového terminálu se jeho provoz obnoví. O přesunu terminálu dopravce rozhodl kvůli úpravám okolí pražského hlavního nádraží a silnému provozu na nádraží, které odbaví kolem 1 000 vlaků za den a jejichž počet nyní ještě vzroste. Nový terminál vznikne v prostoru provozní jednotky Praha jih v pražské Michli. Příjezd k němu bude z Chodovské ulice a jeho snadnou dostupnost zajistí blízkost vnitřního silničního okruhu kolem Prahy. Jeho otevření se předpokládá v polovině roku 2025. Kvůli stěhování rampy a terminálu do nové lokality bude provoz autovlaků zhruba na půl roku přerušen. Současný terminál se uzavře s koncem jízdního řádu 2024 v sobotu 14. prosince.



Text: Vít Čepický, Petr Slonek, redakce | Foto: autoři, archiv ČD, Kancelář prezidenta republiky, IDSOK

Vlakvedoucí Roman Juřena získal medaili Za hrdinství

Prezident republiky Petr Pavel u příležitosti státního svátku 28. října ocenil i vlakvedoucího Českých drah. Na slavnostním ceremoniálu ve Vladislavském sále udělil medaili Za hrdinství Romanovi Juřenovi, který 17. října 2023 pohotovým zákrokem zajistil evakuaci cestujících z havarovaného vlaku hořícího po srážce s kamionem na Olomoucku. Ačkoli se vlakvedoucí při nárazu sám zranil, podařilo se mu včas otevřít průchodové dveře z druhého do prvního vagonu, který byl plný kouře a uvězněných cestujících. Tím se mu podle hasičů podařilo včas zprůchodnit východ z prvního vagonu, jenž se po nárazu ocitl v plamenech. Lidé tak mohli přejít do druhého vozu a poté ven. Bez jeho pomoci by se z hořícího vlaku včas a bezpečně nedostali. Za záchranu lidských životů byl vlakvedoucí již v loňském roce oceněn předsedou představenstva a generálním ředitelem Českých drah Michalem Krapincem, dále hejmanem Olomouckého kraje a krajským ředitelem Hasičského záchranného sboru ČR.



Poslední turnusový den pro pražské Banány

Konec provozu expresních lokomotiv řady 150.2 a 151 přezdívaných Banán se blíží. Pražské depo na konci října naposledy vystavilo na spěšné vlaky linky R41 Vrchlice Praha – Kutná Hora a zpět ještě tři lokomotivy řady 150.2. Od pondělí 4. listopadu jezdí už jen poslední stroj. Do dalších dvou plánovaných oběhů jsou nasazeny čtyři nové jednotky RegioPanter. Ty jsou nyní turnusovány především na linku S4/U4 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem, kde slouží až 12 jednotek RegioPanter. V současnosti tak do 13. prosince zůstává turnusována poslední lokomotiva řady 150.2 na vlacích linky R41 Vrchlice Praha – Kutná Hora a zpět. Řada 151 je deponována v Bohumíně a dopravuje především vlaky InterCity a EuroCity na trase Praha – Bohumín – Žilina. Do 14. prosince je turnusována ještě osm lokomotiv této řady. Od změny jízdního řádu 15. prosince zůstane řada 151 nasazena v pravidelném provozu už pouze ve dvou kusech na rychlících Labe mezi Prahou a Děčínem. Většina lokomotiv řad 150.2 a 151 tak bude postupně odstavena a vyřazena z provozu.



ČD přivítaly dispečery

Začátkem listopadu se do Prahy vrátilo mezinárodní jednání zástupců dispečinků hned šesti střeoevropských železničních dopravců. Pozvání přijali kolegové z Rakouska (ÖBB Personenverkehr), Polska (PKP Intercity), Německa (DB Fernverkehr), Maďarska (MÁV-START) a Slovenska (ZSSK), samozřejmě nechyběli ani zástupci hostitelských Českých drah. Během dvou dnů se dispečeři tradičně připravovali na změnu jízdního řádu a z toho plynoucí provozní aspekty, ale také na obecné udržení dobrých vazeb mezi jednotlivými dopravci. Setkání s tradicí od roku 2015 se do budovy Generálního ředitelství ČD v Praze vrátilo po osmi letech a opět dalo možnost předat si zkušenosti a připravit se na změnu jízdního řádu, která se všech týká.



Ve vršovickém depu funguje dílna pro studenty

Ve středisku údržby Českých drah v Praze-Vršovcích slouží budoucím mechanikům nová moderní učebna odborného výcviku. Přímou v prostorách depa žáci získávají potřebné praktické dovednosti. Nový učební obor Mechanik opravář kolejových vozidel v září otevřely ČD ve spolupráci s Akademií řemesel Praha – Střední školou technickou. Je určen pro studenty, kteří se chtějí specializovat na údržbu a opravy kolejových vozidel. Novou zámečnickou dílnu budou žáci navštěvovat během prvního ročníku studia, další dva roky bude odborný výcvik probíhat v reálném prostředí ČD, kde se jim budou věnovat instruktoři. Výuku odborných předmětů přímo ve škole zajišťují čtyři zkušení odborníci z ČD. Ti od září přijali roli pedagogů a předávají studentům vědomosti a cenné zkušenosti z praxe. Podnět k otevření nového oboru vzešel z ČD, a to kvůli nedostatku kvalifikovaných zaměstnanců v údržbě kolejových vozidel. Do prvního ročníku nastoupilo 19 chlapců a jedna dívka.

Nové štítky zlepší identifikaci všech železničních přejezdů



Správa železnic začala instalovat na přejezdy nové reflexní štítky, které zvýší bezpečnost provozu. V nejbližší době jimi osadí všechna úrovňová křížení na své síti. Polepy obsahují číslo konkrétního přejezdu a zvýrazněný kontakt na tísňovou linku 112. V krizové situaci to pomůže především řidičům s identifikací místa události a řešení jejich následků. Současně instalaci předcházela pilotní provoz na více než dvou desítkách přejezdů, po jeho vyhodnocení se upravila podoba štítků. Identifikační polepy s číslem přejezdu se umísťují na zadní stranu skříněk signalizačních světel nebo výstražných křížů. Na základě vyhodnocení pilotního projektu se upravila barevnost, rozměr a velikost čísl na štítcích. Nově se použilo černé písmo na bílý reflexní podklad. SŽ objednala 27 800 štítků a začala s jejich instalací na všech 7 500 přejezdů, které spravuje. Cena za výrobu činila necelý milion korun. Značení slouží mimo jiné k rychlé identifikaci místa například v případech, kdy na přejezdu uvízne auto a řidiči potřebuje nahlásit celou událost na tísňovou linku.

KIDSOK zavádí elektronické knižní jízdní řády pro rok 2024/2025

S nástupem celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2024 přináší Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK) zásadní novinku – knižní jízdní řády pro rok 2024/2025 budou k dispozici výhradně v elektronické podobě. Tento krok je součástí snahy o větší udržitelnost a pohodlí pro všechny cestující. Přechodem na elektronickou verzi se přispívá ke snížení papírového odpadu. Od 2. prosince 2024 jsou nové elektronické knižní jízdní řády ke stažení zdarma na webových stránkách IDSOK (www.idsok.cz) v sekci „Jízdní řády“ v záložkách „Autobusové jízdní řády včetně výluk“ nebo „Vlakové jízdní řády IDSOK“ a na vyžádání v Informačních kancelářích dopravců bude zájemcům vytištěn požadovaný jízdní řád. Nové elektronické knižní jízdní řády pro autobusovou dopravu budou rozděleny do oblastí Olomoucko, Prostějovsko, Přerovsko, Šumpersko a Jesenicko. V elektronické knižní podobě naleznete i jízdní řády pro regionální vlakové spoje.



Cestu vlakem Českých drah ohodnotily už statisíce lidí

Už dva roky České dráhy získávají od cestujících zpětnou vazbu týkající se spokojenosti s cestou vlakem. V aplikaci Můj vlak mohou zákazníci prostřednictvím hvězdiček hodnotit jak celkový dojem z jízdy, tak jednotlivé služby spojené s cestou. Dopravce od listopadu 2022 obdržel více než půl milionu hodnocení, která se v součtu trvale drží na čtyřech z pěti hvězdiček. V aplikaci Můj vlak se do hodnocení cesty za uplynulá dva roky zapojilo 134 tisíc zákazníků ČD, kteří odeslali více než 550 tisíc hodnocení. Cestující hodnotí jak celkovou spokojenost s cestou, tak i další detaily spojené s jízdou. Největší spokojenost panuje s nákupem jízdních dokladů a s přístupem vlakového personálu – v průměru se pohybuje okolo 4,5 hvězdičky. Pozitivní zpětnou vazbu, tedy čtyři až pět hvězdiček, odešle 90 % uživatelů. Mezi další hodnocená kritéria patří čistota vlaků, jejich kapacita a dodržení jízdního řádu. Podněty ke zlepšení ČD evidují u kapacity vlaků a dodržení jízdního řádu.



České dráhy opět vypravily oblíbené mikulášské vlaky

České dráhy s partnery po roce opět uspořádaly mikulášské jízdy. Na řadě míst vlaky vyjely už o prvním prosincovém víkendu. Cestující se jimi svezli v Praze a jejím okolí, ale i na Letohradsku a Choceňsku. Na Moravě pak vyrazily do skanzenu ve Strážnici a také z Brna do Oslavan se Skaličkem v čele. Na sobotu 30. listopadu ČD připravily tři jízdy mikulášských vlaků, které vezla parní lokomotiva Všudybylka (354.195). Vyjždělo se ze stanice Praha-Vršovice. Dopolední a večerní jízda vedla po Negrelliho viaduktu údolím Vltavy do Rostok u Prahy. Při odpolední jízdě se zájemci svezli po nově rekonstruovaném Branickém železničním mostu a podél řeky Berounky do Dobřichovic. V rámci jízdy byla na nádražích Praha-Vršovice a Rostoky u Prahy otevřena expozice modelových kolejíšť. V neděli 1. prosince se uskutečnil okružní výlet parním vlakem s Mikulášem, andělem a čertem po jedné z našich nejkrásnějších tratí podél řeky Vltavy a Sázavy z Prahy přes Davli do Týnce nad Sázavou přezdívané Posázavský pacifik. V čele opět stanula Všudybylka. O prvním adventním víkendu se také konaly mikulášské jízdy Cyklohráček, který se proměnil v Čertohráček. Vyjel na tratě v Praze a okolí.





Bateriové vlaky jsou novou výzvou, na kterou se těšíme

Záříjové povodně se v dotčených oblastech promítly takřka do všech oblastí života lidí. Ušetřena nezůstala ani železnice, a tak i kolegům z OCÚ Východ přibyla k běžným provozním starostem také snaha zajistit fungování dráhy v co možná nejvyšší míře v době během i po přírodní katastrofě. Ničím jiným jsme ani rozhovor s ředitelem Martinem Elstnerem začít nemohli, dostalo se ale také na plánovanou malou revoluci v podobě prvních bateriových vlaků ve vozovém parku Českých drah a otázku, co jejich provoz vlastně bude obnášet.

Vít Čepický | Foto: autor

Pojďme na začátku ještě vzpomenout záříjovou velkou vodu. Jak tedy povodně prosákly do vaší práce?

Vcelku dost. Sledovali jsme, jak se voda blíží, nejvíc zřejmě v depu Bohumíně. Postupně bylo jasné, že bude přerušen provoz, navíc začala být ohrožena pracoviště. Nakonec to odnesla pouze hala technicko-hygienické údržby, kde nám nastoupala spodní voda přes elektroinstalaci a různé průchody. Musím moc poděkovat kolegům v Bohumíně, že to nevzdali a začali vodu čerpat hned, jak to šlo, a to bez ustání dnem a nocí, dokud to bylo třeba. Díky tomu jsme měli více času na situaci reagovat a hladina nejspíš nedosáhla té výše, která by jinak hrozila. Nakonec se také podařilo přesunout vybavení a stroje do vyšších míst, takže to odnesl hlavně nábytek. Díky tomu se i relativně rychle podařilo provoz pracoviště obnovit. S příchodem podzimu jsme měli v Bohumíně největší problém v administrativní budově, protože nám tam voda vyplavila kotelnu a ustupovala jen velmi pomalu. Dík tak patří i kolegům z RSM, protože ji spustili před nástupem mrazů.

A jak jste řešili dopady na organizaci dopravy?

Byla jich řada. Například v Opavě nám zůstala odříznutá elektrická jednotka řady 471. Na první pohled se to nezdá jako nějaký zásadní problém, ale bylo třeba jednat se Správou železnic o možnosti připojit ji k troleji. Ta sice byla pod napětím, ovšem byl problém s ukolejněním, takže nám i stacionární napájení nechtěli povolit. Jenže my potřebovali alespoň dobít baterie...

Samozřejmě toho bylo více, operativně se přesouvala údržba do Suchdola nad Odrou, v Krnově jsme měli zatopená vozidla, naštěstí voda dosahovala přibližně pouze po půlku kol, i to ale znamenalo zasažení nápravových ložisek nebo trakčních motorů u řady 843. Navíc nám tam chyběla lokomotiva, posunovat se tak dalo pouze prostřednictvím jednoho vozu 810 a jednoho řady 811, kterými jsme alespoň byli schopni dostat ostatní zatopená vozidla do Krnovských oprav a strojírny na prohlídku, protože Krnov byl dlouho úplně odříznutý od zbytku železniční sítě.

To jsou takové na první pohled méně viditelné problémy, ale i ty jsme museli v průběhu času řešit.

Uvázla vozidla ještě někde – kromě té 471 v Opavě?

Například v Děhylově zůstala souprava s motorovým vozem 843. Dvě RegioNovy byly v Kravčicích, přičemž dotčený traťový úsek se má opravovat až rok, na zbylém úseku chybí být alespoň kanál k provádění údržby. S kolegy z OŘOD Východ jsme je nakonec převezli po silnici do Skrochovic a pak po kolejích zpět do Opavy.

Před rokem jsme pořizovali rozhovor s vaším odcházejícím předchůdcem Redererem, jinými slovy máte za sebou první rok v pozici ředitele OCÚ Východ. Jaká je to práce?

Předně různorodá. Nešel jsem do toho s nějakými konkrétními očekáváními, je ale pravda, že to je časově velmi náročné a člověk se musí naučit mít myšlenky a plány velmi dobře dopředu uspořádané a promyšlené, aby se byl schopen rychle a dobře rozhodovat – navíc v situaci, kdy se vám práce pod rukama neustále mění. Ale tím je to zajímavé.

Bavíme se spolu v době, kdy se výrazně modernizuje vozový park ČD, která mění i jeho strukturu od lokomotiv s vagony k jednotkám. Jak na to stíhá reagovat údržbové zázemí?

Novou halu jsme nedávno začali stavět v Havlíčkově Brodě, ta poslouží jak RegioPanterům, tak zejména řadě 847, v Olomouci snad brzy začneme stavět, tedy přesněji prodlužovat halu B. To je první etapa zásadní modernizace olomouckého depa, na kterou bude po potřebných demolicích navazovat celý komplex technicko-hygienické údržby. Bude to z hlediska časové, prostorové i finanční ná-

ročnosti složitý projekt, ale pokud chceme moderní vozidla adekvátně udržovat, musíme jím projít.

Problémem olomouckého depa jsou motorové vozy Stadler GTW řady 848, které po modernizaci v ŽOS Zvolen trpí řadou neduhů a i přes značnou snahu se je nedaří udržet v provozu v adekvátním počtu. Doučkáji se cestující zlepšení?

Poslední kus je na modernizaci ve Zvolenu. Bohužel stále zjišťujeme, že řada celků na těchto vozech není spolehlivá a neprošli náhradou, ale pouze kontrolou funkčnosti v době opravy. Snažíme se to dílčími úpravami zlepšovat, například svépomocí měníme problémový typ kompresoru za spolehlivější. Ne u všech celků to ale jde tak dobře – problém máme například se starou elektronikou řízení, do které samozřejmě vstupovat nemůžeme a neobejdeme se bez náhradních dílů. Stále ale doufáme a snažíme se, abychom se v dohledné době dostali na takovou úroveň spolehlivosti, s níž budeme spokojeni jak my, tak cestující a objednatel.

A na druhou stranu – jak jste spokojeni s novými Liškami a Pantery?

RegioFoxy v Havlíčkově Brodě jsou pro mě příjemným překvapením. Bohužel se nám už dva stroje střetly se spadlým stromem, v jednom případě jde o poměrně závažné poškození, provozně ale nyní naplňují očekávání. U Panterů druhé generace – jistě, u každých nových vozidel si projdeme nějakými dětskými nemocemi, ale obecně vzato jde dnes o spolehlivé jednotky, které zajišťují vozbu bez zásadních problémů. Jinými slovy plní to, co od nových vozidel očekáváme. Samozřejmě musíme zároveň mys-

let dopředu, speciálně Pantery přicházejí velmi rychle po sobě, což znamená, že krátce za sebou rovněž začnou najíždět kilometry do malých prohlídek. U velkých prohlídek už předpokládáme, že bude v Olomouci k dispozici alespoň nová hala B.

Zůstaňme ještě u Panterů, byť v trochu jiné formě. V Moravskoslezském kraji ČD nasadí první tuzemské bateriové vlaky. Jak se na jejich příchod připravujete?

V Bohumíně počítáme se zkušebním provozem prvních čtyř dvouvozových jednotek. Dále je podepsána smlouva na dalších 15, byť ty budou trochu jiného provedení, konkrétně se liší uspořádáním battery packů. Budoucích 15 bateriových RegioPanterů bude mít o něco vyšší kapacitu, reálné parametry první série jsou ale nyní předmětem ověřování na zkušebním okruhu a později ve zkušebním provozu. Dojezd druhé série by každopádně měl být o něco vyšší, z pohledu údržby by se však nic zásadního měnit nemělo.

Zároveň nám přesto baterie přináší nové výzvy. Z hlediska energetické bilance bychom je nikdy neměli vybit úplně do nuly, vždy v nich zůstane nějaký náboj, tedy energie, se kterou musíme počítat. To se projevuje například u požární bezpečnosti, výrazně se tomu věnuje už sám výrobce, ale i my s ohle-

Sledovali jsme, jak se voda blíží, nejdříve v depu Bohumíně. Postupně bylo jasné, že bude přerušena provoz, navíc začala být ohrožena pracoviště. Nakonec to odnesla pouze hala technicko-hygienické údržby. Musím moc poděkovat kolegům v Bohumíně, že to nevzdali a začali vodu čerpat hned, jak to šlo, dokud to bylo třeba.





dem na posun v halách a podobně. Na zkušební provoz navíc již netrpělivě čekají další kraje, které rovněž uvažují o pořízení bateriových vlaků.

Jakou životnost od baterií očekáváte?

To bude zajímavé sledovat, protože ji výrazně ovlivňuje provozní režim a to, jak se k nim budou strojvedoucí chovat. Ne vše se dá zautomatizovat a zprůměrovat. Každá trať je jiná, do plánovaného dobíjení se budou promítat nepravidelnosti v provozu, ale právě i styl jízdy, nebo přesněji využívání okamžitého výkonu vozidla. Další věcí je, že z dopravního hlediska chceme baterie dobít co nejdříve a jezdit s nabitými, dokud to jde, ovšem z toho technologického je to přesně to, co jim ubírá životnost nejrychleji, potřebujeme naopak dobít malým proudem a co nejpomaleji. Bude zajímavé hledat mezi tím rovnováhu.

Například u parciálních trolejbusů, se kterými mají dopravní podniky mnohem bohatší zkušenosti, už se využívá pokročilých modelů, které podle parametrů dobíjení dokážou počítat životnost baterie dopředu. Pokud pak provozovatel vykročí z výrobcem definovaných mezí, ztratí záruku. Uvidíme, jak to bude na železnici.

Těšíte se, až se s nimi svezete jako strojvedoucí?

Určitě. Na druhou stranu – on to oproti klasickým Panterům nebude takový rozdíl. Ale jet s elektrickým vlakem na neelektrifikované trati, to bude zážitek.

Dovolím si předpokládat, že zkušenosti z trati se pro vaši práci hodí...

Už se mi kolikrát vyplatilo, že jsem se byl na nějaký problém schopný podívat očima řekněme přímého zákazníka, protože strojvedoucí jsou společně s cestujícími bezprostředními konzumenty naší údržbářské práce.

A jak často vlastně jezdíte?

Sporadicky, rád bych jednou měsíčně, ale úplně se mi to nedaří. Každopádně to beru jako svým způsobem oddech, člověk se za pákami musí soustředit pouze na jízdu a trať, což krásně čistí hlavu od dlouhodobějších starostí. ○

Martin Elstner

Vystudoval elektrickou trakci na českořebovské průmyslovce a kolejová vozidla na Univerzitě Pardubice a v celé své kariéře zůstal železnici věrný – ať už za pákami vlaků jako strojvůdce, nebo i v různých pozicích v Českých drahách a Škodě Transportation. Od října 2024 z pozice ředitele vede OCÚ Východ.



Lišky přebírají vládu nad lokálními tratěmi

České dráhy už převzaly od polského výrobce PESA Bydgoszcz rovných 50 kusů moderních motorových jednotek řady 847 RegioFox, kterým se přezdívá Liška. Jubilejním, 50. vlakem se počátkem listopadu stalo vozidlo s číslem 847.043, určené pro provoz v Královéhradeckém kraji.

Redakce | Foto: Michal Málek

Cesta k těmto vozidlům však nebyla snadná. „Na nové jednotky RegioFox pro neelektrifikované regionální tratě jsme čekali dlouho, zkušební provoz i schvalování trvaly o mnoho déle, než bychom si představovali. Nicméně jsem rád, že od letošního jara jsme je mohli začít uvádět do provozu. Dodávky nových Lišek už jsou kompletní pro Jihočeský a Pardubický kraj, a také pro Vysočinu. Ještě letos by měly dorazit i další jednotky určené pro kraj Královéhradecký,“ vyjmenoval aktuální nasazení moderních

vlaků předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. Moderní jednotky podle něj nabízejí vyšší komfort, spolehlivost i ekologičtější provoz. „Ačkoliv se jedná o naftové jednotky, splňují nej přísnější emisní normu STAGE V, představují tak jednu z nejkoličtějších dieslových vlaků v Evropě. Navíc u nich testujeme i provoz na hydrogenačně upravený rostlinný olej (HVO), což by mělo ještě snížit množství emisí.“

„Přestože se dodání prvních RegioFoxů zpozdilo, dodávky dalších jednotek budou v příštím roce plynule pokračovat. Jsme samozřejmě připraveni vyrobit a do-

dat i další jednotky, budou-li je České dráhy potřebovat k uspokojení potřeb krajů,“ uvedl Miroslav Kupec, jednatel společnosti PESA Rail CR, která v Česku zastupuje polského výrobce kolejových vozidel.

Nahradí řadu 810 i RegioNovy

ČD mají podle člena představenstva a náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiřího Ješety v současnosti zaslavněny dodávky celkem 106 RegioFoxů. „Všechny objednané Lišky bychom měli obdržet do konce roku 2026. Nejvíce jich bude po dokončení dodávek jezdit na tratích Středočeského a Královéhradeckého kraje, celkem 38, respektive 33. Dodávky RegioFoxů nám umožňují pokračovat ve vyřazování starších vlaků, které už jsou morálně zastaralé, typicky se třeba jedná o motoráky řady 810 nebo některé starší RegioNovy,“ dodal.

RegioFoxy jsou bezbariérové, klimatizované vlaky vybavené řadou služeb pro pohodlné cestování do zaměstnání, školy nebo za volnočasovými aktivitami. Samozřejmostí je palubní wi-fi síť, elektrické zásuvky a USB konektory pro dobíjení cestovní elektroniky, prostory pro velká zavazadla včetně kočárků a jízdních kol nebo audiovizuální informační systém. Jednotky jsou vybavené motory Rolls-Royce.

Na základě poptávky objednatelů veřejné regionální dopravy se cestující s RegioFoxy budou setkávat při svých cestách v Královéhradeckém, Jihočeském, Plzeňském, Pardubickém a Středočeském kraji, Praze a také na Vysočině.

Dodávky motorových RegioFoxů jsou součástí letošního rekordní modernizace vozidlového parku ČD. Jen v letošním roce pořídí dopravce skoro 140 nových vlaků pro regionální i dálkovou dopravu. Investice dosáhnou 18,7 miliardy korun. ○

České dráhy pokračují v modernizaci vlaků v Královéhradeckém kraji

České dráhy pokračují v dodávkách nových regionálních vlaků v Královéhradeckém kraji. Od polského výrobce PESA Bydgoszcz pro provoz v kraji převzaly už deset motorových jednotek RegioFox. S Liškami se cestující setkají na tratích Trutnov – Martinice v Krkonoších, Trutnov – Svoboda nad Úpou nebo Trutnov – Kolín.

„Dodávkami RegioFoxů zmizí z tratí především motorové vozy z přelomu 60. a 70. let, které už nesplňují standardy cestování, které chceme našim zákazníkům nabízet. Naším cílem je, abychom do konce roku měli od výrobce co nejvíce nových motorových jednotek,“ řekl k nasazení nových vlaků člen představenstva a náměstek ge-

nerálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Jiří Ješeta.

První RegioFoxy se v Královéhradeckém kraji objevily v rámci závěru palubního a dílenského personálu letos v srpnu a cestující poprvé svezly na trati z Trutnova do Martinic v Podkrkonoší. S postupujícími dodávkami nových jednotek mohou ČD rozšiřovat i nasazování nových vlaků. Lišky už nyní zajišťují kompletní provoz spěšných vlaků z Kolína do Trutnova. Rozšiřuje se i jejich nasazení na vlacích na Trutnovsku. Po kompletní dodávce nových jednotek je nasazení RegioFoxů v objednavce Královéhradeckého kraje plánováno na tratích Kolín – Chlumec nad Cidlinou – Stará Paka – Trutnov,

Hradec Králové – Letohrad / Rokytnice v Orlických horách, Choceň – Týniště nad Orlicí – Náchod – Hronov, Hradec Králové – Meziměstí – Broumov a Hradec Králové – Trutnov – Svoboda nad Úpou.

RegioFoxy jsou součástí rekordní obměny vlaků v Královéhradeckém kraji. Od začátku letních prázdnin jezdí na tratích z krajské metropole do Chlumce nad Cidlinou a do Týniště nad Orlicí RegioPanter v počtu tří dvouvozových a čtyř třívozových jednotek. Společně s dodávkou 33 Lišek, která by měla být realizována do konce roku 2026, to znamená celkem 40 moderních vlaků. Ty pak zajistí více než 60% všech výkonů v regionální dopravě Královéhradeckého kraje.

Přibude přes 400 bezbariérových spojů

Už osm z deseti spojů Českých drah je bezbariérových. Nový grafikon jich nabídne o 439 více. Drtivá většina vlaků je nízkopodlažních a výška jejich podlahy je v úrovni moderních nástupišť. Druhá generace bezbariérových vlaků poskytuje lidem s handicapem více pohodlí a větší mobilitu. Disponují i napájením pro elektrické vozíky.

Redakce | Foto: archiv ČD

V novém jízdním řádu nese symbol bezbariérovosti už 7131 vlaků Českých drah. „Je to 82,7 procenta ze všech našich spojů a o 439 víc než v končícím jízdním řádu. Velkou výhodou je rekordní nasazení nízkopodlažních vlaků, do kterých se nastupuje snadno nejen lidem na vozíku, ale i seniorům, dětem nebo cestujícím s koly a kočárky. V nových vlacích myslíme i na osoby s dalšími handicapem, nevidomí mohou ovládat nástupní dveře přes slepecké vysílačky a k dispozici mají hlášení stanic a zastávek. Neslyšící zase získají informace o jízdě vlaku z displejů,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

Nízkopodlažní RegioPantery a RegioFoxy zajistily v novém grafikonu další bezbariérové linky, například z Chlumce nad Cidlinou přes Hradec Králové do Týniště nad Orlicí, z Olomouce přes Přerov do Hranic na Moravě, Valašského Meziříčí a Vsetína nebo z Plzně do Radnic. „Na dalších tratích nahradily starší generaci bezbariérových vlaků, které měly podlahu v klasické výšce a bylo nutné používat plošinu, například na trati Přerov – Břeclav nebo na několika linkách v Královéhradeckém kraji. Nástup a výstup cestujících s handicapem je nyní podstatně snazší a na moderních stanicích ho zvládnou cestující i bez asistence dopravce a nemusí svou přepravu u těchto vlaků objednávat,“ upozornil náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Stovky upravených vozů

Vedle regionálních souprav RegioPanter a RegioFoxy jsou do provozu uváděny také nejmodernější dálkové vlaky Com-



Vývoj počtu bezbariérových spojů v letech 2000–2025

fortJet, které nabízejí lidem na vozíku více míst a velmi komfortní cestování. Jednotky jsou vybavené i dalšími prvky pro cestující s jiným druhem handicapu, například nápisy v Braillově písmu, haptickými prvky či zvukovou signalizací.

České dráhy nyní disponují přibližně 860 vozy a jednotkami v úpravě pro cestování osob na vozíku, z toho zhruba 75 % vozidel je přímo nízkopodlažních. To znamená, že mají výšku podlahy v úrovni moderních nástupišť a nástup osob na vozíku je možné zajistit v takovém případě prakticky bez asistence doprav-

ce. Moderní soupravy navíc nabízejí stejný komfort cestování a dodatečné služby, jako mají další cestující. Jde například o klimatizované prostory, palubní wi-fi síť nebo možnost dobíjet cestovní elektroniku.

S novým jízdním řádem se rozšiřuje také nabídka dálkových vlaků přístupných osobám na vozíku. Jedná se o čtyři páry vlaků EuroCity Baltic express, které spojují Prahu, Pardubice a Letohradsko s Kladskem, Vratislaví, Bydhoší a Trojměstím (Gdaňsk, Sopoty, Gdyně) na pobřeží Baltského moře. O



Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc prosinec zní: **Která země má nejhustší železniční síť na světě a kolik kilometrů tratí ji křížuje? S jakou hustotou?**

Své odpovědi nám zasílejte do **31. prosince** na adresu soutez@cd.cz. Do předmětu zprávy uveďte „Železničář prosinec“. Tentokrát se hraje o knihu *Vlakem po nejkrásnějších železnicích světa*.

*Správná odpověď z č. 11: Nejstrmější tratí na světě je horská ozubnicová železnice Pilatusbahn ve Švýcarsku se sklonem až 48 % (480 ‰). Její dolní stanice se nachází u Lucernského jezera v obci Alpnachstad a horní leží těsně pod vrcholem hory Pilatus. Publikaci *Malý atlas lokomotiv 2023* získává Karel Vaclík, Příbram.*



Boom wi-fi ve vlacích ČD pokračuje

České dráhy pokračují v trendu rozšiřování služeb na palubách svých vlaků. Od nového jízdního řádu v polovině prosince se opět rozšíří počet spojů, které budou nabízet palubní wi-fi síť. Výrazně si v tomto ohledu polepší především regionální spoje, a to i díky nasazení nových moderních jednotek RegioPanter a RegioFox.

Redakce | Foto: archiv ČD

Celkem bude wi-fi připojení dostupné ve více než 4 800 spojkách, což představuje 56 procent ze všech spojů, které bude národní dopravce v rámci nadcházejícího jízdního řádu vypravovat, v dálkové dopravě bude dostupným internetem vybaveno už přes 90 procent vlaků. Nový jízdní řád na železnici začíná platit od 15. prosince.

„Připojení k internetu skrz palubní wi-fi síť představuje už jeden ze základních požadavků našich cestujících na dálkových i regionálních linkách. Proto se intenzivně zaměřujeme na rozvoj služeb spojených s digitálními technologiemi. Díky rekordnímu tempu modernizace a pořízení nových vlaků stále zvyšujeme počet vozů, kde se cestující pohodlně k internetu připojí,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec. „Sledujeme v této oblasti i nejnovější techno-



logické trendy, abychom obecně zlepšili dostupnost datových služeb na palubách našich vlaků. Do vybraných vozů pro dálkovou dopravu instalujeme 5G opakovače mobilního signálu, laserově upravujeme okna pro snazší průchod signálu do jedoucího vlaku a také průběžně měníme wi-fi routery za ty nejmodernější, které zvládají 5G síť,“ doplnil.

Velká výměna routerů

ČD provádí aktivní kroky ke zlepšení datových i hlasových služeb na palubách vlaků. V běhu je velká výměna wi-fi routerů na celkem 195 vozidlech, z toho se jedná o 131 rychlíkových vozů, tři řídící vozy a 12 patrových vozů Pražské integrované dopravy a o 49 vozů v sedmi jednotkách

railjet. Mezi rychlíkovými vozy se jedná o řady Apee, Bdmpee, Ampz, Bhmpz, Bdmpz a Bmz²⁴¹ a Bmz²⁴⁵. Jsou to moderní a komfortní vozy pro maximální rychlost 160 nebo 200 km/h, které České dráhy nasazují především na vlaky EC a IC Berliner, Metropolitan, Jižní expres, Západní expres, Bavorský expres a dále na rychlíky Berounka nebo Slováký expres.

Dopravce v průběhu léta také vypsál dvě veřejné zakázky na dodavatele 5G opakovačů mobilního signálu do jednotek Pendolino, railjet a InterPanter, respektive na laserovou úpravu oken ve více než 200 jednotlivých drážních vozech, která usnadní průnik signálu dovnitř vlaku při zachování tepelných a těsnících vlastností skla. 

Drážní úřad informuje

Drážní úřad změní od února 2025 své sídlo v Praze

Drážní úřad se během ledna přestěhuje do nových prostor Paláce Pyramida v Bělehradské ulici na Praze 2. Kvůli komplexní a dlouhotrvající rekonstrukci zbývajících částí Fantovy budovy, kterou plánuje Správa železnic, musí opustit dosavadní prostory severní věže na hlavním nádraží v Praze, kde sídlil od svého zřízení v roce 1995.

Nové sídlo na adrese Bělehradská 222/128, Praha 2 bude díky své poloze v blízkosti I. P. Pavlova dobře dostupné městskou hromadnou dopravou nebo i pěšky z hlavního nádraží Praha.

PF 2025

Právě končí rok byl naplněn celou řadou pozitivních změn a přípravami na změnu největší, kterou je zavedení výhradního provozu ETCS od ledna 2025. Přejeme Vám proto klidné prožití vánočních svátků a bezpečný vstup do nového roku 2025!





Zlínský kraj převzal pět nových Pantherů

České dráhy společně se Zlínským krajem představily nejnovější jednotku RegioPanter. Dopravce jich v regionu od nového jízdního řádu, který začne platit v polovině prosince, nasadí celkem pět. Díky tomu se výrazně zvýší komfort cestování z Přerova přes Hulín a Otrokovice do Břeclavi.

Redakce | Foto: Vít Čepický

Součástí slavnostního představení RegioPanteru druhé generace, která se uskutečnila v samotném závěru listopadu, byla i prezentační jízda z Otrokovic do Starého Města u Uherského Hradiště. „Třívozové elektrické vlaky RegioPanter nejnovější generace nabízejí pohodlí a komfort, který chceme cestujícím na regionálních tratích nabízet, ať už míří do práce, do školy nebo za volnočasovými aktivitami. Ve Zlínském kraji se jednotky rychle zabydlují. Zatím jezdí ve zkušebním provozu, od poloviny prosince pak pětice Pantherů pokryje kompletně provoz z Přerova do Břeclavi,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

Zlínský kraj je už pátým krajem, kde ČD nejnovější jednotky RegioPanter uvádějí do provozu. „Děkuji Českým drahám, že s jednotkami RegioPanter budou moci nově svázat i cestující ve Zlínském kraji. Mám z toho vel-

kou radost, protože to významně přispěje k dalšímu zkvalitnění veřejné dopravy v našem regionu,“ uvedl statutární náměstek hejtmána Zlínského kraje Radek Doležel, zodpovědný za dopravu.

I na spěšných vlacích

RegioPanter má kapacitu 234 míst k sezení. Celkově tak vlaky nabídnou téměř 1 200 nových pohodlných sedaček pro regionální dopravu v kraji. Během příštího roku moderní jednotky najedou ve Zlínském kraji zhruba 445 tisíc vlakokilometrů. Všechny vlaky jsou zároveň vybavené

vnějšími polepy Zlínského kraje. RegioPantery nahrazují již starší vozidla z 90. let. Vedle trati z Přerova do Břeclavi budou zajišťovat část výkonů také na spěšných vlacích z Olomouce do Starého Města u Uherského Hradiště. Jejich výrobcem je společnost Škoda Group.

S jednotkami RegioPanter už se však cestující v regionu několik měsíců setkávají, protože sem zajiždějí ze sousedního Olomouckého kraje na lince z Olomouce do Valašského Meziříčí a Vsetína.

České dráhy u společnosti Škoda Group objednaly 60 třívozových jednotek řady 640.2 RegioPanter. Nejvíce jich jezdí v Olomouckém kraji, kde je od letošního léta nasazeno do provozu celkem 27 těchto moderních jednotek. Další jednotky jsou dodávány do Prahy a Středočeského kraje. S Pantery se cestující na spojích ČD setkají i na tratích v Královéhradeckém a v Moravskoslezském kraji.

Kromě 60 jednotek řady 640.2 objednal dopravce i 50 kusů dvouvozových elektrických jednotek řady 650.2, které zajišťují provoz na vybraných tratích v Karlovarském, Plzeňském, Jihočeském, Moravskoslezském a Středočeském kraji a také na Vysočině. Po dokončení dodávek tak bude uvedeno do provozu celkem 280 vozidel, která nabídnou pohodlné sedačky skoro 21 tisícům cestujících. ○



Jízdenku si lze nově uložit do elektronické peněženky

České dráhy rozšiřují nabídku služeb v oblasti online nákupu jízdních dokladů a odbavení. Nyní si cestující mohou jízdenku, kterou si pořídí v e-shopu, jednoduše uložit do mobilních aplikací Apple Wallet a Google Wallet a z nich ji předkládat při kontrole. Zákazníci si také mohou během několika kliknutí vyřídit cestovní pojištění od AXA.

Redakce | Foto: archiv

Zlepšování online uživatelského prostředí pro cestující je podle předsedy představenstva a generálního ředitele Českých drah Michala Krapince jednou z hlavních priorit dopravce. „Díky rozšířené podpoře Apple Wallet a Google Wallet si nově především cestující, kteří nevyužívají mobilní aplikaci Můj vlak, mohou uložit svou jízdenku mezi další jízdenky a kartičky v elektronické peněženice v telefonu a odpadne tak potřeba si jízdenku, která po nákupu v e-shopu přistane v e-mailu, tisknout nebo při odbavení složitě hledat v doručených e-mailech,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Poté, co cestující obdrží e-jízdenku do e-mailové schránky, může využít tlačítek umístěných přímo v těle e-mailu s možností přidat si jízdenku do peněženky. Takto uloženou jízdenku pak stačí předložit při kontrole průvodčímu.

Vážený zákazníku,
děkujeme Vám za využití našich služeb.
V příloze zasíláme zakoupený doklad (zakoupené doklady).

Objednávka č. 144719 936 00

Poliska:	eTiket Praha hl.n. - Brno hl.n.
Počet osob:	1
Kód tržnice:	D11F6D
Datum vystavení:	05.11.2024
Datum platnosti:	08.11.2024
Cena:	35 Kč

Přidat do Peněženky Apple Přidat do Peněženky Google

Pro použití dokladů platí: [Pravidla pro nákup v e-shopu ČD a aplikaci Můj vlak](#)

České dráhy, Národní doprava
Cest. řád: 44
Výkonný ředitel: Miroslav Štěpánek
110 01 Praha 1

Pojištění snadno během jízdy

Další novinkou je možnost si při nákupu mezinárodních jízdních dokladů v e-shopu nebo v mobilní aplikaci Můj vlak v rámci doplňkových služeb vyřídit i cestovní pojištění do zahraničí. „V pi-

lotním režimu spouštíme ve spolupráci s AXA Partners možnost pořídit si pojištění při cestě vlakem do zahraničí. Naše mezinárodní linky do Rakouska, Německa, na Slovensko či do Polska se těší velké oblibě a pozorujeme u nich každoroční nárůst zájmu. Jsem proto přesvědčen, že pohodlné a rychlé vyřízení cestovního pojištění mnoho cestujících ocení,“ dodal Krapinec.

V případě, že si cestující v e-shopu nebo v aplikaci Můj vlak bude pořizovat mezinárodní jízdní doklad, může si mezi doplňkovými službami kliknout na položku „Přidat cestovní pojištění“. Přímo v rozhraní e-shopu nebo aplikace vyplní základní údaje. Po zaplacení mu doklady k cestovnímu pojištění přijdou společně s jízdenkou do e-mailu.

Jak najít ComfortJet

České dráhy také postupně nasazují do pravidelného provozu další jednotky ComfortJet. Jejich nasazení nyní cestující jednoduše poznají i ve vyhledávací spojení na e-shopu nebo v aplikaci Můj vlak. U daného spoje, kde je nová souprava nasazena, je za číslem a názvem vlaku nově doplněno grafické logo ComfortJetu.

V uplynulém roce ČD zavedly v online odbavení hned několik dalších novinek. Zjednodušil se online nákup jízdenek na zpožděné vlaky, kdy je možné si jízdní doklad koupit až do skutečného času odjezdu vlaku ze stanice. V případě změny řazení jsou cestující s rezervacemi automaticky přesazeni na jiné volné místo. Od března je v rámci aplikace i e-shopu v provozu funkce Semafor, která upozorňuje na vytížení vybraného spoje a případně doporučuje pořízení místenky. ○

Tahounem zimní nabídky ČD Restaurant je kančí guláš

Nejstudenější období roku by mohlo svádět k lenošení, příznivcům kvalitní gastronomie na palubě restauračních vozů Českých drah ale nedá zima spočinout. Sezonní nabídka, kterou připravila společnost JLV ve spolupráci s Asociací kuchařů a cukrářů, totiž v ročním období, jež nás doprovází do příštího roku, nabízí od 5. prosince lákavý mix klasických surovin tuzemské kuchyně v moderním pojetí.

V zimě jídlo chutná nejvíce – mělo by zahřát, zasytit a doplnit energii, čemuž odpovídá dvojice taháků nového menu. Zadání na pozici polévky skvěle plní kulajda s houkami, hlavním jídlem je pak guláš z divoké prasete se špekovými knedlíky, nakládanou zeleninou a cibulí, tedy variace na jeden z nejoblíbenějších tuzemských pokrmů.

Ne každý ovšem holduje masitým jídlům, i proto je již tradičně v sezonní nabídce zastoupeno jídlo, jež potěší vegetariány, jakož i ty, kteří rádi vykročí mimo zažitá schémata české kuchyně. Bramborové špalíčky s dýňovou omáčkou a modrým sýrem také slibují plnohodnotný jídelní zážitek, po kterém chuťové pohárky rozhodně nezůstanou ošizené. Jako sladká tečka pak bude lákat švestkový crumble.



Novou sezonní nabídku jistě očekávají i příznivci pivních speciálů. Pivovar Chroust si pro ně tentokrát připravil silnějšího zastupce stylu IPA, konkrétně svrchně kvašenou UNION Hazy IPA 14. Jak přízvisko Hazy naznačuje, i přes vyšší stupňovitost přichází svěží nápoj plný ovocných tónů. Skvělá volba pro dlouhé večery.

Navíc to není jediná novinka mezi nápoji. V ČD Restaurantech je dlouhodobě k dostání kvalitní káva a nyní přichází i vynikající alternativa pro ty, kteří kávě neholdují. Čistě přírodní Chai latte rafinovaně poskládaný ze směsi koření neobsahuje kofein, takže skvěle podpoří nejen imunitu, ale také zimní rozjímání. A protože přichází Vánoce, provoní naše jídelní vozy i skvělý svařák. Tak dorazte nasát atmosféru! (cep)



Co přináší jízdni řád 2025 v regionech?

V neděli 15. prosince začne platit nový jízdní řád. České dráhy mají pro rok 2025 zavedeno celkem 8 619 různých vlaků. Ne všechny spoje ale jezdí denně. Některé jsou v provozu jen v pracovní dny, jiné o víkendech nebo pouze v letní turistické sezoně. Průměrný denní počet vlaků je proto 6 605, přičemž počet vypravených v pracovní dny je výrazně vyšší oproti volným dnům. Spoje denně ujedou v průměru zhruba 327 tisíc kilometrů.

Petr Slonek, Petr Pošta | Foto: archiv ČD

Národní dopravce vypraví během platnosti jízdního řádu zhruba 2,4 milionu spojů, které ujedou přibližně 119 milionů kilometrů. Díky letošním dodávkám nových vlaků dopravce během roku nahradil starší regionální vozidla novými jednotkami RegioPanter a RegioFox. Na desítkách regionálních linek po celé ČR tak nyní zajišťují přepravu moderní bezbariérové a klimatizované vlaky.

„Během uplynulého roku jsme zapracovali na podstatném zvýšení komfortu a rozšíření našich služeb ve vlacích. Například vlaků s wi-fi připojením k internetu je meziročně o 20 % více a je dostupné už ve více než polovině všech spojů včetně lokálků,“ řekl náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Praha a Středočeský kraj

Rozsah regionální dopravy zajišťované ČD v metropoli a Středočeském kraji mírně vzroste. Regionální vlaky na území Prahy ujedou v době platnosti jízdního řádu 2024/25 celkem 5,135 mil. vlakokilometrů, na území Středočeského kraje 15,733 mil. vlakokilometrů, tedy o 6,3 %, resp. o 2,7 % více. V Praze a Středočeském kraji pojede v průměru 1 785 regionálních (osobních nebo spěšných) vlaků denně.

Hlavní změnou bude zavedení nových konceptů regionální dopravy na elektrifikovaných tratích v okolí Prahy. Ve špičkách pracovních dní dojde k zásadní proměně provozu na tratích 011, 230, 231 a 232 a k drobnějším změnám na tratích 220, 221 a přípojných tratích 012 a 060.

Spěšné vlaky linky R41 mezi Prahou, Pečkami a Kolínem pojedou každou půlhodinu (do Kutné Hory každou hodinu) a budou na nich nasazeny zcela nové jednotky RegioPanter. Mezi Prahou, Nymburkem a Kolínem a mezi Prahou a Benešovem (některé pokračují do Tábora, Votic, Olbramovic) pojedou spěšné vlaky každou hodinu. S tím souvisí i úpravy u osobních vlaků. Dojde k propojení osobních vlaků do nové linky Strančice – Praha – Milovice, naopak díky výhradnímu provozu pod ETCS linka S7 již bude jezdit jen mezi Berounem a Prahou a nebude pokračovat do Českého Brodu. V souvislosti se stavebními pracemi na Masarykově nádraží se změní výchozí a cílová stanice u linek S2 a S22, které nově pojedou směrem do Milovic, Nymburka a Kolína z pražského hlavního nádraží.

Ústecký kraj

Rozsah regionální dopravy, kterou zajišťují ČD v Ústeckém kraji, zůstane na podobné úrovni jako v současném grafi-

konu. V souvislosti se zahájením oprav silničního mostu Dr. Edvarda Beneše v krajském městě ČD zajistí náhradní vlakovou dopravu mezi stanicemi Ústí n. L. západ a Ústí n. L. – Střekov. Turistické vlaky v regionu budou jezdit v období od 29. března do 2. listopadu 2025 a zachovány budou i turistické vlaky linky RE20 mezi Ústím nad Labem a Drážďany.

Regionální doprava je v Ústeckém kraji realizována na základě objednávky Ústeckého, Středočeského a Libereckého kraje, dálková doprava je realizována na základě objednávky ministerstva dopravy. Rozsah regionální dopravy v regionu zajišťovaný ČD bude obdobný jako v současném grafikonu a dosáhne 6 mil. vlakokilometrů. České dráhy zajistí celkem 744 vlaků denně. Tento počet zahrnuje celkem 20 spojů kategorie EC a IC, 51 rychlíků (51 v pracovní dny, 38 o víkendu), 21 spěšných vlaků (18 v pracovní dny, 7 o víkendu) a 652 osobních vlaků (569 v pracovní dny, 351 o víkendu).

Ke změnám na jednotlivých tratích v regionu dochází od 15. prosince 2024 na základě požadavků Ústeckého kraje v koordinaci se sousedními objednate-

li. Úpravy na trati 083 Děčín hl. n. – Bad Schandau – Rumburk souvisejí s omezenou kapacitou dopravní cesty na území Německa, kde bude pokračovat rozsáhlá stavební činnost v údolí Labe. V tarifní oblasti bude platnost IDS DÚK na trati 110 od 15. prosince 2024 prodloužena až do stanice Slaný.

Liberecký kraj

Rozsah regionální dopravy ve srovnání s aktuálním jízdním řádem mírně vzroste. Na trati Smržovka – Josefův Důl bude na základě požadavku Libereckého kraje zaveden nový dopravní koncept. České dráhy také posílí některé využívané vlaky mezi Libercem, Raspenavou a Bílým Potokem pod Smrkem a mezi Libercem, Harrachovem a Szklarskou Porębou.

Regionální spoje ujedou na území Libereckého kraje v jízdním řádu 2024/2025 celkem 2,073 mil. vlakokilometrů. Ve srovnání se současným jízdním řádem jde o mírný nárůst o cca 4 % vlakokilometrů. České dráhy zde zajistí v průměru 287 regionálních vlaků denně, v pracovní dny dopravce vypraví 303 vlaků, o víkendech 254 spojů.





kových vlaků kategorie rychlík a expres (včetně Pendolina). Ty ujedou dohromady 2 073 kilometrů za den.

Plzeňský kraj

V Plzeňském kraji budou ČD zajišťovat podobný rozsah regionální dopravy jako v současném grafikonu. K drobným úpravám dojde na tratích z krajského města do Radnic a Žihle a také z Rokycan do Mirošova. Dva nové páry vlaků rozšíří o víkendech a svátcích v letní sezoně nabídku mezi Blatnou a Nepomukem. Cestující směřující do Železné Rudy se od nového jízdního řádu svezou zcela novými jednotkami RegioFox, které budou nasazeny na osobních vlacích z Klatov i na sezonních spěšných vlacích z Plzně.

Jízdní řád v Plzeňském kraji je připravován ve spolupráci s organizátorem a koordinátorem veřejné dopravy POVED. Zahrnuje 459 vlaků ČD v objednávkové Plzeňského kraje, z toho v pracovní dny pojede 397 vlaků, o sobotách a nedělích 275. Průměrně je vypravováno 362 spojů denně. Tento počet zahrnuje i 12 rychlíků v úseku Plzeň – Klatovy a 4 v úseku Klatovy – Železná Ruda – Alžbětín. Regionální spoje ujedou 4,581 mil. vlakokilometrů za rok. Výkon je tak ve srovnání se současným jízdním řádem stejný.

Jihočeský kraj

V jízdním řádu 2024/25 Jihočeský kraj výrazně navýší objednávky regionálních spojů ve všech provozních souborech. Důvodem je spuštění celokrajského IDS a také již dokončená dodávka pěti nových elektrických jednotek 650.2 a plánované převzetí sedmi motorových jednotek 847. Dále se navýší výkony díky prodloužení letního období, které bude v příštím roce od 17. května do 12. října.

Více spojů pojede na tratích z Českých Budějovic do Rybníka, řada z nich bude pokračovat přímo až do Lipna nad Vltavou. Nové spoje pojedou i na dalších tratích, např. z Českých Budějovic do Písku, Borovan a Jindřichova Hradce nebo z Veselí nad Lužnicí do Tábora. Na lince z Tábora přes Milevsko do Písku a Strakonice budou všechny vlaky zajištěny novými jednotkami RegioFox.

Regionální vlaky v Jihočeském kraji ujedou v době platnosti jízdního řádu 2024/25 celkem 5,35 mil. vlakokilometrů, z toho 3,37 mil. vlakokilometrů v provozním souboru elektrické traktce, 1,75 mil. vlakokilometrů v souboru mo-

Na základě smluv o dopravní obslužnosti budou ČD v roce 2025 vypravovat spoje na Jizerskohorské železnici (v oblasti Tanvaldska a Frýdlantska), na tratích 040 (Chlumec nad Cidlinou – Stará Paka – Kunčice nad Labem – Trutnov), 041 Turnov – Rovensko pod Troskami – (Hradec Králové), 042 Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou, 046 Stará Paka – Lomnice nad Popelkou, 064 (Mladá Boleslav –) Libuň – Lomnice nad Popelkou, 070 (Mladá Boleslav –) Loukov u Mnichova Hradiště – Turnov, 080 Česká Lípa stříelnice – Doksy a 087 Česká Lípa – Blíževedly – Lovosice).

Zachovány zůstanou půlnoční vlaky z Liberce do Frýdlantu a Tanvaldu, o víkendech během letních prázdnin budou ČD i nadále zajišťovat pět párů posilových vlaků Česká Lípa – Doksy a v provozu bude i jeden pár posilových vlaků Liberec – Turnov – Rovensko pod Troskami a zpět v pracovní dny v období květen–červen.

Karlovarský kraj

Rozsah regionální dopravy, kterou zajišťují České dráhy v tomto regionu, zůsta-

ne na podobné úrovni jako v současném grafikonu, navíc bude nasazeno několik sezonních vlaků. Po roce dojde k obnovení přímého spojení spěšnými vlaky mezi Chebem a Norimberkem a jejich navázání v Chebu na rychlíky od Karlových Varů. Karlovarský kraj nově neobjednal vlaky v úseku Loket – Loket předm.

V jízdním řádu 2024/2025 ujedou regionální spoje ČD v Karlovarském kraji v závazku veřejné služby celkem 2,373 mil. vlakokilometrů. České dráhy vypraví v regionu v průměru 216 vnitrostátních osobních a spěšných vlaků denně, které ujedou 6 525 kilometrů za den. Dopravce dále vypraví 14 mezistátních spěšných vlaků denně na lince Cheb – Norimberk (na území České republiky ujedou 152 kilometrů za den) a 34 dál-

Statistiky jízdního řádu 2025

Rozsah dopravy ČD v jízdním řádu 2025	
Celkový počet plánovaných spojů za rok	2 404 200
Celkový počet zavedených vlaků	8 619
Průměrný počet vlaků denně	6 605
Počet celkem zavedených dálkových vlaků	511
Počet denních vlaků vyšší kategorie SC, railjet, EC, IC	188
Denní vlaky vyšší kategorie ujedou denně v průměru	51 830 vlkm
– z toho vlaků EuroCity (EC)	100
– z toho vlaky EuroCity (EC) ujedou denně v průměru	26 805 vlkm
Rozsah dopravy za rok	119 599 037 vlkm
Průměrný rozsah dopravy za den	328 569 vlkm

torové trakce a 0,23 mil. vlakokilometrů na trati Tábor – Bechyně. V regionu pojedou v pracovní dny celkem 319 vlaků (190 vlaků v provozním souboru el. trakce, 104 vlaků v souboru motorové trakce a 25 vlaků na trati Tábor – Bechyně), o víkendech a svátcích pak průměrně 235 regionálních spojů.

Královéhradecký kraj

V oblasti vozového parku bude jízdní řád 2025 v Královéhradeckém kraji přelomový – moderní elektrické jednotky RegioPanter zcela nahradí soupravy složené z lokomotiv a starších vozů. V motorové trakci se uplatní jednotky RegioFox. Celkem bude nasazeno sedm elektrických a po do-

končení dodávky 16 motorových jednotek. Regionální vlaky, objednané Královéhradeckým krajem, ujedou 6,01 mil. vlakokilometrů, denně vlaky ujedou 16,5 tisíce kilometrů, což je denně zhruba stejný rozsah jako v roce 2024. Celkem bude v novém období zavedeno 630 tras regionálních vlaků. V pracovní den pojedou 557 vlaků, v sobotu 431 a v neděli 428. Dále na území kraje denně pojedou 33 dálkových vlaků na lince R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov. Všechny dálkové i regionální vlaky ČD mohou používat také zákazníci integrovaných dopravních systémů VYDIS, IREDO a ve vyjmenovaných úsecích mezikrajských tratí rovněž tarifů středoevropského a libereckého IDS PID a IDOL.

Jednotky RegioPanter a RegioFox vyrazí na tratě 020, 021, 027, 028, 031, 032 a 040. Zlepší se večerní doprava okolo Hradce Králové, školní spojení z Broumova do Náchoda a posílí spojení z Chocně do Náchoda o jeden pár spěšných vlaků.

Pardubický kraj

Rozsah regionální dopravy zajišťované Českými drahami zůstane na podobné úrovni jako v končícím grafikonu. V souvislosti se zahájením výhradního provozu pod ETCS na hlavní trati Kolín – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc / Brno dojde k dočasné změně jízdního řádu na trati mezi Českou a Moravskou Třebovou, kde bude do poloviny června nutné ve většině případů přestupovat ve stanici Třebovice v Čechách. Na některých tratích bude zaveden samoobslužný způsob odbavení prostřednictvím automatů a validátorů nainstalovaných přímo ve vozidlech. Týká se to tratí z Přelouče do Heřmanova Městce, z Chrudimi přes Moravany do Holic, z České Třebové do Lanškrouna, Zábřehu na Moravě a Letovic a z Chocně do Litomyšle. Nový jízdní řád bude platit do 13. prosince 2025.

V jízdním řádu 2024/2025 ujedou regionální spoje 5,1 mil. vlakokilometrů. ČD v regionu vypraví průměrně 430 regionálních vlaků denně, v pracovní dny přibližně 450 spojů, o víkendu pak 380 vlaků.

Kraj Vysočina

Rozsah dopravy Českých drah v Kraji Vysočina zůstane na podobné úrovni jako v současném grafikonu. Na některých tratích v regionu se změní dopravní koncept. Vlaky ze Žďáru nad Sázavou do Křižanova nově pojedou přímo až do Velkého Meziříčí zast. a Studence. V souvislosti s dokončením elektrizace tratě ze Střelice do Zastávky u Brna se na trati Brno – Jihlava bude mezi regionálními vlaky přestupovat v Zastávce u Brna. Ke změně dopravního modelu dojde i na trati ze Světlé nad Sázavou do Čerčan, kde se bude přestupovat ve Zruči nad Sázavou, a nikoliv v Ledči nad Sázavou jako doposud.

Objednávka regionálních spojů na území Kraje Vysočina zůstává na stejné úrovni jako v platném jízdním řádu. V období platnosti jízdního řádu 2025 ujedou regionální spoje na území Kraje Vysočina 4,443 mil. vlkm. Denně se na území Kraje Vysočina vypraví v průměru 374 vlaků v pracovní dny a 264 v nepracovních dnech; v celoročním průměru se jedná o 343 denně.

S platností od 15. 12. 2024 dochází k rozšíření IDS VDV. Do integrovaného systému budou nově zařazeny všechny



vlaky regionální dopravy v úseku Rapotice – Zastávka u Brna (trať 240) a v úseku Vesce – Znojmo (trať 241).

Jihomoravský kraj

Hlavní novinkou v Jihomoravském kraji bude zahájení provozu elektrických vlaků v nově zmodernizovaném úseku ze Střelice do Zastávky u Brna. Na vlacích linky S4 z Brna do Zastávky budou nasazeny jednotky RegioPanter a současně bude provoz linky výrazně posílen. V době přepravní špičky budou také osobní vlaky linky S2 nově prodlouženy z Křenovic hor, n. až do stanice Holubice. Provoz na třech regionálních neelektrizovaných tratích zajistí jiný dopravce.

V období platnosti jízdního řádu 2025 ujedou regionální vlaky na území Jihomoravského kraje cca 8,745 mil. vlakokilometrů. Oproti letošnímu jízdnímu řádu se jedná o pokles o 13 % (1,22 mil. vlakokilometrů), což je způsobeno zejména přechodem provozu na třech tratích pod jiného dopravce, za současného navýšení rozsahu dopravy na tratích 240 a 300. Na většině tratí je ve srovnání s jízdním řádem 2024 rozsah dopravy srovnatelný.

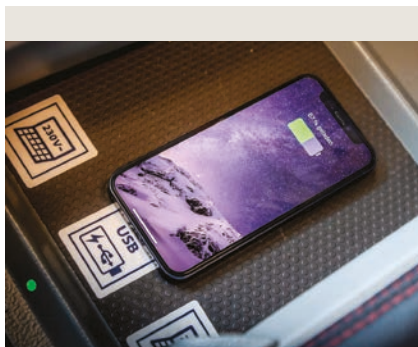
Regionální doprava je zajišťována zejména podle smlouvy s Jihomoravským krajem. Některé vlaky však objednává také Zlínský, Olomoucký, Pardubický kraj a Kraj Vysočina. Na území kraje vypraví ČD v průměrný pracovní den 849 regionálních vlaků, v nepracovní dny pak 605.

Změny v odbavení cestujících

Zásadní změnou pro cestující bude zrušení vlakového personálu ČD na většině tratí, resp. většině spojů (v jízdním řádu označených symbolem ☹), a uzavření velkého počtu pokladen v kraji. Vlakové čtyři ČD budou částečně nahrazeny zaměstnanci krajského koordinátora dopravy KORDIS JMK, ve většině vlaků budou umístěny nové prodejní automaty jízdenek IDS JMK a systému jednotného tarifu. Vlaková četa ČD zůstane prakticky pouze na trati 340. Namísto pokladen a stávajících označovačů jízdenek jsou na nástupiště instalovány prodejní validátory jízdenek IDS Jihomoravského kraje.

Zlínský kraj

Hlavní novinkou bude nasazení pěti zcela nových jednotek RegioPanter na osobních vlacích spojujících Přerov, Otrokovice, Staré Město u Uherského Hradiště a Břeclav. Ke změně dojde také u spěšných vlaků mezi Olomoucí a Starým Městem, které nově zajistí elektrické vlaky místo dieselových jednotek ř. 844 RegioShark. Na základě objednávků Zlínského kraje navíc ČD v této relaci za-



V polovině vlaků možné nabíjet

Nabíjet cestovní elektroniku lze nyní ve 4 184 spojích Českých drah. „Do jízdního řádu 2025 vstupujeme už se 4 184 spoji, ve kterých lze využívat elektrické zásuvky nebo USB konektory pro napájení zařízení cestujících,“ říká Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu. Vozidla Českých drah jsou vybavena zásuvkami 230 V 50 Hz AC, modernější typy byly doplněny také o USB porty typu A a současně nejnovější vlaky jsou vybavovány USB porty typu C. Konkrétní vybavení jednotlivých vozidel je závislé na době jeho objednání a výroby, popřípadě modernizace. V oddílech 1. třídy nejmodernějších vlaků InterJet a ComfortJet jsou k dispozici také bezdrátové nabíječky mobilních telefonů.

230V~

jistí nový pár spěšných vlaků a ke změně dojde také na dalších tratích v regionu, kde budou časy osobních vlaků upraveny do taktových poloh.

V jízdním řádu 2024/2025 ujedou regionální spoje Českých drah na území Zlínského kraje celkem 3,058 mil. vlakokilometrů. ČD v regionu vypraví průměrně 335 regionálních i dálkových vlaků denně, v pracovní dny 349 spojů, o víkendu 300 vlaků.

Olomoucký kraj

V Olomouckém kraji bude zachován rozsah regionální dopravy na podobné úrovni jako v současném jízdním řádu. Regionální spoje na páteřních elektrizovaných tratích bude zajišťovat třicítka RegioPanterů, které pokryjí dvě třetiny všech výko-

nů v regionu. Tyto jednotky budou nově nasazené také na spěšných vlacích mezi Olomoucí, Přerovem, Otrokovicemi a Starým Městem u Uh. Hradiště.

V JŘ pro rok 2025 je celková výše objednaných výkonů přes 6,5 mil. vlakokilometrů (včetně objednané přeshraniční dopravy na území Jihomoravského a Zlínského kraje). V regionu ČD zajistí 562 vlaků v objednávce Olomouckého kraje, případně sousedních objednatelů dopravy.

Na základě vzájemné dohody mezi Olomouckým a Zlínským krajem budou nově od začátku platnosti GVD 2024/2025 vedeny pod objednávkou Olomouckého kraje tři páry spěšných vlaků v úseku Olomouc hl. n. – Otrokovice / Staré Město u Uherského Hradiště. Zavedením těchto vlaků dojde v rámci závazku veřejné služby k propojení dvou regionů a zefektivnění mezikrajské přepravy cestujících moderními elektrickými jednotkami. Spojení mezi Olomouckým a Zlínským krajem má po zkušenostech z roku 2024 vysoký potenciál, je tedy optimální jednotky RegioShark, které spoje obsluhují nyní, nahradit právě rychlejšími a kapacitnějšími jednotkami RegioPanter.

Moravskoslezský kraj

V Moravskoslezském kraji bude zachován rozsah regionální dopravy na podobné úrovni jako v současném jízdním řádu. Hlavní novinkou je nasazení čtyř nových elektrických jednotek RegioPanter dovybavených bateriemi. Tato výbava umožní zajistit přímé spojení z Ostravy do Studénky a dále po neelektrizované trati přes Štamberk až do Veřovic. Cestující budou moci využít také nová přímá spojení z Opavy přes Ostravu do Českého Těšína a přestupy odpadnou také u dalších vyhledávaných relací.

ČD budou v jízdním řádu 2024/2025 provozovat regionální dopravu v Moravskoslezském kraji na celkem 569 kilometrů železničních tratí s rozsahem 7,336 mil. vlakokilometrů. Rozsah tak bude v porovnání se současným jízdním řádem přibližně stejný. V regionu pojedě denně v průměru 109 spěšných a 702 osobních vlaků.

V regionálních vlacích na území kraje bude při cestách v rámci kraje i nadále platit prioritní odbavení v tarifu ODIS. Zůstává také možnost využití Systému jednotného tarifu – OneTicket. Tarif ČD bude možné nadále využít pouze pro mezikrajské cesty, tedy pro cesty do ostatních krajů, a to i v případě využití dálkových i regionálních vlaků nebo jejich kombinace. Příkladem může být relace Opava – Praha, Frýdek-Místek – Olomouc, Třinec – Čadca apod. ○

Pokud budeme důsledně postupovat podle nařízení č. 402/2013, pak doba psaní předpisů „krví“ skončila

Železnice denně přepraví miliony cestujících i tuny zboží. S vysokými nároky na spolehlivost, bezpečnost a efektivitu je nezbytné pečlivě sledovat a řídit rizika, která by mohla ohrozit plynulost provozu nebo bezpečnost cestujících. Tento proces zahrnuje nejen analýzu jednotlivých subsystémů, jako jsou kolejová vozidla, infrastruktura a bezpečnostní systémy, ale i komplexní metody hodnocení a posuzování rizik. Jedním z klíčových nástrojů v této oblasti je Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 402/2013, známé jako PNK 402/2013, které stanovuje jednotný rámec pro řízení rizik v železniční dopravě.

Martin Kodaj | Foto: archiv VUZ (AI)

Aby proces řízení rizik byl řádně a správně posouzen nezávislou autoritou, jsou PNK 402/2013 určeny „subjekty pro posuzování“. Výzkumný Ústav Železniční je akreditovaným subjektem pro posuzování procesu řízení rizik podle prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013 u technických změn strukturálních subsystémů infrastruktura, energie, kolejová vozidla, traťové i palubní řízení a zabezpečení. Současně je oprávněn provádět posuzování funkčního subsystému údržba i systémové bezpečné integrace v rámci celého železničního systému pro potřeby žadatelů působících jak na území ČR, tak i v zahraničí.

Jak na to? Aneb kde se rizika ukrývají a jakou cestou jít

PNK 402/2013 stanovuje ve třech krocích postup pro posuzování rizik, který je provázaný s řízením nebezpečí v podobě záznamů o nebezpečí. Prvním krokem je vymezení systému, kdy je nutné nejprve určit, o jaký systém (např. údržby) se jedná, jaké jsou jeho funkce a části, jaké jsou jeho hranice a fyzická rozhraní s jinými vzájemně se ovlivňujícími (sub)systémy. Dále je potřeba stanovit, jaké je jeho prostředí a jaká jsou stávající bezpečnostní opatření, včetně určení bezpečnostních požadavků zjištěných při postupu pro posuzování rizik.

Druhým krokem je identifikace nebezpečí, kdy se určují veškerá přiměřeně předvídatelná nebezpečí pro celý posuzovaný systém, popřípadě jeho funkce a rozhraní. Identifikaci nebezpečí je však nutné provést pouze na takové úrovni podrobnosti, která je nezbytná k určení toho, kde se očekává, že bezpečnostní opatření usměrní rizika. Přijatelnost rizik se poté vyhodnotí pomocí jedné či více zásad přijatelnosti (uplatňování kodexů správné praxe, porovnání s obdobnými systémy, tzn. porovnání s referenčním systémem nebo jednoznačný odhad rizik).

Všechna zjištěná nebezpečí se dokumentují ve formě záznamů o nebezpečí, zahrnujících všechna nebezpečí spolu se všemi souvisejícími bezpečnostními opatřeními a předpoklady týkajícími se systému určeného v rámci postupu pro posuzování rizik. Záznamy o nebezpečí taktéž obsahují jednoznačný odkaz na původ nebezpečí a na vybrané zásady přijatelnosti rizik, vč. určení účastníka (účastníků) pověřeného usměrňováním zjištěných nebezpečí.

Neméně důležité je také to, aby posouzení rizik bylo zaměřeno na nejdůleži-



ID	Popis nebezpečí	Závažnost následků	Pravděpodobnost výskytu	Klasifikace rizika	Použitá zásada přijatelnosti rizik	Specifické opatření	Podpůrná dokumentace
H1	Nesprávná funkce brzdy	Okrajová Nepřestává prázdný a ložený stav	Příležitostná Nesprávně nastavený nebo nefunkční mechanický přestavovač pák	Nežádoucí	Kodex správné praxe Porovnání s referenčním systémem	1. Proškolení osob provádějících zapojení snímačů 2. Vypracování technologické návody/postupu zapojení a nastavení 3. Vypracování postupu zkoušky 4. Vypracování schématu zapojení	Záznam o proškolení osob Záznam o kontrole zapojení Záznam o kontrole brzdy
H2	Nesprávně provedená zkouška funkce brzdy	Katastrofická Nefunkčnost brzdy; poškození vozu, nebo jeho součástí v provozu	Příležitostná Chyba brzdového stavu. Nesprávné zapojení. Chyba pracovníka	Nepřípustná	Kodex správné praxe Porovnání s referenčním systémem	1. Pořízení automatizovaného měrového zařízení 2. Vypracování metodiky postupy zkoušky 3. Proškolení osob provádějících zkoušku v metodice postupy zkoušky	Záznam o zkoušce Záznam o proškolení osob
H3	Netěsnost spojového kohoutu nebo brzdové spojky	Kritická Únik vzduchu během provozu, nesprávná funkce brzdy, poškození dvojkolí	Příležitostná Nečistoty Vadné těsnění Nedodržení předepsaných utahovacích momentů montovaných součástí.	Nežádoucí	Porovnání s referenčním systémem	1. Materiál a komponenty musí odpovídat požadavkům objednávk 2. Vypracování technologického postupu montáže a kontroly 3. Stanovení utahovacích momentů	Záznam o montáži
H4	Překročené provozní stáří hadice	Nevýznamná Únik vzduchu během provozu, nesprávná funkce brzdy; poškození dvojkolí	Pravděpodobná Skruté poškození hadice Chyba pracovníka	Přípustná	Porovnání s referenčním systémem	1. Vypracování technologické návody pro kontrolu	Záznam o kontrole

Ilustrativní příklad možného způsobu řízení rizik společností provádějící údržbu kolejových vozidel

tější rizika, a proto je nutné nebezpečí klasifikovat z pohledu jejich kritičnosti podle odhadovaného rizika, které z nich vyplývá. Použitá klasifikace nebezpečí musí být jednoznačná a zdůvodnitelná, tak aby bylo poté možné provést jejich nezávislé posouzení.

Třetím krokem je vyhodnocení rizik, kdy se prokazuje přiměřenost uplatnění zvolené zásady, anebo zásad, přijatelnosti rizik (jež určuje/i možná bezpečnostní opatření snižující četnost výskytu nebezpečí nebo zmírňující jeho důsledky s cílem dosáhnout a/nebo zachovat přijatelnou úroveň rizika), vč. ověření, zda jsou zvolené zásady přijatelnosti rizik uplatňovány řádně a důsledně.

Pro dokončení celého výše popsaného postupu řízení rizik je provedeno prokázání shody splnění bezpečnostních požadavků, a to jednak těmi, kteří odpovídají za splnění bezpečnostních požadavků vyplývajících z fáze posuzování rizik, a dále pak subjektem pro posuzování, který nezávisle posuzuje přístup zvolený k prokázání shody s bezpečnostními požadavky a samotné prokázání. Výstupem toho posouzení je zpráva o posouzení bezpečnosti, v níž subjekt pro posuzování uvede své závěry.

Příklad z praxe: Údržba kolejových vozidel

Společnost provádějící údržbu kolejových vozidel (PNK 402/2013 pro „subjekty odpovědné za údržbu“ zaveden pojem „Navrhovatel“), v souvislosti se servisními činnostmi, které provádí na brzdových kohoutech a brzdových spojky.

S ohledem na tyto činnosti, resp. rizika z nich plynoucí, proto musí navrhovatel dokumentovatelně dle PNK 402/2013 ustanovit řešitelský tým, který je odborně způsobilý a kompetentní k řízení rizik.



Řešitelský tým musí

- identifikovat všechna rizika a popsat nebezpečí, která z rizik vyplývají,
- zaznamenat všechna identifikovaná rizika do záznamu o nebezpečí,
- určit závažnost následků,
- určit pravděpodobnost a četnost výskytu,
- určit typ změny, tzn. zda se jedná o změny které mají nebo nemají dopad na bezpečnost (viz též metodický pokyn DÚ ČR) a dle typu změny aplikovat úplný proces řízení rizik nebo vypracovat Prohlášení navrhovatele o bezpečnosti (typ),
- provést klasifikaci rizik do kategorií podle odhadovaného nebezpečí, které z nich vyplývá,
- vyhodnotit přijatelnost rizika (pomocí jedné a/nebo více zásad přijatelnosti rizik),
- určit rizika, která nejsou „obecně přijatelná“, tzn. pro která je nutné přijmout opatření k jejich usměrňování = řešení (zmírnění následků),
- navrhnout opatření k řešení (zmírnění následků) nebezpečí u rizik, která jsou vybrána k řešení,

- ověřit, že navržené opatření povedou k řešení (zmírnění následků) nebezpečí.

Řešitelský tým dále také musí zpracovávat a průběžně aktualizovat dokumentaci v souvislosti s činnostmi popsanými v odřázkách výše. Tato dokumentace zahrnuje záznamy o nebezpečí (obsahující popis a významnost nebezpečí, dopad na bezpečnost, vliv na další systém(y) a účastníky, navržené opatření k řešení nebezpečí apod. – velmi dobrou praktickou pomůckou v tomto směru je pro zákazníky ve VUZ zavedený formulář pro dokumentování řízení nebezpečí). Riziková analýza (např. v podobě Excel tabulky či Word dokumentu obsahující popisovaný systém, všechna identifikovaná rizika, popis a významnost nebezpečí, dopad na bezpečnost apod. a může obsahovat i osoby a jejich funkce/kompetence v řešitelském týmu) a technická dokumentace (zahrnuje postupy, návody, nařízení a předpisy, výkresovou dokumentaci apod. popisující navrhovanou změnu).

Následně je subjektem pro posuzování (např. VUZ) provedeno nezávislé posouzení k prokázání shody s bezpečnostními požadavky, který uvede své závěry ve zprávě o posouzení bezpečnosti v rozsahu daném přílohou III PNK 402/2013. Řešitelský tým po obdržení zprávy o posouzení bezpečnosti (pokud se na něj vztahují podmínky dané metodickým pokynem DÚ ČR) vypracuje v souladu s metodickým pokynem DÚ ČR prohlášení navrhovatele o bezpečnosti – typ D, jehož přílohou je Zpráva o posouzení bezpečnosti. ○



Specialista na přepravy automotive

Přepravy automotive představují v produktovém portfoliu ČD Cargo významnou roli. Jsme partnery významných evropských automobilek, intenzivně spolupracujeme s operátory – vlastníky železničních vozů na přepravy automobilů. Nezanedbatelnou roli při přepravách pro automobilový průmysl hraje i Raillex, akciová společnost s majetkovou účastí ČD Cargo.

Michal Roh | Foto: Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o., Michal Roh ml.

Raillex byl založen v roce 2006 jako vůbec první společný podnik pod hlavičkou Českých drah s orientací na nákladní dopravu. Úkolem bylo vybudovat a provozovat síť logistických center s kolejovým napojením. Lokality pro vybudování těchto center byly jasné – Praha, Brno, Ostrava. První centrum mělo vzniknout v Praze-Běcho-

vicích, kde se počítalo se dvěma halami po 15 000 m² s rampami a kolejovým napojením. Tento záměr zkrachoval vlivem obrovské vlny protestů majitelů přilehlých pozemků v rámci územního řízení.

Ve stejné době probíhala na úrovni agentury Czech Invest jednání se zahraničním investorem Hyundai Motor Manufacturing (HMMC), který měl zájem umístit v Nošovicích závod na výrobu automobilů. V rámci jednání se řešilo také infrastrukturální napojení automobilky.

Korejská strana byla zpočátku k železniči velmi nedůvěřivá, přesvědčily ji až pozitivní reference z automobilek ŠKODA Auto a TPCA. Do základního projektu výstavby automobilky se tak dostalo kolejové napojení a vlečkové kolejiště s moduly kontejnerového terminálu. V té době došlo také k výměně druhého akcionáře Raillexu, když spoluzakladatele, logistickou společnost Setto, nahradila společnost CHB Logistics se zkušenostmi ze silniční dopravy pro skupinu HMMC. Na podzim roku 2008 podepsal Raillex s HMMC smlouvu na výstavbu vlečkového areálu a následně smlouvu na jeho provozování. Koncem ledna 2009 proběhla kolaudace vlečkového areálu a 17. února 2009 přijel do Nošovic ze slovinského přístavu Koper první kontejnerový vlak.

Vlečkový areál i nakládka

Dnes společnost Raillex provozuje vlečkový areál v průmyslové zóně společ-

nosti Hyundai v Nošovicích včetně jeho komplexní údržby. Od roku 2017 zajišťuje také nakládku hotových automobilů na železniční vagony. Původní nakládka automobilů „pod širým nebem“ se od roku 2022 díky investici HMMC změnila na moderní a bezpečnější nakládku v hale pomocí přesuvny.

Ve spolupráci s mateřskou společností ČD Cargo se Raillex podílí na zajištění přeprav plechů, komponent pro výrobu automobilů v kontejnerech z německých a belgických přístavů a z Koreje. Opačným směrem putují vyrobené automobily Hyundai v exportu do celého světa, především přes německé, belgické a slovinské přístavy. V maximální míře je v obou směrech využívána přeprava po železnici v návaznosti na námořní přepravu.

Původní myšlenka Raillexu na vybudování sítě logistických center po České republice zcela nezanikla, pouze se postup-



Raillex v číslech

Podíl ČD Cargo	50 %
Základní kapitál	2 mil. Kč
Roční obrát	250 mil. Kč
Počet zaměstnanců	35



ně transformovala do vzniku společností Terminal Brno a ČD-DUSS Terminál.

„Podíl železničních přeprav na celkovém objemu výroby Hyundai se pohybuje od zahájení výroby v rozmezí od 15 do 33 %,“ popisuje aktuální situaci Pavel Špráchal, předseda představenstva společnosti Raillex a doplňuje: „Naším cílem je dosáhnout podílu kolem 45 %, čemuž by odpovídala nakládka tří autovlaků denně. Pro tento objem máme vše k dispozici – nakládkové týmy, personální obsazení vlečky, hnací vozidla, strojvedoucí a samozřejmě kapacitu železniční infrastruktury. Bohužel tento cíl se nám stále nedaří dosáhnout. Částečně z naší viny, například z důvodu pozdního příjezdu prázdných souprav k nakládce nebo při výlukách, částečně v důsledku plánování ze strany zákazníka, kdy není možné po železnici expedovat požadovaný objem automobilů ve velice krátkém čase.“



Na první míli do stanice Ostrava-Kunčice jsou vlaky dopravovány v dieselové trakci. Do cílových destinací pak míří s elektrickými lokomotivami.



Zaměstnanci společnosti Raillex zajišťují na vlečce v automobilce v Nošovicích mimo jiné i nakládku vyrobených automobilů na železniční vozy.

Na obnovu tratí a stanic příští rok půjde bezmála 63 miliard korun

Správa železnic bude mít příští rok na obnovu tratí a stanic k dispozici 62,7 miliardy korun, tedy téměř o miliardu víc než letos. Rekordních 39,3 mld. půjde na investice, díky tomu odstartuje například modernizace důležitého uzlu Česká Třebová.

V roce 2025 začnou další desítky důležitých staveb. Milníkem má být zahájení výstavby prvních traťových úseků pro rychlost 200 km/h v rámci budování rychlého spojení mezi Brnem a Přerovem. Důležité je i spuštění výhradního provozu zabezpečovače ETCS v lednu na 622 kilometrech tratí na koridorech.

SŽ nyní rekonstruuje tři desítky nádražních budov, v příštím roce se rozběhnou práce na dalších více než dvaceti místech.

Celkem půjde na jejich údržbu, opravy a rekonstrukce téměř 2,3 miliardy korun. „Obnovujeme historicky cenné objekty v Pardubicích, Ostravě-Vítkovicích, Jaroměři nebo Lovosicích, v rámci celkových modernizací vzniknou nová nádraží v Praze-Bubnech a Brně-Králově Poli. V příštím roce pak zahájíme rekonstrukci zbývajících částí Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží, úplně nový objekt začneme budovat v Mladé Boleslavi,“ řekl šéf SŽ Jiří Svoboda.

I v roce 2025 bude pokračovat realizace projektu železnice na Letiště Václava Havla. K už probíhajícím stavbám přibude modernizace úseku z Prahy-Ruzyně do Kladna. Naplno se rozběhne rekonstrukce hlavního nádraží v Hradci Králové a stanice Česká

Třebová, která projde přestavbou odpovídající jejímu významu pro dopravu.

Na důležité spojnici Brna a Přerova zahájí SŽ modernizaci dvou úseků mezi Nezamyslicemi a Přerovem. Tím fakticky vznikne rychlotrať, která bude součástí budoucí vysokorychlostní sítě v Česku. Po dokončení prací zde vlaky budou moci využívat dvoukolejnou trať pro rychlost 200 km/h. Proměna přeshraničního spojení západních Čech a Bavorska odstartuje rekonstrukci stávající trati mezi Plzní, Nýřany a Chotěšovem. Začnou rovněž práce na elektrizaci a zkapacitnění trati z Týniště nad Orlicí do Solnice. Celkem se letos dokončí 73 kilometrů zmmodernizovaných tratí. Příští rok k nim přibude dalších 47 kilometrů.

Vít Čepický | Foto: autor, archiv Michala Šorela

Samotný areál muzea v Lužné svou polohou a rozmístěním budov připomíná spíše vesničku jako vypadlou z pohádek o mašinkách. My se k povídání scházíme v malém domku, jenž v současnosti slouží jako zázemí pro pracovníky depa, jeho historie je však zajímavá jako vše kolem. „Byl postaven po válce, snad ještě v roce 1945, jako útulek pro uhlíře. Ti tu nakládali vozy s uhlím, kterým se zbrojily mašiny,“ vysvětluje čerstvý šedesátník Michal Šorel. Zdejší areál zná jako málokdo – ostatně je mu samotnému dokonce domovem.

Do Lužné přišel v roce 1994, tedy před třemi desítkami let. „To ještě spadala pod libeňské depo. Tenkrát se začalo řešit, že by se mohla péče o historická vozidla profesionalizovat, a mně nabídli, jakožto kladenskému strojvedoucímu, zda bych nešel do Lužné. Vytvořila by se tu parta tří, čtyř lidí, jejichž pracovní náplní by byla péče o historická vozidla. V té době tu byla prakticky celá rotunda s parními mašinami, ale většinou šlo o deponované stroje odjinud, nejčastěji byly Národního technického muzea. Tehdy se zároveň hodně omezovaly výkony a libeňské depo nám dalo výkony v Praze na záloze, o to snazší rozhodování to bylo. Do Prahy se mi moc nechťelo, navíc tady už jsme měli opraveného Kremáka, kterého jsme zachránili, tak se zdálo, že bych to mohl zkusit,“ vzpomíná na začátky.

Jenže hned v roce 1995 se uskutečnila velká reorganizace, Lužná přešla pod Louny a začala mít namále. „Tehdy se depo zavírala ve velkém a odnesla to i Lužná. Zavřelo se to tu se vším všudy, parta pečující o historická vozidla se rozpustila a mě převedli zpátky jako strojvedoucího do Kladna. Fyzicky jsem tu ale zůstal a nějak se to tu snažil hlídat. Navíc jsme v té době zrovna zprovoznil Čtyřkoláka, akorát se prvně zatopil, údržbová hala byla teprve deset let stará... To byla šílená doba.“

Nejistá sezona

Tehdy se hrálo o samotnou existenci celého areálu. „Kvůli stavu rotundy se většina historických mašin přesunula právě na halu, o nějaké výstavě nechtěl nikdo slyšet a my se stali poněkud bezprizorními. Přesto jsme se to snažili nějak ustát. Nakonec nám navrhli, že když založíme občanské sdružení, tak bychom si mohli část depa pronajmout a šlo by to celé za námi. Dva roky se nic nedělo, ale v květnu 1997 jsme udělali první velkou akci, vlak z Prahy, výstava, následně jsme měli otevřeno až do září každý dru-



Jak kolem Kremáka vyrostla současná Lužná

Ducha dráhy tvoří nikoliv stroje, ale zejména lidé. Krystalickým příkladem je Michal Šorel, mistr z Lužné u Rakovníka, kde se s kolegy stará o největší železniční klenoty Českých drah. Současná podoba tamějšího Depa historických vozidel a Železničního muzea láká každý rok tisíce návštěvníků, jak ale vzpomíná, jeho existence není vůbec samozřejmostí a nevznikla by bez obětavého odhodlání mnoha lidí, často i vzdor vzdáleně neměnného směřování osudu.

hý víkend – a to byla vlastně naše první sezona.“ Situace se začala otáčet.

S blížícím se přelomem tisíciletí přišel další zlom, tentokrát ovšem pozitivní. „V roce 1999 se dostal do funkce Divize provozně-obchodní Jaroslav Kocourek, pro železničáře velmi dobře známé jméno v tom nejlepší smyslu, který byl velkým příznivcem historie dráhy, a parních lokomotiv obzvláště, hlavně si ale uvědomoval přínos péče o historické dědictví a nechal zde zřídit novou provozní jednotku.“ A tím opět ukotvil Lužnou v náručí Českých drah.

Důležitým pojítkem nejen Michala Šorela s Lužnou byl jeden konkrétní stroj. Již zmíněný Kremák 534.0323. „Po škole a vojně jsem nastoupil do funkce topič lokomotiv, v té době se depo vytápěla kotli parních lokomotiv, takzvanými

‚káčky‘. A konkrétně tento Kremák topil na Kladně a právě tady v Lužné, různě se převážel, jak bylo třeba. Už to ale byla taková očesaná lokomotiva například bez ojnic. My jsme tehdy měli partu, se kterou jsme různě jezdili fotit do Německa po akcích, a řekli jsme si, že ho zkusíme zachránit. Různě jsme ho čistili, natírali, sháněli díly, až se podařilo jej v roce 1988 dát do laku, to už bylo nakročeno k provozní mašině. Tehdy nám vedoucí oprav na Kladně, pan Rostislav Řepka, domluvil, že by se kotel mohl opravit ve Velenicích, kde s tím měli hromadu zkušeností. S tím, že se to povede jako záloha na topení. Samozřejmě to byl tak trochu švindl, ale dostal se díky němu do plánu oprav na první čtvrtletí roku 1990. Jenže přišla revoluce a my už mysleli, že máme po kotli. Naštěstí za-

fungovala drážní setrvačnost a kotel se opravdu v roce 1990 ve Velenicích udělal. Mašina se pak složila, udělala se policejní zkouška – a sen se nám splnil, vyjela vlastní silou opět na trať. Navíc ve svém původním působišti,“ oceňuje.

Konec párařů v Čechách

Jenže doba plyne mnohdy až příliš rychle. O návštěvníky našťastí nouze není, provozní personál, to však už je věc jiná. „Paradoxně nám začínají chybět lidé, kteří s těmi mašinami budou jezdit. Na stanovišti by se chtěl svést kde kdo, ale zodpovědných topičů a strojvedoucích s citem pro stroj se nám vyloženě nedostává. Mně bylo šedesát, kolega, který mi topí, je asi o šest let mladší, a už nikoho jiného nemáme. Ideálně bychom přitom potřebovali tři čtyři, které by se mohly vystřídat. Je mi jasné, že není jednoduché si udržet zkoušky a způsobilost, ale ono se nikomu moc nechce, to mě moc mrzí.“ Každý nadějný zájemce se vztahem k historii tedy bude vítán. „Mladý strojvedoucí mezi třiceti, čtyřiceti lety, který by se chtěl občas umazat na páře, by byl požehnaním. Támhle máme 365.024, kterou snad dáme brzy do kupy, v rotundě stojí Papoušek na kotel, ovšem až budou hotové, tak s nimi pomalu nebude mít kdo jezdit. To je teď můj největší strach.“

Stále se jedná o krásnou práci. „Mě na tom nejvíce baví ta fáze, kdy člověk přivádí páru k životu. Ať už v tom dlouhodobém hledisku v podobě opravy, nebo i krátkodobém. Pomalu raději mašinu roztápím, než s ní pak jedu,“ směje se. „Ale samozřejmě i samotná jízda je zážitek. Provázání člověka se strojem a jeho funkcí je pocit, který na moderní mašině v téhle míře už nemáte šanci zažít.“

Kremák 534.0323 na točně v Lužné během opravy do provozního stavu v roce 1990 →

Michal Šorel

Vystudoval strojní průmyslovku, k Československým státním drahám nastoupil v roce 1983. Postupně si udělal pomocnické zkoušky, jezdil čtyři roky jako pomocník strojvedoucího a od roku 1991 stanul již v čele vlaku. Od roku 1994 pak působí v Lužné u Rakovníka, v současnosti jako mistr, ale i jako strojvůdce parních vlaků. Železnici se věnuje i ve volnu, rád fotí, sbírá modely a v současnosti sepisuje knihu o drážní historii Lužné.



Život historických vozidel je od těch běžných diametrálně odlišný. Od každodenního zápřahu přechází k občasným jízdám. Jak se to na nich podepisuje? „Parním lokomotivám je to vlastně šumafuk. Horší jsou diesely. Čím dál více se utvrzuji v tom, že dlouhodobě bude snazší udržovat provozní páry než historické diesely. Těm dlouhodobě odstavení a jen občasné jízdy opravdu nesvědčí. Naopak parní mašina, pokud je slušně zakonzervovaná, tak se po zimě udělá prohlídka kotle a bez problému znovu vyjede. Jistě, odchází na nich pak trubky, ale hodně záleží na vodě, která se tam dává. Přišli jsme na to, že v Lužné máme nejtvrďší vodu v celé síti. Dřív v pravidelném provozu to vadilo, protože se zanášely vrstvou kamene, blbě to vařilo... Ale teď se nejezdí tak často, udělá se tam jen tenká vrstva – a ta velmi dobře chrání před kyslíkovou korozí. Mašiny tu mají dvacetileté trubky v kotli a nic jim není.“



Po třech dekadách v Lužné se Michal Šorel pomalu blíží ke konci pracovní kariéry, pár úkolů před sebou ale ještě má. „Než půjdu do důchodu, tak bych byl rád, abychom rozjeli ty dvě zbývající mašiny, které na hale máme. Ale hlavně ať to tu vydrží jako celek. Když už se toho tolik udělalo a funguje to, moc doufám, že to bude mít i budoucnost. Snad jen ještě nějaký depozit pro díly i stroje, kdybychom časem našli, to by nám opravdu hodně pomohlo,“ doufá. ☺

← Michal Šorel jako pomocník strojvedoucího na Sergeji 781.573 v roce 1989

Vytížená trať z Forchheimu do Eggolsheimu je čtyřkolejná

Německo udělalo další důležitý krok při modernizaci železniční trati mezi Norimberkem a Bamberkem. Správce infrastruktury nedávno dokončil modernizaci úseku z Forchheimu do Eggolsheimu, který má nově čtyři koleje místo původních dvou. Jedná se o součást železnice VDE 8.1 mezi Mnichovem a Berlínem. Deutsche Bahn do tohoto projektu v posledních letech investovaly 298 milionů eur.



Petr Slonek | Foto: DB AG

Trasa mezi Norimberkem a Bamberkem je v současnosti nejen jednou z nejvyužívanějších železničních tratí v Bavorsku, ale má velký význam i pro dálkovou dopravu. Její rozšíření na čtyři koleje je součástí modernizace stávající VDE 8.1, po které jezdí jednotky ICE mezi Mnichovem a Berlínem. Doposud zde byl dvoukolejný provoz.



V rámci stavebních prací byly bezbariérově upraveny železniční stanice mezi Forchheimem a Eggolsheimem, zastávka Eggolsheim se přesunula na nové místo a od prosincové změny jízdního řádu začne fungovat další na severu Forchheimu pro linky S-Bahn. Zde je trať šestikolejná, což výrazně zvýší její kapacitu a umožní předjíždění vlaků v případě mimořádností. To zajistí přesnější a stabilnější jízdu mezi Mnichovem a Berlínem.

Osm nových mostů

Zmodernizována byla také stávající infrastruktura a instalováno moderní zabezpečovací zařízení. Na novém úseku o délce téměř osmi kilometrů stavbaři vybudovali celkem osm nových mostů, včetně dvojitého ocelového vedoucího přes dálnici A73. Položili 27 kilometrů kolejí a instalovali 38 nových výhybek. Vzniklo osm kilometrů protihlukových stěn. Náklady na tuto část stavby vyšly na zhruba 280 milionů eur.

„Nový úsek je dalším důležitým milníkem pro železniční infrastrukturu v Bavorsku. Umožňuje atraktivnější a spolehlivější regionální vlakové spojení v severním Bavorsku a také další dálkovou dopravu mezi Berlínem a Mnichovem,“ zdůraznil bavorský ministr dopravy Christian Bernreiter.

Práce se v příštích měsících zaměří na úsek mezi Altendorfem a Strullendorfem, jenž jako poslední ještě zbývá zmodernizovat. Kompletně hotovo by mělo být v roce 2025, kdy vlaky celou trasu mezi Norimberkem a Bamberkem projedou po čtyřech kolejích.

„Po letech zanedbávání intenzivně investujeme do obnovy infrastruktury. Tento projekt to jednoznačně dokazuje. Kromě celkové obnovy naší stávající železniční sítě jsme odhodláni ji také dále rozšiřovat. Více osob a zboží dokážeme po železnici spolehlivě přepravit pouze tehdy, pokud infrastrukturu komplexně zrekonstruujeme a zmodernizujeme. Spolková vláda jen do tohoto úseku trasy mezi Forchheimem a Eggolsheimem investuje kolem 280 milionů eur,“ řekl tajemník Spolkového ministerstva pro digitál a dopravu Hartmut Höppner.

Mezi Itálií a Švýcarskem pojede více přímých dálkových vlaků

Italský dopravce Trenitalia, spadající do skupiny Gruppo FS Italiane, a Švýcarské federální dráhy (SBB) rozšiřují vzájemnou spolupráci a od roku 2026 cestujícím nabídnou mezi oběma státy nové přímé dálkové vlaky. Půjde například o spoje z Curychu do Florencie.

Obě firmy společně podnikají od roku 2009 a od té doby mezi Itálií a Švýcarskem přepravily již 30 milionů cestujících. Nyní generální ředitel Trenitalie Luigi Corradi a vedoucí trhu osobní dopravy v SBB Véronique Stephan tuto víceletou kooperaci podpisem smlouvy prodloužili. Ke stávajícím čtyřiceti vlakům, které denně oběma státy jezdí, díky tomu od roku 2026 přibude další spojení z Curychu do Milána a Benátek a také nový přímý vlak z Curychu do Florencie a Livorna a zpět.

V rámci rozšíření nabídky si SBB v únoru 2024 objednala čtyři nové vlaky Giruno od výrobce Stadler. Ty rozšíří současnou flotilu 29 vlaků, které jsou již v provozu. Kromě toho dopravce obdrží sedm vlaků objednaných v roce 2022. „Podepsaná dohoda o spolupráci představuje rozšíření partnerství, které se již ukázalo jako úspěšné. Očekáváme, že poptávka po přeshraničních spojeních z Itálie do Švýcarska v příštích několika letech vzroste. Jsme připraveni přivítat cestující v moderních, pohodlných a udržitelných vlacích,“ řekl Corradi.



tat cestující v moderních, pohodlných a udržitelných vlacích,“ řekl Corradi.

„V roce 2023 jsme mezi oběma zeměmi přepravili zhruba o půl milionu cestujících více než v roce 2019. Navýšili jsme počet spojů do Milána a zavedli nová přímá spojení do Janova a Boloně,“ zdůraznila Stephan. Celkem loni mezi Švýcarskem a Itálií po železnici cestovalo 2,4 milionu lidí.

Trenitalia podpisem na milánském hlavním nádraží využila také k prezentaci nové značky EuroCity a zmodernizovaných vlaků, konkrétně jednotky ETR 610, která jezdí na přeshraničních spojkách do Švýcarska. Vlak má vylepšené interiéry a sedadla z látky vyrobené ze 100% recyklovaného plastu. Celá zrekonstruovaná flotila ETR 610 má být uvedena do provozu do roku 2026. (pes)

Nový dvoupodlažní Cityjet ÖBB si odbyl premiéru

Rakouský státní dopravce ÖBB představil v St. Pölten novou dvoupodlažní jednotku Stadler Kiss. Soupravy, nesoucí obchodní označení Cityjet, mají od roku 2026 zajistit větší kapacitu, komfort a dostupnost v regionální dopravě ve východní části země. Do celkem 109 vlaků dráhy investují přibližně 1,5 miliardy eur, tedy asi 38 miliard korun.



Petr Slonek | Foto: ÖBB

ÖBB s ohledem na pokračující nárůst cestujících v posledních letech dál modernizují svůj vozový park regionální dopravy. Novým přírůstkem se stala jednotka Cityjet, která byla slavnostně představena počátkem listopadu v dolnorakouském městě St. Pölten. Nasazena bude od roku 2026 na tratě ve východní části Rakouska. Zavedení těchto moderních vlaků je součástí největšího investičního programu ÖBB, který do roku 2030 poskytuje částku 6,1 miliardy eur na nákup celkem asi 330 nových vlaků.

„S rekordním počtem cestujících očekávaným v roce 2024 je jasné, že potřebujeme zvýšit kapacitu vozidel. Zejména ve východní části země, kde jsou poskytovány zhruba dvě třetiny našich výkonů v regionální dopravě,“ zdůraznil generální ředitel ÖBB Andreas Matthä. „Naše dvoupodlažní vlaky se v místní dopravě už v minulosti dobře osvědčily,“ dodal.

Kapacita až 591 míst

Rakouské dráhy v rámci této objednávky počítají s dodáním 109 vlaků ve čtyřvozovém a šestivozovém provedení. Prvních jednačtyřicet by dopravce měl převzít v ro-

ce 2026. Jejich maximální rychlost dosáhne 160 km/h. Delší, šestivozová varianta nabídne 591 míst k sezení, kratší čtyřvozová 371. Zkrátka nepřijdou ani cyklisté, využít budou moci až šedesát míst pro kola. Využití je plánováno mimo jiné na spoje jedoucí ze Znojma/Retzu přes Nordwestbahn nebo z Břeclavi/Bernhardsthal přes Severní dráhu na vídeňskou magistrálu a dál přes Jižní dráhu na Wiener Neustadt a Payerbach-Reichenau.

„Vlak je pro mnoho obyvatel Dolního Rakouska nepostradatelný. Jsem přesvědčena, že nové jednotky výrazně zvýší komfort pro cestující ve východním regionu. Stejně tak je ale důležité, aby se do plného provozu co nejrychleji vrátila západní trasa,“ řekla hejtmanka Johanna Mikl-Leitner. Podle ÖBB má být západní trasa přes Tullnerfeld po ničivých povodních v polovině letošního září znovu uvedena do provozu s novým jízdním řádem v neděli 15. prosince.

ÖBB s výrobcem vozidel Stadler v roce 2022 uzavřely rámcovou smlouvu až na 186 elektrických jednotek Stadler Kiss, přičemž závazně objednal 123 vozidel. Kromě těchto 109 jednotek pro regionální dopravu počítají i se 14 dálkovými šestivozovými soupravami v provedení railjet s maximální rychlostí 200 km/h. ○

DB nenašla zájemce o dodání vlaků ICE nové generace

Soutěž na vysokorychlostní vlaky nové generace ICE, kterou loni v prosinci vypsal Deutsche Bahn, skončila nezdarem. Do výběrového řízení na vývoj a dodávku 95 vlaků ICE 5 se totiž nikdo nepřihlásil. Německý státní dopravce proto tendr na prestižní projekt počátkem listopadu zrušil.

Ukončení potvrdil mluvčí DB na účtu X Eisenbahn in Ö, D, CH. „DB zastavuje výběrové řízení na ICE 5. V termínu nepřišla žádná nabídka splňující požadavky,“ stojí v prohlášení. Později dodal, že obnova parku dálkové dopravy se odehrává prostřednictvím vozidel od výrobců Siemens ICE3neo a Talgo ICE L objednaných k dodání do roku 2030.

V soutěži na pátou generaci souprav byly pouze dvě společnosti – Siemens a jeho francouzský konkurent Alstom. Deutsche

Bahn s nimi spolupracovaly na vývoji konceptů a obě firmy se mohly přihlásit do výběrového řízení. Siemens vyvinul a postavil všechny předchozí generace ICE a TGV pochází od Alstomu. Další výrobci rychlovlaků, Talgo a Hitachi Rail, nepodali dokonce ani žádost o kvalifikaci.

O nových jednotkách se mluvilo jako o „ICE budoucnosti“ a na německé vysokorychlostní síti se měly objevit po roce 2030. Teď však není zcela jasné, kdy a zda vůbec



ICE 5 vznikne. Dopravce poptával vlaky, které jezdí minimálně 300 km/h a nabízejí přibližně 940 míst k sezení s maximální délkou 400 metrů. Schváleny měly být pro Německo a přeshraniční provoz do Basileje. Očekávalo se také nové pojetí interiéru. Samozřejmě měl být bezbariérový přístup a wi-fi. Počítalo se s rámcovou smlouvou na až 95 vlaků s garancí odběru 33 jednotek. Nahradit měly stárnoucí vlaky ICE první a třetí generace a rozšířit flotilu ICE. Za neúspěchem může být příliš vysoká cena i přísné technické požadavky, jež by ji ještě navýšily. Mluvčí sdružení cestujících Pro Bahn Detlef Neuß řekl, že se zástupci výrobců s ohledem na velké náklady rozhodli projekt odložit. V tendru na až 95 jednotek byla uvedena částka jedna miliarda eur. (pes)

Moravská enkláva u benešovského nádraží

Nádražka v Benešově (u Prahy, jak říká důležitý drážní dovětek pro snadné rozpoznání), ta je přece jasná, že? Jenže ani tentokrát nemíříme do klasické nádražní knajpy na dohled od salonku Františka Ferdinanda d'Este. Nic proti ní, definici naplňuje jednoznačně, my však hledáme podniky netypické, zvláštní a zajímavé, takže nádraží opustíme, přejdeme ulici a přímo naproti hlavnímu vchodu do chrámu železnice zaplujeme do chrámu vína. Velkolepého nikoliv rozlohou, ale nabídkou. Vítá nás slovácká BÚDA.



Vít Čepický | Foto: autor

Je třeba předem poznamenat, že nejsem vinařem, a to ani přesto, že jsem během dospívání strávil hodiny a hodiny v jednom vinném podniku uprostřed Ústí nad Labem. Tam jsme ovšem u džbánku červeného a kolečka hermelínu řešili spíše problémy světa než chuť zkvašených hroznů. Dodnes jsem u vína, na rozdíl od piva, místo svahů a všech těch tónů, jisker a kulatostí schopen rozeznat toliko barvu.

Do BÚDY jsem tedy vstupoval s jistou skepsí. Nikoliv vůči podniku, ale mně samotnému. Báľ jsem se, že se nepatřičně pouštím na půdu, na které nemám co pohledávat. Těsně za dveřmi jsem si ale oddech! Ačkoliv hned proti nim dominuje barovému pultu BÚDY vpravdě monumetální výčepní zařízení vína, které by svou velikostí trumflo kdejakou zavedenou pražskou (či chcete-li třeba brněnskou) pivotěku, pohled po zbytku zázemí dával jasně najevo, že je zde kromě vína domácím nápojem též dobrá káva. To už větší tak nějak vidíte na první pohled.

BÚDA totiž pevně stojí na dvou nohách, které jí jsou spolehlivou oporou,

Hodnocení

Fúze vinárny a kavárny přímo naproti benešovskému nádraží dopadla skvěle. Funkcionalistickému domu podnik v parteru sluší i v chmurném počasí, v létě se ale navíc rozroste díky venkovnímu posezení kolem rohu. Expanduje také bohatá zeleň, již se podnik pyšní, ale i nabídka o prý taktéž skvělou zmrzlinu. Tu bohužel nemohu posoudit, ale aspoň mám záminku zastavit se znovu, což bych velmi rád učinil. Tou by mohla ostatně být i některá z nespočetných akcí, jež se konají v tamějším suterénu. BÚDA tak není jen prostým podnikem pro potěchu chutí, ale i ducha. Jen více takových.

Otevírací doba

Pondělí až čtvrtek 8:00 až 19:00, pátek 8:00 až 21:00, sobota 10:00 až 19:00, neděle zavřeno.



vinné a kávové, a nepajdá. Pijáci obou nápojů se zde totiž mohou cítit jako doma, duch vinotéky s duchem kavárny skvěle splývá. Návštěvníkům to navíc evidentně vyhovuje – ač je poledne všedního dne, je zde sympaticky zaplněno. Tu někdo čte u decky knihu, opodál se pracuje s kávou na počítači, nerušivý akustický doprovod pak zajišťuje dvojice u (skvělého, vyzkoušeno) zákusku. A co chvíli někdo dorazí pro kávu či něco dobrého s sebou, však jsme u nádraží vlakového i autobusového.

V tom je vůbec největší síla podniku. Živě si představuji, jak dopolední kavárna postupně dozrává v podvečerní vinárnu, přestože se kulisy nijak nemění. Mimoходом – káva byla znamenitá. Dortík také. A na víno, které hodnotit rozhodně nemohu, jsem si pozval kamaráda. A byl velmi spokojen. To je skvělá zpráva pro všechny kolemjedoucí. Tady stojí za to jízdu přerušit, nebo zcela ukončit. Čímž přesně zapadá do série našich podniků. Čili vřelé doporučení – s kávou s sebou pak navíc cesta zpět do Prahy přes Čerčany a samozřejmě Pacifik chutnala vskutku dvojnásob.



Hodnocení

Odvaha se cení. A v dolním libeňském nádraží se sešla hned dvakrát; v podobě zdařilého přerodu ruiny ve funkční a velmi pohlednou připomínku kvalitní rakousko-uherské drážní architektury, tak v podobě kavárny Pauza, vlašťovce, jež jako první začíná dávat dřívě nehostinným houštinám novou kvalitu. Činí tak bez kompromisů, jednou z nejlepších nabídek kávy v Praze, jedním z nejlepších českých minipivovarů a vůbec poutavou atmosférou. Nejvyšší čas se přijít podívat. Za chvíli to tu bude vypadat úplně jinak.

Otevírací doba

Pondělí až pátek 8:00 až 20:00,
sobota a neděle zavřeno.



Nádražka, které ujel vlak

Pravověrná nádražka, krásně rekonstruované nádraží – jen ty koleje nějak chybí... Od chvíle, kdy poslední osobní vlak zastavil v Praze-Libni dolním nádraží, uběhlo už více než půlstoletí. Přesto nyní bývalá výpravní budova vypadá tak dobře, jak snad od dostavby v roce 1873 nevypadala. A v jejím přízemí nedávno otevřela velmi zajímavá kavárna s velmi přiléhavým názvem Pauza. A proč přiléhavý? Inu, to bylo tak...

Příběh Prahy-Libně dolního nádraží je předně příběhem úspěšného a velkolepého projektu Rakouské severozápadní dráhy (Österreichische Nordwestbahn). Ta v průběhu čtyřicetileté působnosti vybudovala úctyhodných 1 398 kilometrů tratí – podstatnou část z nich na území českých zemí – a probíjela se od Vídně až po Děčín. V rámci napojení její sítě na Prahu pak vznikla odbočka, která nás primárně zajímá – z Lysé nad Labem na pražský Těšnov, jehož smutný příběh a zbytečnou demolici netřeba připomínat.

Součástí zaniklého úseku z pražských Vysočan až do těšnovského šturcu bylo též nádraží s dlouhým názvem Praha-Liběň dolní nádraží. Přestože průběh trati v místě, kudy dnes jezdí tramvaj ulicí Na Žertvách, již nic nepřipomíná, stejně jako zanikla většina pokračování směrem k centru, samotná nádražní budova překvapivě zavzdorovala osudu, přečkala rušení železnice, budování metra, přestavby a demolice v širém okolí, až si na ni vzpomněl pražský dopravní podnik.

„Když dráha zanikla, přešla velká část pozemků kolem Libně a na Rohanském ostrově do majetku



dopravního podniku,“ vysvětluje technický ředitel pražského dopravního podniku Jan Šurovský cestu k nádraží bez kolejí. Už od budování metra měl v budově a okolí zázemí Metrostav. A to až do chvíle, kdy podnik začal v oblasti hledat nové zázemí pro střídající řidiče tramvají. „Původně jsme měli získat prostory v novém developerském projektu, ale nakonec jsme se rozhodli jít do vlastního. To se zpětně ukázalo jako dobrá volba,“ doplňuje při pohledu na hotovou rekonstrukci nádraží.

V budově se sice novým interiérem, ale historicky co možná nejvěrnějším exteriérem tedy pauzírují řidiči tramvají, od počátku však byl plán nabídnout přízemí provozu, který by nehostinné okolí vhodně oživil. A tuto funkci začíná plnit kavárna s názvem Pauza – s jasným odkazem na současně dění v budově. Svým způsobem se do ní tedy poprvé od roku 1984, kdy kolem projel poslední vlak, opět vrátil drážní provoz. „Z čehož máme moc velkou radost,“ říká Šurovský.

Útulná kavárna s vynikající kávou, zákusky, ale také poměrně širokou nabídkou dobrého piva čepovaného i v plechu od minipivovarů si bude svůj budoucí život muset vybojovat. V rámci širšího území je první a velmi nadějnou vlašťovkou přerodu. V dozrívající letní sezoně stihla velmi vhodně oživit okolí zahrádkou s překvapivě klidným posezením uprostřed zeleně, což je velkým příslibem do jara příštího roku. Tak se přijďte také přesvědčit, že to tu za to stojí – i ten vlak je odsud na dohled. Přestože tramvajový. ○



Další modifikací EU 07 byla rychlíková řada EP 08, zde v čele vlaku IC Doker.

Univerzální Sedmička zvládla rychlíky i náklady

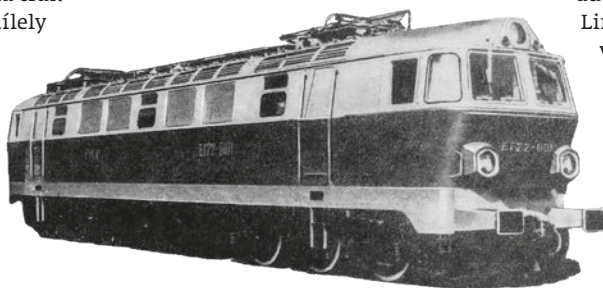
Poláci jí říkají Sedmička. Poprvé opustila výrobní halu v prosinci 1964. Jejich původ lze hledat ve Velké Británii a ony samy se staly základem pro vývoj dalších elektrických lokomotiv polského původu. Svě uplatnění našly především v čele osobních vlaků, rychlíků a expresů, ale koncipovány byly jako univerzální pro všechny druhy vlaků včetně nákladních. Naše oslavenkyně se jmenuje EU 07.

Petr Štáhlavský | Foto: autor, Wikipedia

Elektrizace železnic v Polsku začala v polovině 30. let 20. století ve spolupráci s anglickými firmami. První elektrizovaná trať vedla napříč Varšavou přes nové hlavní nádraží a provoz zahájila 15. prosince 1936. V délce 43 kilometrů byla železnice napájena trakcí 3 kV DC a anglické firmy se podílely i na dodávce prvních lokomotiv a elektrických jednotek.

Když po druhé světové válce začala obnova polských železnic, obrátila se PKP nejprve na zahraniční dodavatele,

kteří vyrobili celé lokomotivy nebo podstatnou část dílů pro jejich finální montáž v Polsku. Poláci však chtěli vyrábět elektrické lokomotivy sami. Navzdory řadě lokomotiv na svém území, včetně podniků převzatých na bývalém německém území, neměli dostatek zkušeností s tímto typem vozidel.



← Prototyp ET 22 vyvinutý v Polsku z EU 07

Na počátku spolupráce s Angličany

V 50. letech hledali partnera, který by poskytl polským továrnám potřebné know-how, technologie a předal zkušenosti s výrobou elektrických lokomotiv. Nejprve se v roce 1956 obrátili na rakouské a švýcarské firmy, které měly dlouholeté zkušenosti s vývojem a výrobou elektrických vozidel. Licenční ujednání se švýcarskými firmami měla například československá lokomotivka Škoda v Plzni a na jejich základě vyrobila lokomotivy řady E 499.0. Požadavky zahraničních partnerů však byly neúměrné polským možnostem.

V roce 1959 se však podařilo domluvit licenční ujednání s britskými firmami, jejímž předmětem byla zařízení pro elektrický provoz včetně licenční výroby 2 000 tun měděného trolejového drátu pro elektrizaci více než 2 000 kilometrů kolejí a také pořízení dvaceti lokomotiv řady EU 06. Jejich dodavateli se staly společnosti English Electric a Vulcan Foundry.

Polské lokomotivy jsou po mechanické části podobné strojům Class 83 Britských železnic vyráběným ve stejné době. Za tímto původem lze hledat pro naše končiny neobvyklý vzhled lokomotiv s trojicí čelních oken, který působí docela archaicky.

EU 06 byla konstruována pro vozbu rychlíků o hmotnosti až 650 tun rychlostí 125 km/h a nákladních vlaků o hmotnosti až 2 000 tun rychlostí 70 km/h na rovině. Ve dvojici mohly dopravovat vlak o hmotnosti až 3 600 tun. Jejich maximální rychlost byla 125 km/h, výkon 2 000 kW a tažná síla 280 kN. Byly opatřeny čtveřicí motorů EE541 a měly upořádání náprav Bo'Bo'. Délka přes nárazníky byla 15 915 mm, rozvor měly 8 550 mm a kola o průměru 1 250 mm. Používaly převodovku typu Alstom. Hmotnost byla 80 tun.

První lokomotiva přišla do Polska začátkem roku 1962 a po zkouškách zamířila do depa Krakov Prokocim a za ní všechny ostatní. V provozu vydržely do roku 2013. Dostaly přezdívku Angličan nebo podle řady Šestka.

Polská produkce z Pafawagu

Sériovou produkci v Polsku byla pověřena továrna Pafawag v Poznani. Tato firma vznikla v roce 1833 a postupně se z ní vyvinul jeden z největších evropských producentů železničních vozidel se značkou Linke-Hofmann-Werke. Během 2. světové války byla továrna těžce poškozena a po jejím skončení ji kvůli posunutí hranice na Odru získali Poláci.



Z řady EU 07 byla ve vratlavském Pefawagu odvozena těžká nákladní řada ET 22...



... poznaňský podnik Ciegelski vyráběl dvoudílnou ET 41, jejíž základ lze hledat v EU 07.

Pafawag se pokusil vyrobit své první elektrické lokomotivy EP 02 v 50. letech, ale konstrukce nebyla příliš úspěšná. Navíc mnoho komponentů pocházelo ze zahraničí, hlavně z Anglie. Nakonec vyrobili jen osm kusů.

Ale díky těmto pokusům byl Pafawag připraven na produkci lokomotiv podle licenční dokumentace, která začala v roce 1963 výrobním typem E4. Prototyp opustil výrobní haly v prosinci 1964 a jeho zkoušky začaly na tratích PKP na jaře následujícího roku. Výroba se však rozjížděla velmi pomalu. V roce 1966 byly vyrobeny jen čtyři stroje a o rok později jich bylo 16. Až potom se rozjela sériová výroba naplno a do roku 1974 vzniklo 240 lokomotiv.

Ty byly až na drobné změny identické s původními Angličany včetně rozměrů a tvarů skříně nebo parametrů trakční výzbroje s motory EE 541. Motory pro

napětí 1 500 V byly zapojeny v podvozku do série. Odporová regulace měla 28 jízdních stupňů při sériovém zapojení motorů, 15 jízdních stupňů v sérioparalelním zapojení a šest jízdních stupňů se zeslabeným buzením motorů. Lokomotivy mají dvoučlenné řízení.

Matka pro další typy

Výrobu EU 07 v Poznani ukončila produkce nákladních lokomotiv výrobního typu 201E u PKP označených jako ET 22. Polské železnice trpěly v 60. letech nedostatkem silných nákladních lokomotiv, proto se Ústřední konstrukční kancelář kolejových vozidel zaměřila na vývoj šestínápravové lokomotivy, která byla v maximální míře unifikována s EU 07. Počítalo se s využitím elektrické části, například tlakových motorů EE541 a pomocných pohonů. Dva prototypy byly dokončené v závěru roku 1969

a po zkouškách byla v roce 1971 vyrobena desetikusová předserie.

ET 22 má výkon 3 000 kW, tažnou sílu až 411 kN, maximální rychlost 125 km/h a hmotnost 120 tun. Dva třínápravové podvozky mají uspořádání Co'Co'. Jedna lokomotiva může na rovině dopravit vlak o hmotnosti 3 150 tun rychlostí 70 km/h a vlak o hmotnosti 2 700 tun rychlostí 80 km/h. Od 70. let produkoval Pafawag kolem 90 lokomotiv ročně a do roku 1989 dodal PKP 1 184 strojů a v exportní verzi pro Maroko dalších 23.

Dalším odvozeným typem byla EP 08. Pafawag ji označil 4Ea nebo také 102E. Její vznik je spojený se záměrem zvyšovat rychlost na PKP. V letech 1972 až 1976 bylo vyrobeno jen 15 lokomotiv, které měly upravený převodový poměr a byly místo kluzných ložisek vybaveny valivými. Uvažovalo se pro ně s rychlostí 160 km/h, ale kvůli velké míře opotřebení

Elektrická lokomotiva EU07-358 s vlakem PKP Intercity ve stanici Szklarska Poręba Górna v květnu roku 2006





Stroj EU07-453 v barvách společnosti Captrain během pobytu ve stanici Tarnów

a nedobrým chodovým vlastnostem byla omezena na 140 km/h.

Valivá ložiska se dovážela za nedostatkové valuty, a tak se plánovaná výroba stokusové série neuskutečnila. Nakonec bylo několik lokomotiv dokonce upraveno na řadu EU 07. Zbývající využívá PKP Intercity a jsou deponovány ve Varšavě Olszynie Grochowske.

Třetí typ odvozený od EU 07 vyráběla továrna H. Ciegelski v Poznani (HCP) pod typovým označením 203E v letech 1977 až 1983. Šlo o dvoučláňkovou lokomotivu s přílehuovou přezdívkou Jezevčík a s řadou ET 41. Určená byla pro těžké uhelné vlaky ze slezských revírů do polských přístavů.

Vyšla z řady EU 07 a ET 22, ale díky dvěma dílům měla uspořádání náprav Bo'Bo'+Bo'Bo', výkon 4 000 kW, tažnou sílu 560 kN a maximální rychlost 125 km/h. Má i podobnou skříň jako EU 07, ale podvozky a rám jsou zesílené. Ten je připravený na instalaci automatického spřáhla, a proto také zhruba o 30 centimetrů delší. Mohou dopravit nákladní vlak o hmotnosti 4 000 tun rychlostí 70 km/h a teoreticky mohou dopravit dokonce vlak o hmotnosti 5 000 tun. HCP vyrobilo 200 lokomotiv a v roce 1983 na ně navázala další výroba „sedmiček“ výrobního označení 303E HCP.



Jednou tolik lokomotiv

Pafawag stále chrtil řadu ET 22, a tak se další produkce univerzálních strojů EU 07 ujala firma HCP a vydržela s ní do roku 1992. Za 10 let dodala PKP 242 lokomotiv. HCP vyšel z řady ET 41, odvozené z EU 07, a tak nebyl přechod na nový výrobní program náročný.

EU 07 z HCP mají zhruba o 30 centimetrů delší rám podle nákladních lokomotiv. Zpevněna je také skříň, která je sa-

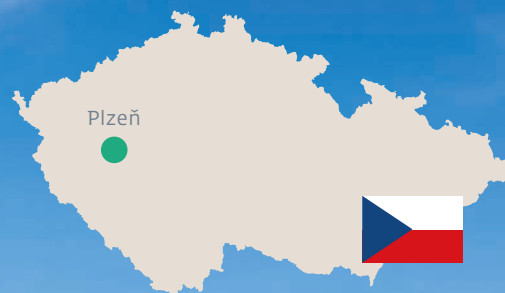
← Původní a modernizované stanoviště strojvedoucího v řadě EU / EP 07

monosná, s několika prolisy, na rozdíl od staršího hladkého provedení. Hmotnost lokomotiv stoupla zhruba o 3,5 tuny. K dalším změnám došlo v elektrické a pneumatické výbavě, proto nelze do vícečlenného řízení zapojit stroje výrobních typů 4E Pafawag a 303 E HCP. Naopak se nezměnila v té době již zastaralá odporová regulace. Například ČSD převzaly prototypy ES 499.1 s tyristorovou pulzní regulací v roce 1981 a sériové stroje byly vyráběny od roku 1984.

Od druhé poloviny 90. let 20. století začaly na řadě EU 07 různé modernizace a úpravy. U desítek strojů došlo ke změně převodového poměru v pohonu, což snížilo zatížení motorů při minimální změně parametrů. Lokomotivy byly přeznačeny na EP 07. Probíhaly i další úpravy, při kterých byly dosazeny klimatizace stanoviště strojvedoucího, provedeny úpravy kabin, ovládacích prvků a čelních světel. U několika strojů se uskutečnily i kompletní modernizace zahrnující moderní řídicí prvky s IGBT tyristory a asynchronními motory. Tyto lokomotivy mají zvýšenou rychlost na 160 km/h a výkon na 3 200 kW.

Navzdory jejich stáří a aktuální objednávce nových lokomotiv a elektrických jednotek v Polsku se s řadou EU/EP 07 budeme určitě ještě mnoho let potkávat. ○

Plzeňskem od dlouhého tunelu k vysokému mostu



Přestože si v České republice na vysokorychlostní tratě ještě nějakou dobu počkáme, některé nové úseky tuzemské železniční sítě již načrtávají jejich budoucí podobu a svým způsobem dávají příležitost testovat technologie i stavební postupy. Takovou stavbou je i čtyřkilometrový Ejpovický tunel. Na kýženou dvousetkilometrovou rychlost sice oproti očekávání ještě nedosáhl, i tak je působivým inženýrským dílem, které zkrátilo cestu z Prahy do Plzně o plných šest kilometrů. Zajímavý turistický cíl – včetně opuštěné části původní trati.

Vít Čepický | Foto: autor, FB Parostrojní železnice Břasy

Pokud se výletem necháte zlákat, je ideální formou pohybu jeho trasou bicykl. Během sezony je mimochodem k vypůjčení na plzeňském hlavním nádraží v rámci služby ČD Bike, přičemž z konce výletu se lze pohodlně vrátit vlakem. Já ale vyrazil na obhlídku původní a nové trasy dráhy na Prahu a následně odbočné větve do Stupna pěšky, abych přece jen načerpal dojmy v patřičně zvolněm tempu.

Ideální start je pak buď na konečné trolejbusu Doubravka, nebo na stejnojmenné vlakové zastávce. K východním portálům tunelu Ejovice je to coby kamenem ze šterkového lože dohodil. Na místě první dobrou zaujme torzo hlavy razicího štítu Viktorie, který mezi lety 2015 a 2017 prorazil oba tubusy tunelu. Tomu tradičně předcházela dlouhá cesta příprav odkladů, například v roce 2003 se počítalo se zahájením stavby o tři roky později a dokončením v závěru roku 2009. Skutečnost ale byla, jak už nyní dobře víme, jiná. První vlak s cestujícími jím projel o plných devět let později.

Naštěstí jsme se ale dočkali. Prozatím nejdelší tuzemský železniční tunel znamenal pro spojení hlavního města a hlavního města piva značnou časovou úsporu. Opuštění staré trasy podél Berounky a napřímení pod vrchol Chlum znamenalo až o devět minut rychlejší cestu, byť prozatím maximálně stošedesátikilometrovou rychlostí. I tak ale působí postupně narůstající dunění blížícího se vlaku od Rokycan a následný výjezd z jedné z tunelových trub velkolepě.

A na dohled je odsud i bývalé těleso trati. O jeho budoucnosti se v době výstavby vedly dlouhé dohady, zvažovalo se ponechání koleje pro osobní dopravu i další varianty, nakonec ale zvítězilo radikálnější řešení v podobě úplného snesení trati mezi Plzní a Chrástem, aby na tělese mohla vzniknout cyklostezka. To se i stalo, přičemž mezi Bukovcem a Chrástem je již v provozu, takže si cyklista může udělat bezprostřední představu o délce a charakteru opuštěného úseku, v kratší části mezi Bukovcem a Plzní pak výstavba cyklostezky finišovala právě v závěru roku 2024.

V této části trasy se tak zdálo být zajímavější zvolit červenou turistickou značku přes vrchol Chlum. Dává to ovšem smysl pouze v otevírací době (pátek odpoledne a víkend), neboť jinak ze zalesněného vrchu výhled není, ten zprostředkuje právě jen mimořádně omšelá stavba rostoucí ze zaráženiho způsobem zanedbaného okolí. Alespoň že ten vý-



I poslední úsek původní trati prochází na podzim 2024 proměnou na (cyklo)stezku.



Torzo razicího štítu Viktorie zůstalo u západních portálů Ejpovického tunelu jako památník.

hled je pěkný. Tedy prý, osobně jsem jej nezakusil. Mimo otevírací dobu tak bude lepší spíše zvolit spodní cestu po bývalé trati a objevovat drážní relikvy.

Obě varianty cesty se setkají v Bukovci, malé více, jež je, jako většina okolních, vesnickou památkovou zónou. Cyklisté odsud mohou opět pokračovat po cyklostezce pěknou trasou lesem podél bývalých drážních domků, pěší by rozhodně neměli vynechat vyhlídku Holý vrch, dále se však vyplatí pokračovat lesní pěšinou po červené značce do Chrástu.

Velkolepý viadukt

Zde se konečně opět setkáváme s kolejemi, jelikož tu dříve z původní trati odbočovala regionální trať přes Stupno

do Radnice. Bylo tedy jasné, že bude třeba část bývalé dvoukolejné dráhy zachovat. Z Ejovic do Chrástu tedy bylo sneseno trakční vedení a jedna ze dvou kolejí, čímž úsek degradoval na provozu postačující úroveň zbytku dráhy do Radnice.

Červená značka od zastávky Chrást u Plzně obec, kde trať do Radnice původně odbočovala z hlavní trati, pokračuje na Smědčice, čímž ale míjí ocelový hřeb celé trasy. Lépe je tedy nasměrovat se na naučnou stezku podél Klabavy, která vede až k čistírně odpadních vod, za níž vybíhá neznáčená krátká stezka údolím přímo pod nejzajímavější technické dílo trati číslo 176.

Sto metrů dlouhý jednokolejný železniční most mezi Chrástem a Sedleckem

překonává Klabavu 25 metrů nad hladinou. Mostovku velkolepé stavby s mohutnými kamennými krajními pilíři a dvěma vysokými středními pilíři tvoří tři pole příhradové ocelové konstrukce se spodními oblouky. Jedná se již o druhou generaci mostu, která v roce 1892 nahradila původní Schifornovu soustavu zprovozněnou v říjnu 1863.

Ve Smědčicích se cesta vrací na červenou turistickou značku a pokračuje na Sedlecko. O něco lepší je ale v osadě Telín sestoupit již k Berounce, prohlédnout si zajímavé zbytky Telínského mlýna a pokračovat po proudu kolem miniluznice až ke Korečnickému potočku. Tam se červená odpojuje a pokračuje podél Berounky, zatímco stopu dráhy rovnoběžně sleduje pěkným údolím potoka zelená turistická značka. A to vlastně přes Všenice a kolem Šternberské hrobky až do Stupna. Já si ale dovilil odbočku blíž ke dráze k Dolnímu Stupnu, odkud je na zajímavě položené městečko velmi pěkný výhled.

Pěší to budou mít po dvaceti kilometrech v nohách výletu nejspíše tak akorát a budou patrně už myslet na pohodlí RegioFoxu jezdicího odsud na Plzeň a dále do Bezručic. Pokud ale zbude chvíle, i ve Stupně je co objevovat. Přímo na místním nádraží, kde vlak z Plzně do Radnice vykonává po Ejpovicích již druhou úvrat, je po dohodě otevřené malé muzeum věnované místní trati a zabezpečovací technice.

Ještě mnohem více zajímavostí turisté najdou v sesterské obci Břasy, se kterou Stupno tvoří souvisle zastavěné území. Fakticky celé se dá přehlédnout z nevysokého skalního návrší Křemenáč, hned naproti v areálu bývalé Ultramarinky pak vzniklo velmi zajímavé volnočasové centrum soustředěné kolem zachráněného komínu bývalé fabriky. Nachází se zde bikepark, pumptrack, skatepark, inline dráha, discgolfové hřiště, ale třeba také veřejné ohniště nebo karavanové stání.

Uhelné Břasko

Opodál se pak u fotbalového hřiště skrývá další drážní zajímavost. Břasští si zde, snad ze smutku, že



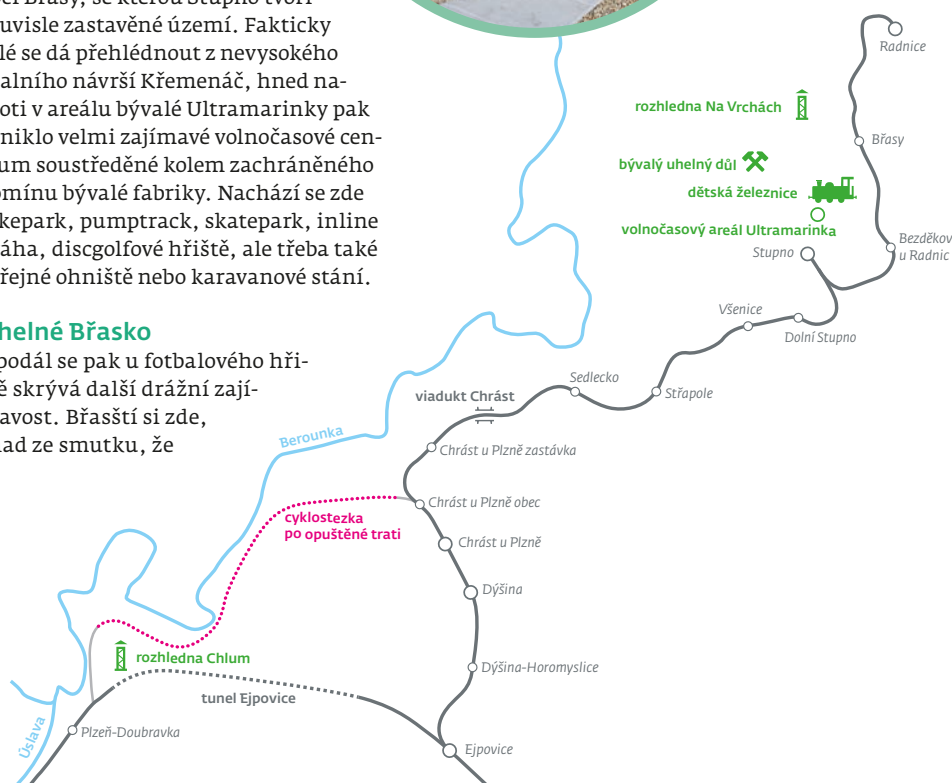
↖ Velmi omšelá rozhledna Chlum stojí přímo nad tunelem.

← Poněkud zmenšené hlavní nádraží v Břasech



Údolí Berounky u Bukovce z vyhlídky přímo nad bývalou tratí

jejich vlaková zastávka je až za obcí a na rozdíl od Stupna nemá rozsáhlejší kolejiště, vybudovali vlastní hlavní nádraží. Pravda, po místní velmi úzkokolejné železnici rozchodu 184 milimetrů nikam dál nedojedete, pouze zakroužíte po parčíku, ale pokud se tu zastavíte s dětmi v době provozu, budou vám potomci patrně velmi vděční. Já takové štěstí neměl, stačí však případně sledovat stránky Parostrojní železnice



Trať číslo 176 prochází na Radnici příjemně zvlněnou krajinou.



Zatímco se Ejpvickým tunelem prohání regionální i mezinárodní doprava, původní úsek trati podél Berounky bude sloužit již jen turistům.

Břasy na sociální síti, kde se o termínech provozu dozvíte.

Pokud ještě najdete síly na pokračování, má krásně zvlněný region Břaska ještě pár zajímavostí v torně. Už to patrně nepatří do všeobecného povědomí a náhodný turista krajem procházející by to asi ani netipoval, ale zdejší kraj patřil ještě ve dvacátém století mezi uhelné regiony, těžilo se zde černé uhlí. Většinu památek na těžbu si bere příroda zpět, některé pozůstatky jsou ovšem k vidění dodnes.

Deset minut od malé železnice začíná naučný okruh, který se jim věnuje. U Bašty je například možno spatřit výchoz radnické slaje, jež byla těžena do 70. let. I reliéf okolní krajiny dává jasně najevo, že zde docházelo ke koncentrované důlní činnosti. Kromě rekultivovaných lomů stojí za pozornost například Vranovické jezero, které vzniklo poklesem podloží v místě bývalého fotbalového hřiště poté, co se z opuštěných dolů přestala čerpat voda. Stoupající

podzemní voda pak vykonala své. Mimochodem, i samotná trať po Stupno je svým způsobem památkou na těžbu uhlí; jeho odvoz byl jedním z hlavních motivů výstavby dráhy.

Širý kraj lze obhlédnout také z nedaleké rozhledny Na Vrchách, která už je na dohled od města Radnice, na jehož okraji táhlým obloukem zároveň končí trať číslo 176, kterou jsme pomyslně sledovali již od Chrástu. A končíme zde i naše západočeské putování, snad



Ejpvický tunel

Délka: 4 150 metrů

Počet tubusů: 2

Maximální rychlost: 160 km/h (výhledově 200 km/h)

Převýšení východního a západního portálu: 35 m

Zahájení stavby: 30. 9. 2013

Průraz jižního/severního tubusu: 7. 6. / 7. 10. 2017

Dokončení jižního/severního tubusu: 15. 11. / 7. 12. 2017

Vytěžený objem zeminy: 600 000 m³

tedy kdyby nám ještě zbyly síly k prohlídce radnické kalvárie s pěkným výhledem na malebně položené městečko či k návštěvě některé z překvapivě dobrých restaurací nebo kaváren soustředěných kolem náměstí pojmenovaném po Kašparu Šternberkovi, zakladateli Národního muzea v Praze. Jde kromě jiného o majitele radnického panství, nadšeného botanika, vědce zkoumajícího zkameněliny v místních kamenouhelných dolech – a jednoho z iniciátorů stavby lánské koněspřežky. Jak zajímavý kraj! 🟢

Napsali o nás...

Noční přímý vlak z Prahy do Curychu přes Rakousko rok nepojede

České dráhy na rok přeruší provoz přímého lůžkového vozu z Prahy do Curychu, který jezdí přes Rakousko. Namísto toho posílí kapacitu druhého nočního vlaku do Švýcarska, který jede přes Německo. O možnost přímé cesty bez přestupu přijdou cestující například z Tábora či Českých Budějovic. „Důvodem je vyluková činnost na rakouské infrastruktuře, konkrétně stavební práce na úseku Linz – Wels. Vůz z tohoto spojení je převeden na trasu Praha – Dráždany – Lipsko – Basilej – Curych, kapacita nočního spojení do Švýcarska se tedy nemění,“ řekl mluvčí ČD. Přímé vozy do Curychu byly dosud vedeny nejprve Jižním Expresem do Lince, kde se připojily k nočnímu vlaku z Vídně do Curychu. To znamenalo téměř tříhodinový pobyt v Linci. Nyní by se doba zkrátila na hodinu. Dopravci se ale rozhodli tento přípoj neriskovat.

Zdopravy.cz 25. 11. 2024



Další lokomotiva 380 se rušit nebude, poškození se netýkalo rámu a čepů

Lokomotiva 380.019, která byla v září v Českých Budějovicích poškozena při posunu, se vrátí do stavu provozních vozidel Českých drah. Varianta zrušení a vyřazení stroje padla poté, co podrobná prohlídka ukázala, že poškození nejsou fatální. „Především nebyly poškozeny hlavní rám a královské čepy, které slouží k uložení podvozků,“ sdělil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Na lokomotivě tak aktuálně vrcholí oprava, která spočívá ve výměně nárazníků, deformačních prvků, spřáhla a části plechů v čelní části. Náklady ČD odhadují na stovky tisíc korun. Po dokončení opravy bude lokomotiva nasazena do turnusu s ostatními lokomotivami řady 380 na trati Praha – České Budějovice / Linec. České dráhy nepovažují řadu 380 za perspektivní a nebudou ji doplňovat systémem ETCS. V jízdním řádu 2025 je tato řada plánovaná už jen na trať Praha – České Budějovice – Linec v počtu 12 turnusových vozidel. Lokomotivy zmizí ze spojů do Budapešti, na které bude od ledna nutné nasazovat už pouze vozidla s ETCS. O osudu řady 380 není jasno, uvažuje se například o přesunu k ČD Cargo. Celkem ČD mají 19 strojů.

Zdopravy.cz 12. 11. 2024

České dráhy zrušily největší soutěž na nové vlaky. Čeká se na Prahu

Po dvou letech od vypsaní zrušily České dráhy největší soutěž na nová vozidla v historii. V tendru s odhadovanou hodnotou 42 miliard korun hledaly dodavatele elektrických jednotek EMU400 pro provoz v Pražské integrované dopravě včetně servisu. „Důvodem je fakt, že ze strany objednatele dopravy nebyly dosud uveřejněny požadavky na nové vlaky. Proto nedává smysl ve výběrovém řízení pokračovat. Soutěž znovu vypíšeme ve chvíli, kdy budeme znát veškeré požadavky objednatele na nové vlaky,“ uvedl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Konec soutěže je reakcí na neustálé průtahy ze strany Prahy v případě plánované soutěže na dopravce pro největší výkony v elektrické traktii v systému PID. Zatímco Středočeský kraj, který většinu soutěže připravil, má již vypsaní zakázky schválené, v Praze se celý proces zadrhl.

Zdopravy.cz 19. 11. 2024

Velký zájem o miliardovou soutěž na provoz vlaků na západě Čech

Z celkem čtyř nabídek bude ministerstvo dopravy vybírat dopravce, který převezme od prosince 2027 provoz linek Ex6 Praha – Plzeň – Cheb a R16 Praha – Plzeň – Klatovy (Železná Ruda). V soutěži jsou České dráhy, RegioJet, Arriva vlaky a Leo Express. Dosud tyto výkony zajišťují České dráhy. Jde zatím o historický rekord otevřených soutěží na dopravce v Česku, tolik dopravců se do jednoho tendru nikdy nepřihlásilo. Vítěz soutěže s odhadovanou cenou získá smlouvu na 15 let. Celkový rozsah výkonů je 50,1 milionu kilometrů. Stát požaduje vozidla nejméně na 200 km/h, musí být nová. Ministerstvo stanovilo do hodnocení sedm různých kritérií. Nejvyšší váhu bude mít požadovaná kompenzace za kilometr (55 %), následovaná výší výchozích nákladů a výchozího čistého příjmu v cenové hladině roku 2024 (35 %).

Zdopravy.cz 12. 11. 2024

RegioFoxy v Karlovarském kraji, kraj požádal o jejich nákup

V Karlovarském kraji by měly na železniční trati z Karlových Varů přes Cheb do Plzně začít zhruba za rok jezdit jednotky RegioFox. RegioSharky, které nyní tuto trasu obsluhují, by se měly přesunout na méně vytížené úseky do Nejdku a Merklína na Karlovarsku, kde už staré soupravy dosluhují. Modernější vozidla s nainstalovaným evropským zabezpečením (ETCS) má kraj objednané dvě. „Řada vlaků v Karlovarském kraji zabezpečovač ještě neobsahuje, ač se do některých, například RegioSharků, instalují. Rozhodně se nebudou instalovat do všech starších typů. Ty bychom chtěli nahradit modernějšími soupravami. Proto jsme rozhodli, že ve spolupráci s dopravcem přivezeme do kraje dva RegioFoxy, které už zabezpečovač obsahují a nemusí se tam doinstalovávat,“ řekl náměstek hejtmanky pro dopravu Martin Hurajčík.

ČTK, Zdopravy.cz 20. 11. 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

Poznávací zájezd KAVKAZ TRAIN

28. 6.–6. 7. 2025, cena na osobu 15 500 Kč

Na 10 dní se pro cestující stane domovem pohodlný spací vlak, který je vezme na nádherná místa v Arménii a Gruzii. Začátek i konec cesty jsou v Jerevanu. Postupně navštívíte okolí jezera Sevan, Tbilisi, Kutaisi a hory v okolí, Borjomi a mořské pobřeží. Na své si přijdou všichni dobrodruzi, kulturní nadšenci i milovníci přírody.

Bližší info na www.cdtravel.cz,
nebo pí. Handrejchová, tel.: 723 811 984



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

Přejeme Vám krásné Vánoce a šťastný nový rok 2025



Milujeme vlaky. Zamilujte si je taky.

Pojďte s námi.
www.cd.cz

 **České dráhy**
Moderně a spolehlivě



do 26. prosince 2024

Zavítejte vlakem na advent na vánoční trhy ve Vídni

Vídeňané dokážou své město v čase adventu náležitě vyzdobit. Největší hrou světel se pyšní vánoční trh na náměstí Rathausplatz. Na tradiční akci před vídeňskou radnicí zavítá každý rok mnoho návštěvníků. Wiener Christkindlmarkt (Vídeňský Ježíškův trh) ale není jen řada stánků. Užijete si tu i spoustu zábavy. V parku najdete bruslařskou dráhu, kde se můžete sklouznout po 300 metrů dlouhých stezkách, jež propojují dvě velké ledové plochy. Nechybí ani menší dětské kluziště. K atrakcím trhu patří dvánáctimetrový kolotoč nebo romanticky osvětlené vyhlídkové kolo. Sváteční atmosférou oplývají i další místa v rakouské metropoli. V samém historickém centru Vídně, na Štěpánském náměstí (Stephansplatz) u slavné katedrály sv. Štěpána, je vánoční trh, kde najdete přes čtyři desítky stánků. Do 23. prosince se na náměstí Am Hof koná vánoční trh s více než 70 stánky, v nichž koupíte rukodělné umělecké předměty a tradiční sváteční sortiment. Na náměstí Freyung pořádají Altwiener Christkindlmarkt, tedy Starovídeňský Ježíškův trh, jehož tradice sahá až do roku 1772. Patří sice k menším, ale vyniká jedinečnou atmosférou. K nejromantičtějším vánočním trhům ve Vídni patří ten před barokním palácem Horní Belveder, který se koná do 31. prosince.

Nejblíží železniční stanice: Nádraží Wien Hbf



31. prosince 2024

Silvestrovským expresem s Bardotkou na Kubovu Huť

Svezte se Silvestrovským expresem do Kubovy Hutě, na nejvýše položenou železniční stanici u nás (995 m n. m.), kde na vás čeká doprovodný program. Z Kubovy Hutě se také můžete vydat na tradiční silvestrovský pochod na Boubín. Tři páry zvláštních vlaků budou jezdit mezi Vimperkem a Kubovou Hutí. Ranní Silvestrovský expres se vydá do Kubovy Hutě už ze Strakonice v 8 hodin. Poslední vlak, který odjíždí z Kubovy Hutě ve 14:20, pokračuje z Vimperka přes Strakonice až do Českých Budějovic. V čele expresů pojedou Bardotka, lokomotiva T478.1001.

Nejblíží železniční stanice:

České Budějovice, Hluboká n. Vltavou, Strakonice, Vimperk, Kubova Huť



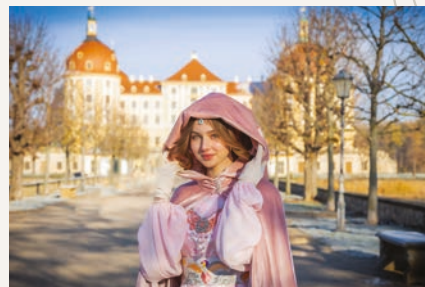
7., 8., 14., 15., 21. a 22. prosince 2024

Kouzelné adventní víkendy v pevnosti Königstein

O adventních víkendech pořádají na pevnosti Königstein už 27. ročník historicko-romantického vánočního trhu. Letošní budou opět oslavou tradiční rukodělné práce. V areálu pevnosti najdete desítky stánků postavených z dřevěných latí a látkových panelů. V nich nabízejí prodejci v historických kostýmech řemeslné výrobky. Těšit se můžete také na ukázky tradičních řemesel a kulturní program. Samozřejmě nechybí občerstvení. A jak se k pevnosti Königstein dopravíte? Vlakem se svezte do Bad Schandau a odtud příměstskou linkou S1 směr Drážďany.

Nejblíží železniční stanice:

Königstein (Sächs Schweiz)



do 2. března 2025

Za nejkrásnější Popelkou vyrazte na zámek Moritzburg

Na zámku Moritzburg je v zimní sezóně tradičně k vidění výstava Tři oříšky pro Popelku, věnovaná oblíbenému filmu z roku 1973. Vystaveno je zde na sto exponátů z legendární pohádky včetně plesových šatů nebo třeba originální paruky zlé macechy. Kostýmy si je možné snadno natáhnout přes oblečení. Každý návštěvník výstavy získá lískový oříšek, který může na konci expozice vhodit do automatu na splnění přání. Popisky u exponátů na výstavě jsou i v češtině a k dispozici je také český audio průvodce. Vstupenky si raději předem rezervujte.

Nejblíží železniční stanice:

Dresden-Neustadt

