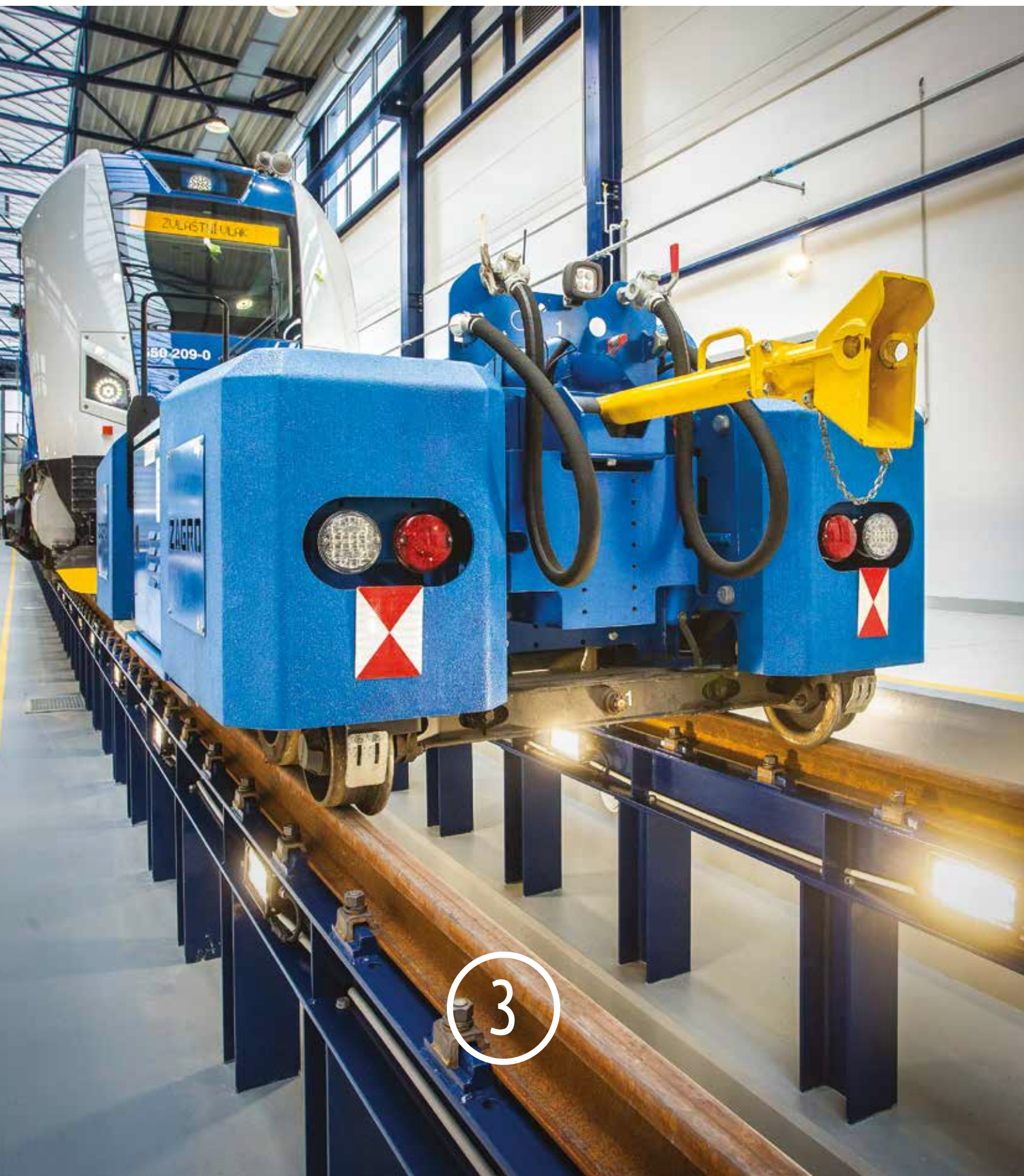


# Železničář

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



3

- 4–6 **Kaleidoskop**  
Dění na železnici ve zkratce
- 7–9 **Rozhovor**  
S předsedou představenstva společnosti ČD Bus Adamem Svojanovským
- 10–14 **Zpravodajství**  
Aktuální dění nejen na ČD
- 15–19 **Téma**  
Provoz bateriových RegioPanterů se stal inspirací i pro další tratě v ČR.
- 21 **Dceřiné společnosti**  
ČD - Telematika rozšířila své pražské datové centrum už o čtvrtý sál.
- 23 **Provoz a technika**  
Legendární expresní lokomotivy zvané Banán míří definitivně do výslužby.
- 24–25 **Lidé a příběhy**  
Číšník společnosti JLV v jídelních vozech ČD dokonale propojil dráhu s uměním.
- 26 **Zahraničí**  
Od srpna se kvůli modernizaci uzavře koridor mezi Berlínem a Hamburkem.
- 28–29 **Recenze**  
Vyzkoušeli jsme další dvě místa, kde se najíst, Foyer Café na hl. nádraží v Praze a nádražku v bývalé stanici v Bubenči.
- 30–32 **Historie**  
Letos je to 150 let, co byla zprovozněna stanice Těšnov. Zároveň uplynulo také 40 let od chvíle, kdy byla zlikvidována.
- 33–37 **Cestopis**  
Lužické hory jsou jedním z našich nejpůsobivějších pohoří. Navštívili jsme Žitavsko a tamní úzkorozchodné dráhy.
- 38 **Napsali o nás**  
Monitoring tisku
- 40 **Tip na výlet**  
Kam vyrazit vlakem za zážitky

**TITULNÍ FOTO**

Autor: Michal Málek

V dílnách a depech na Moravě pomáhá zaměstnancům od konce loňského roku trojice nových akumulátorových vozíků, jimž se přezdívá želva nebo tank.



## Ukrzaliznycja

Petr Slonek | Foto: Wikipedia

Ukrzaliznycja (ukrajinsky Укрзалізниця, zkratka UZ) je státem vlastněná společnost provozující železniční dopravu na Ukrajině. Je jedním z největších podniků v zemi. Vznikla roku 1991, kdy se kromě SSSR rozpadly také sovětské železnice. Dělí se na šest regionálních poboček – Doněckou, Lvovskou, Oděskou, Jižní, jihozápadní dráhu a Podněperskou dráhu.

Ukrajinská síť je relativně hustá, měří 22 300 km, z toho 9 169 km je elektrifikovaných. V současné době se pracuje na elektrifikaci zejména v okolí Poltavy. Tratě mají stejně jako v Rusku široký rozchod 1 520 mm. V provozu je 1 684 stanic.

Navzdory pokračující válce uskutečnily příměstské vlaky v roce 2024 celkem 377 437 jízd. To je o 5 456 více než v roce 2023. Společnost se snaží o průběžnou obnovu vozového parku. V roce 2024 bylo modernizováno 10 elektrických vlaků řady EP9M, EPL2T, EPL9T, které zahájily provoz na trasách v Poltavské, Oděské, Kyjevské, Dněpropetrovské a Lvovské oblasti. Ukrzaliznycja také podepsala úvěrové smlouvy s EBRD na nákup elektrických lokomotiv. Získá rekordních 480 milionů eur. V dálkové dopravě firma dosáhla čísel z roku 2021, tedy období před ruskou invazí. V roce 2023 zde přepravila 25 milionů cestujících, do evropských zemí zamířilo rekordních 2,1 mil. lidí. Dopravce pokračuje v napojení sítě k EU. V rámci programu CEF 2022 se upravuje infrastruktura na klíčových trasách na standardní evropský rozchod 1 435 mm. Jednou z prvních tratí je úsek Čop – Užhorod, na němž se začalo pracovat v srpnu 2024. ○


**Martin Dědina**

 vedoucí regionálního  
pracoviště OCÚ Západ

Vážení čtenáři,

také letos pokračujeme v investicích do opravárenského zázemí. Nedávno jsme vypsalí soutěž na výstavbu nové haly v Českých Budějovicích. Stavba by měla začít letos a potrvá zhruba 24 měsíců. Předmětem veřejné zakázky je výstavba objektu v Oblastním centru údržby Západ, Středisku údržby České Budějovice, pro účely údržby železničních kolejových vozidel regionální a dálkové dopravy, kolejiště, vjezdu do depa a zázemí pro zaměstnance provozu, kteří jsou dnes v pronajatých prostorách ČD Cargo.

Opravárenské centrum ve Středisku údržby České Budějovice vytvoří halu se třemi kolejemi s užitnou délkou montážních kanálů 165 metrů a dílny pro opravy komponentů železničních vozidel. Nová hala bude prioritně určena k údržbě elektrických a motorových jednotek pro regionální dopravu v Jihočeském kraji, ale bude v ní možné udržovat vozidla všech řad provozovaných Českými drahami. V hale se uskuteční provozní údržba i opravy vyšších rozsahů. Pro tyto účely ji vybavíme jeřábem s nosností 12,5 tuny, hříží, zvedáky a montážními lávkami pro bezpečný přístup k zařízením umístěným na střeších vozidel.

Nyní se železniční vozidla udržují v malé hale pro maximálně pět osobních vozů, hnací vozidla v pronajatých prostorách od ČD Cargo. Stávající kapacity oprav jsou nedostatečné a omezené složitou přístavbou vozidel do a z údržby, která je ovlivněna komplikovanou posunovou cestou pro přístavbu těchto vozidel.

Vzhledem k nevyhovujícím podmínkám a nedostačující kapacitě se část vozů a lokomotiv, které vyžadují údržbu, přepravují do Střediska údržby v Plzni, což je přibližně 140 km daleko. Tento přesun vozů s sebou nese náklady na dopravní cestu a personál provozních zaměstnanců OŘOD. V současnosti je kapacita Střediska údržby v Plzni zatím dostačující, to však se může brzy změnit vzhledem k vzrůstajícím nárokům na vznik Kompetenčního centra na vyšší stupně oprav. Převážení vozů na opravu do Plzně by se tak kvůli kapacitním a časovým požadavkům mohlo stát brzy nerealizovatelné.

Včasná údržba v místě nasazení železničních vozidel provozovaných v Jihočeském kraji výrazně omezí možnost sankcí za nenasazení vozidla či nasazení náhradního. Sankce od objednavatelů dopravy nelze zcela vyloučit, jejich eliminace však výrazně pomůže kvalitněji plnit požadavky vyplývající z uzavřených smluv.

V rámci výstavby nové haly dojde v místě stavby k demolici některých stávajících budov a zařízení, případně jejich přemístění. Taktéž stávající koleje budou zrušeny a realizovány nově v návaznosti na novou halu a její okolí.

## Základní údaje společnosti

Právní forma	státní společnost
Datum založení	1991
Předchůdci	–
Adresa sídla	Kyjev
Obrat	93 607 841 hřiven (2023)
Zaměstnanci	187 620 (2023)
Majitel	stát Ukrajina
Dceřiné společnosti	Doněcká dráha, Lvovská dráha, Oděská dráha, Jižní dráha, Jihozápadní dráha Podněperská dráha
Oficiální web	<a href="https://uz.gov.ua">https://uz.gov.ua</a>



## V Ústí nad Labem vyjel první trolejbus ve speciálním reklamním polepu

Součástí nové kampaně Českých drah s heslem „Milujeme vlaky. Zamilujte si je taky.“, která cílí na propagaci cestování vlakem se speciálním důrazem na nové jednotky ComfortJet, je kromě běžnějších i méně obvyklých reklamních projevů rovněž speciální kabát vybraných vozů. Do něho se postupně oblékají vozidla městské hromadné dopravy právě tam, kde se s ComfortJety mohou cestující setkat. Jedním z prvních vozidel MHD v typických barvách Českých drah se stal trolejbus Škoda 27Tr v Ústí nad Labem. Autobus či trolejbus v různých obměnách „Najbrt“ stylizovaný do podoby netrakových jednotek můžeme dále potkat v Děčíně nebo Pardubicích, v Brně a Praze je stylově doplní také kolejevo vozidlo – tramvaj. V současnosti nejmodernější soupravy Českých drah ComfortJet nabízejí cestujícím výjimečné pohodlí. Samozřejmostí jsou polohovatelná sedadla, okna propouštějící mobilní signál, wi-fi nebo dětské kino. Jejich maximální rychlost je 230 km/h. ČD budou do konce letošního roku provozovat 14 z celkových 20 objednaných ComfortJetů – 12 hotových devítivozových souprav a dvě provizorní osmivozové. Poprvé by se měl v kompletní podobě představit v květnu.



## České dráhy propaguje nová kampaň s ComfortJetem

České dráhy koncem února zahájily novou kampaň v hlavní roli s nejmodernějším vlakem na kolejích v tuzemsku, jednotkou ComfortJet. Reklama je součástí velké marketingové akce z dílny společnosti DDB Prague. Propagaci ČD startují novou komunikaci s heslem „Milujeme vlaky. Zamilujte si je taky.“ Základ vizuálního stylu nové komunikace je inspirovaný oknem ve vlaku, ve spotu se České dráhy odklání od využívání brand ambasadora a hlavními hrdiny se stávají samotní cestující. Důležitý prvek hraje píseň složená Oliverem Fillnerem „Jedu jedu vlakem“. Kromě televize je součástí kampaně i outdoorová a online reklama s fotografiemi Pavla Hejného, příspěvky na sociálních sítích, rádiové spoty, digitální reklama, polepy autobusů či tramvají a nejrůznější aktivity. Nový komunikační koncept se propisuje i do BTL materiálů, jako jsou letáky či newsletter. Kampaň „Milujeme vlaky. Zamilujte si je taky.“ cílí primárně na necestující. Cílovou skupinou jsou totiž hlavně ti, kteří vlaky často nejezdí.



## Středočeský kraj a Praha vypsaly obří soutěž na provoz vlaků

Středočeský kraj a hlavní město Praha zveřejnily parametry soutěže na provoz elektrických vlaků v systému PID od prosince 2029. Zadavatelé předpokládají, že zakázka dosáhne hodnoty téměř 142 miliard korun. Jediným kritériem nabídek bude jejich cena. Termín pro podání nabídek je do 19. května. Z tendru vzejde dopravce, který bude na páteřních tratích na území hlavního města a Středočeského kraje provozovat od roku 2029 po dobu 30 let flotilu nových velkokapacitních elektrických jednotek s kapacitou nejméně 380 míst k sezení. Středočeský kraj i Praha se na financování mají podílet v závislosti na nabízené kapacitě v obou krajích, tedy zhruba rovným dílem. Jedná se o největší soutěž na dopravce v historii Česka. Provozovatel bude vybrán na základě nabídkového řízení s jednáním o podaných nabídkách, které bude řídit Středočeský kraj. Ten je také hlavním zadavatelem zakázky.



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

## Hasiči nacvičovali likvidaci úniku chemikálie z cisterny

V blízkosti hlavního nádraží v Plzni se 18. února uskutečnilo cvičení hasičů Správy železnic. Tématem byl únik nebezpečné látky z poškozené železniční cisterny. Jednotka hasičů tak prověřila postupy zásahu u úniku nebezpečné chemické látky z vagonu. Výchozí situace byla následující: látka v kapalné formě unikla do prostoru podvozku a začala hořet. Nebezpečný plyn zároveň unikal do prostoru kolejíště. Jednotka si vyzkoušela hašení požáru v chemických oblecích. Pak řešila provizorní zastavení úniku, vytyčení nebezpečného prostoru a závěrečnou dekontaminaci zasahujících hasičů. Tato mimořádná událost nebývá úplně běžná, pro hasiče jsou proto podobná cvičení důležitá. Díky nim si mohou v praxi prověřit postupy při likvidaci nebezpečné látky, která se navíc provádí v chemických oblecích. Důležitá je i koordinace zasahujících složek, protože u tohoto typu události by hasiči Správy železnic zasahovali společně s kolegy z HZS ČR. Cvičení se proto jako pozorovatelé zúčastnili také chemici HZS Plzeňského kraje.



## Království železnic spolupracuje s IZS

V Království železnic se snažíme návštěvníkům, především těm nejmladším, nabídnout zážitky, které je nejen pobaví, ale také něčemu naučí. Kromě tematických týdnů zaměřených na spolupráci s partnery, jako jsou Eko-Kom, Česká filharmonie nebo ČSOB, máme pro návštěvníky připravené zážitkové mapy – sady otázek, na které hosté hledají odpovědi během návštěvy expozice. Za ně dostávají zajímavé dárky od partnerů. Nyní jsme navázali spolupráci s integrovaným záchranným systémem, což nám umožňuje představit návštěvníkům situace, při kterých se záchranné složky dostávají do akce. Děti si mohou prohlédnout různé situace, například požár lesa či nehodu na kolejích. Tyto scénky s doplňkovým komentářem zároveň děti učí, jak reagovat v krizových situacích. Stejně jako u zážitkových map s jinými partnery, i zde mají děti možnost za úspěšné splnění úkolů získat cenu. Zážitkové mapy, které jsou k dispozici jak v tištěné podobě přímo v Království železnic, tak i v naší mobilní aplikaci, pomáhají návštěvníkům porozumět významu zdánlivě zábavných scének, které jsou vždy dobře promyšlené.



## Kariérní jarmark na SPŠ Plzeň

Zástupci Českých drah ze Skupiny spolupráce se školami se v půlce února účastnili veletrhu pracovních příležitostí pro současné žáky školy a také středškoláky z dalších škol v regionu. Akci s názvem Kariérní jarmark 2025 pořádala Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola elektrotechnická Plzeň. Ve značné konkurenci mnoha dalších vystavovatelů jsme měli u návštěvníků akce velký úspěch. Potěšil nás jejich zájem o pozici strojvedoucího, ale i o odborné profese, jako je elektromechanik, mechatronik či defektoskopista. Většina žáků ke stánku Českých drah přicházela s konkrétními dotazy, které diskutovali s kolegy odborníky z údržby a z provozu. Velký zájem byl také o odborné praxe na našich pracovištích.



## Modernizace trati mezi Kojetínem a Přerovem

Letos začne modernizace frekventované trati z Brna do Přerova. Správa železnic vypsala veřejnou zakázku na rekonstrukci 17 kilometrů dlouhého úseku mezi Kojetínem a Přerovem. Vlaky díky ní zrychlí na 200 km/h. Hotovo má být koncem roku 2028. Nyní se zde jezdí pouze po jedné koleji rychlostí 100 km/h. Modernizace dráhy mezi Kojetínem a Přerovem je součástí výstavby rychlotrati z Brna do Přerova. Vznikne plně dvoukolejná železnice pro rychlost 200 km/h, což se projeví na výrazném zkrácení doby cestování. Na jízdě dohlédne evropský zabezpečovač ETCS. Součástí této stavby bude rekonstrukce nádražních budov v Kojetíně a Chropyni, které získají nové nádražní budovy a parkoviště. Příklad na nástupiště zajistí podchody, z nichž bude zajištěn bezbariérový přístup. Na obou místech navíc umožní propojení s oblastmi na druhé straně nádraží. Namísto stanice Věžky vznikne stejnojmenná zastávka, případně přejezdění mezi kolejemi umožní nová odbočka, která se bude nacházet u obce Bochoř. Zruší se všech 14 přejezdů, nahradí je nadjezdy nebo podjezdy.

## Mezi Lipníkem a Hranicemi je omezen provoz vlaků



V letošním roce pokračuje dlouhodobá výluka na trati číslo 280 (Olomouc hl. n. –) Přerov – Hranice na Moravě – Vsetín. Na dvě krátkodobé uzavírky, které se ve stejném úseku uskutečnily už ve druhé polovině ledna a na začátku února, navázalo nyní dlouhodobé omezení, které potrvá až do 13. prosince 2025. Aktuálně na tomto železničním koridoru mezi stanicemi Lipník nad Bečvou a Hranice na Moravě na Přerovsku nejedí kvůli rekonstrukci trati po většinu dne osobní a spěšné vlaky. České dráhy pro cestující zajistily náhradní autobusovou dopravu, a to vždy od 6 do 20 hodin. Náhradní autobusová doprava je organizována podle výlukového jízdního řádu. Ostatní spoje v tomto úseku jezdí podle obvyklého jízdního řádu, kvůli stavebním pracím v okolí trati ale mohou nabrat až desetiminutové zpoždění. Ve stanici Hranice na Moravě není zajištěna návaznost mezi vlaky ve směru Vsetín a náhradními autobusy ze směru Lipník nad Bečvou a obráceně.

## Nádraží v Kopřivnici čeká proměna

Správa železnic podepsala smlouvu na rekonstrukci nádražní budovy v Kopřivnici. Cestující se díky ní můžou těšit na modernější zázemí, úpravami projdou čekárny, toalety a komerční prostory. Projekt zároveň přinese snížení spotřeby energií. Zhotovitelem stavby je společnost STRABAG Rail. Celkové náklady dosahují 86 milionů korun. Práce začnou již v dubnu a potrvají do října 2026. Dispozice nádraží budou po rekonstrukci výrazně praktičtější, lépe vyhoví cestujícím i dopravním potřebám. Fasáda získá nový vzhled, její zateplení zvýší energetickou úspornost. Na střeše vznikne zelená plocha, která pomůže regulovat teplotu, bude navíc doplněná o fotovoltaické panely pro výrobu obnovitelné energie. Součástí prací bude také obnova technických rozvodů, které zajistí spolehlivější fungování budovy. Kopřivnickým nádražím prochází trať 271, kam nově zajišťují akutrolejové jednotky jezdící na výkonech z Veřovic do Ostravy.



## ZSSK zpoplatní prodej jízdenek u pokladen

Cestující ve vlacích na Slovensku čeká novinka. Dopravce ZSSK s platností od 15. března zpoplatní částkou jedno euro prodej jízdenek u pokladen. Za nákup dokladu ve vlaku se bude nově účtovat příplatek tři eura, tedy v přepočtu asi 75 korun. Výjimku budou mít senioři a cestující při nákupu mezinárodních jízdenek. Opatřením hodlá společnost podpořit elektronický prodej. „Už více než 45 procent našich zákazníků nakupuje jízdenky online. Zavedením poplatků za servis chceme rozšířit využívání našich digitálních služeb na co největší okruh cestujících. Respektujeme nižší míru znalosti práce s internetem u starší generace, a proto servisní poplatek nebudeme uplatňovat u seniorů při koupi jízdenky se 100procentní slevou, lidově řečeno zdarma,“ řekl ředitel ZSSK Peter Hellexa. Nákup online zpoplatněn není. Vedení firmy argumentuje tím, že prodej u pokladny ho přijde na více než jedno euro, zatímco u online prodeje náklady činí méně než 30 procentů (7,50 Kč).



## Výstavba stanice Praha-Bubny ovlivní provoz linek S4 a R44

V souvislosti s výstavbou nové stanice Praha-Bubny a pokračujících prací na Masarykově nádraží je od 3. března do 1. srpna 2025 omezen provoz na trati 091 Praha – Kralupy nad Vltavou v úseku Praha-Masarykovo nádraží – Praha-Holešovice zastávka. Během výluky je koncovou stanicí drtivě většiny vlaků linek S4 Praha – Kralupy nad Vltavou – Vraňany – Hněvice (– Ústí nad Labem) a R44 Praha – Kralupy nad Vltavou stanice Praha-Holešovice. Vlaky tak neobsluhují stanice Praha-Holešovice zastávka a Praha Masarykovo nádraží. Opatření se týká všech spojů na linkách S4 a R44 s výjimkou vlaků Os 9600, Os 6902, Os 9663 a Os 9665, jejichž výchozí a koncovou stanicí je pražské hlavní nádraží. Během výluky mohou cestující pro cesty do stanic Praha Masarykovo nádraží a Praha hl. n. využít spoje pražské MHD, metro linky C v úseku Nádraží Holešovice – Florenc – Hlavní nádraží, metro linky B v úseku Florenc – Náměstí Republiky a tramvajovou linku č. 14 v úseku Nádraží Holešovice – Masarykovo nádraží a opačně. Kompletní výluková opatření včetně výlukového jízdního řádu nalezou cestující na webu Českých drah nebo v mobilní aplikaci Můj vlak.

# ČD Bus

člen skupiny ČD



## ČD Bus roste

### Kvalitativní excesy jsme eliminovali

Když jsme na stránkách Železničáře na podzim 2022 přinášeli první rozhovor s Adamem Svojanovským v čele ČD Busu, stál celý projekt vlastně na začátku. Po více než dvou letech je tedy vhodná doba porovnat, jak se plány střetly se skutečností. „Například zájem řidičů o zaměstnání u nás jsme příjemně překvapeni, to jsme nečekali,“ přiznává. A popisuje kromě jiného, kolik nových autobusů v příštích letech přibude, jaké nečekané výhody přináší HVO či kolik ušetří takový nosič na kola.

Vít Čepický | Foto: autor

#### Jak se tedy tehdejší plány a očekávání potkaly s realitou?

Z hlediska rozsahu provozu jsme řekněme v polovině plánovaného stavu. Ovšem pokud byla ideovým plánem schopnost provozovat náhradní autobusovou dopravu v rámci celé republiky, pak můžeme říct, že se nám jej podařilo naplnit. Soutěžíme vhodné dodavatele, jezdíme vlastními vozy v maximálním možném rozsahu, povedla se nám řada inovací, které tehdy byly pouze ve stadiu vizí. Například sledujeme všechna vozidla v rámci jedné aplikace, známe jejich polohu, což nám výrazně usnadňuje jejich koordinaci. Daří se dotvářet plánovanou síť pro-

vozoven, vedle domovského Vyškova máme provozovnu v Plzni v areálu depa, kam se přesunuly původní Kralovice, dále v Hradci Králové v bývalých kasárnách, aktuálně jednáme o Veselí nad Lužnicí, Šumperku a konečně středních Čechách. Věřím, že se nám všichni podaří rozjet ještě v letošním roce.

#### Jak tyto regionální provozovny vypadají?

Je tam vždy vedoucí provozovny a dispečer, jehož práci si z drážního hlediska můžeme představit přibližně na úrovni strojnístra. Řádově v nich máme po dvaceti autobusech a k tomu adekvátní počet řidičů, potřebné zázemí a samozřejmě místo na odstavy autobusů. Samozřejmě po většinu roku se tam autobusy příliš nezdržují a jezdí, co mohou.

#### Před dvěma lety jste rovněž říkal, že ČD Bus nemá ambici provozovat všechnu náhradní dopravu, ale spíše být jejím garantem a přispět k férovějším nabídkám. Daří se to naplňovat?

Držet autobusy a řidiče na všechny možné výluky by samozřejmě nedávalo ekonomický smysl, výluky jsou převážně sezonní. Proto budou externí dodavatelé částečně vždy potřeba. A kdo se v problematice náhradní autobusové dopravy orientuje, jednoznačně vidí, že působení ČD Bus narovnává podmínky. Enormní cenové i kvalitativní excesy nám fakticky odpadly, chtít několik set korun za kilometr náhradní dopravy už si nikdo nedovolí, protože ví, že by neuspěl. Úloha regulátora tedy rozhodně naplněna je a můžeme

říct, že z hlediska snižování nákladů má projekt ČD Bus jednoznačný smysl a je životaschopný.

### **Jak využíváte řidiče a vozidla zejména v zimních měsících, kdy je poptávka po náhradní dopravě slabší?**

Hlavně na údržbu vozidel. Probíhá komplexnější servis, školení řidičů, rozhodně nemůžeme říct, že bychom se nudili. Dává nám to šanci se důkladně připravit na náročnou sezonu.

### **Lze v tomto období využít vozidla a řidiče také mimo náhradní autobusovou dopravu?**

Ano, nějaké plány ohledně využití v zimních měsících máme. U některých vozidel, která nejsou výhradně vhodná pro linkovou dopravu, dává smysl uvažovat o smluvní zahraniční dopravě, byť zahraniční ve smyslu kolem našich hranic, například do hlavních měst sousedních států a podobně. To jsme schopni zajistit. K moři s nimi ale určitě jezdit nebudeme. V první řadě ale potřebujeme naplnit stav vozového parku, omladit jej, pak to bude dávat smysl. No a musíme zmínit také loňské hokejové mistrovství světa, kde jsme zajišťovali dopravu týmů, což jsme zvládli, myslím, dobře. Organizátoři si naše služby velmi pochvalovali. Nejen naši řidiči tím dokazují, že jsme schopni zvládnout i takovýto druh akcí.

### **ČD Bus začínal s autobusy, které „zdědil“ po akvizici společnosti Vydos Bus. Jak je na tom vozový park nyní? Jaké nákupy se plánují?**

V loňském roce jsme koupili menší množství linkových Crosswayů a Evadysy také od Iveca, jež jsme používali kromě jiného právě při zmíněném mistrovství. Původní plánem bylo koupit čtyři kusy Evadysů, ale díky velmi výhodné nabídce jsme přikoupili ještě další dva. Rovněž jsme pořizovali dva autobusy pro Městskou autobusovou dopravu Vyškov, kterou provozujeme v rámci převzaté smlouvy po Vydos Busu. Ty jsme koupit museli, abychom smlouvě dostáli. Čeká nás ovšem mnohem větší investice. Momentálně připravujeme zadávací dokumentaci pro nákup 61 nových autobusů v první várce a dalších 31 v roce následujícím. Souvisí to nejen s plánovaným rozvojem vozového parku, ale také s tím, že první autobusy původně od Vydos Busu dospějí do svého maximálního stáří, ve kterém je ještě můžeme nasazovat. Aktuálně máme kolem sta autobusů, přičemž cílovým stavem je pro nás 150 vozidel a adekvátní počet řidičů. Nemáme momentálně ambici tento počet překračovat.

### **Předpokládám, že nadále můžeme očekávat nákup linkových autobusů standardní délky a ve specifikaci, která odpovídá současným nárokům...**

Ano, bude se jednat o standardní linkové autobusy, s delšími variantami nepočítáme. Náhradní doprava je nevyzpytatelná a my musíme preferovat manévrovatelnost. V současné době si již nedokážeme představit, že by nové vozy nebyly nízkopodlažní nebo tzv. low-entry. Budou mít klimatizaci, odpovídající elektronický informační systém, sčítače cestujících, těmi ostatně chceme dovybavit i stávající vozidla. Systém bude stejný jako u vlaků Českých drah, takže budeme mít data nejen z běžného provozu, ale také z výluk.

### **Dá se u autobusů určených pro náhradní dopravu uvažovat o některém z nízkoemisních řešení pohonu?**

U zcela bezemisních vozidel, tedy elektrobuses na bateriový či vodíkový pohon, neexistuje infrastruktura, ekonomicky to nedává smysl, není to tedy realizovatelné. Ale máme i jiné možnosti. Podobně jako České dráhy plánujeme jít cestou čistého HVO, což znamená výrazně nižší emise, navíc je to i logisticky výhodné. Díky smlouvě s Čeprem si můžeme vytvořit tankovací místo přímo v místě výluky, čímž eliminujeme jak jalové cesty na tankování, tak emise a obecně náklady.

### **Jak si tankovací místo máme představit?**

Čepro nám skrze dodavatelskou firmu zajistí nádrž s tankovací pistolí, která vyžaduje pouze připojení k elektrické energii. Řidiči pak natankují pomocí karty a nádrž sama hlásí, kolik HVO zbývá – v případě potřeby se pak HVO pouze doplní. Velkou výhodou je, že HVO je ekologicky nezávadné, takže nám nehrozí riziko zákazu umístit nádrž v místě, kde potřebujeme. To by například s naftou mnohdy možné nebylo. U všech nových vozidel tedy budeme vyžadovat možnost jezdit na 100% HVO či různé poměry s naftou, abychom byli schopni dotankovávat i na běžných stanicích.

### **Jak se daří pro rozšiřující se flotilu shánět řidiče?**

My jsme z toho zpočátku měli trochu obavu. Jenže po dvou letech, kdy se značka ČD Bus přece jen mezi řidiči etablovala, jsme příjemně překvapeni zájmem řidičů o práci. Pokud se nestane nic nepředvídatelného, příchod nových autobusů bychom měli bez problémů personálně pokrýt. Dochází dokonce až k tak neuvěřitelným situacím, že nám například během pěti minut volá hned několik řidičů zájímajících se o práci. To nás moc těší, na druhou stranu nechceme působit na ostatní dopravce příliš destruktivně, takže se snažíme nepřebírat z jednotlivých oblastí více řidičů najednou, aby v důsledku neohrozilo omezení dopravy z důvodu jejich nedostatku u stávajících dopravců. To by se mohlo vymstít všem.

Pokud byla ideovým plánem schopnost provozovat náhradní autobusovou dopravu v rámci celé republiky, pak můžeme říct, že se nám jej podařilo naplnit. Soutěžíme dodavatele, jezdíme vlastními vozy v maximálním možném rozsahu, povedla se nám řada inovací, které byly pouze ve stadiu vizí.





### **Kromě stability firmy je lákavá asi i různorodost práce, že?**

Samozřejmě pro řidiče, kteří mají rádi svou konkrétní trasu, to není úplně vhodné, naopak ti, kteří mají rádi pestrou práci, během níž se podívají na místa, kam se běžné linkové autobusy mnohdy ani nedostanou, je to ideální. Monotónní to určitě není, navíc dobrá je i perspektiva; náhradní doprava za vlaky tu bude tak dlouho, jak dlouho tu budeme mít jednokolejné tratě.

### **Máte nějaké méně příjemné záležitosti, jež bude třeba ještě řešit?**

Musím zmínit kraje, kde koordinátor dopravy sám stanovuje pro náhradní dopravu například počty autobusů. Tam nás dostávají do poněkud složitější situace, kdy například požadují více autobusů, než kolik bychom stanovili na výluku dle našich výpočtů a dlouhodobých zkušeností. Pro nás jsou to ve výsledku náklady navíc, jež by dle našeho měl nést koordinátor. Ročně se přitom nebavíme o tisících, ale o miliozech. Je to záležitost dalších jednání.

### **Co vás po více než dvou letech v čele ČD Bus na práci nejvíce baví?**

Pořád přicházím na nové věci, kterými se náhradní autobusová doprava dá kvalitativně posouvat. Díky centralizaci můžeme zavádět spoustu vylepšení, jež by dříve nebyla realizovatelná. Teď mi třeba dělá radost aplikace pro řidiče schopná navigovat po trase, aplikace pro plánování jízd a další projekty... Dokud je kam se posouvat a co zlepšovat, tak vím, že se každý den budu ráno těšit do práce. ○

### **Adam Svojanovský**

Narodil se v roce 1973 v polské Rudě Slezské. Vystudoval obor zabezpečovací a sdělovací technika na Střední průmyslové škole železniční v České Třebové. K Českým drahám nastoupil v roce 1991 jako staniční dělník, dále postupně působil jako signalista, osobní pokladník, výpravčí, technolog, systémový inženýr a vedoucí centra zakázek NAD Olomouc. Na konci března 2022 se stal předsedou představenstva společnosti ČD Bus. Ve volných chvílích si od práce odpočine na horském kole či při běhu na dlouhé tratě, má rád focení, střelbu a sci-fi literaturu.

# Do regionů míří další RegioFoxy



Na koleje letos zamíří další motorové jednotky řady 847 RegioFox. K loni dodaným 56 Liškám letos přibude dalších 21 jednotek, na které se mohou těšit cestující v Královéhradeckém kraji a také v Praze a středních Čechách. Tam dorazí i další motorové vozy RegioShuttle RS1 původem z Německa, které veřejnost zná pod názvem RegioSpider.

ČD | Foto: Michal Málek, Jan Chaloupka

České dráhy mají na základě poptávky objednatelů veřejné dopravy v regionech aktuálně zaslavněno dodání celkem 106 RegioFoxů od polské společnosti PESA. „V loňském roce jsme jich do provozu uvedli už celkem 56, letos budeme pokračovat dodávkou dalších 21 jednotek, což znamená dalších skoro 2,5 tisíce sedaček v moderním interiéru s klimatizací, wi-fi, zásuvkami a dalšími službami, které jsou standardem moderního cestování po železnici,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

Během letoška dopravce nasadí na trati na severovýchodě Čech celkem 11 dalších RegioFoxů, čímž počet těchto jednotek v Královéhradeckém kraji na konci roku dosáhne 26 kusů. Další sedm Lišek pak dorazí v průběhu roku 2026. Podle smlouvy by všechny letošní královéhradecké RegioFoxy měly být dodány během podzimu a budou připraveny na tradiční prosincovou změnu jízdních řádů. České dráhy počítají s jejich nasazením na spěšných a osobních vlacích Hradec Králové – Doudleby nad Orlicí (Rokytnice v Orlických horách) – Letohrad, kde nahradí často desítky let staré motoráky. Pro tuto linku bude použit

na odjezdu / příjezdu z / do Hradce Králové model spojování dvou souprav, podobně jako u spěšných vlaků do Trutnova a Svobody nad Úpou, resp. Náchoda a Broumova.

V Praze a Středočeském kraji se na tratě letos vydá dalších osm Lišek, regionální flotila se tak rozroste na celkem 18 RegioFoxů. Jejich domovem bude depo v Rakovníku. Dodávky skončí v Plzeňském kraji, kam dorazí dvě poslední jednotky.

Motorové jednotky RegioFox jsou bezbariérové, klimatizované vlaky. Samozřejmostí je 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.

## Přijedou i RegioSpidery

České dráhy letos chystají postupně nasadit do provozu i další moderní motorové vozy Stadler RegioShuttle RS1, které nesou v barvách ČD obchodní jméno RegioSpider. Do konce roku by mělo sedm vozů zamířit do Středočeského kraje a dva na sever Čech do Ústeckého kraje. V rámci modernizace byl u některých vozů původem z Německa upraven interiér a dosazena klimatizace. Všechny jednotky dostanou wi-fi a elektrické zásuvky 230 V a USB pro dobíjení cestovní elektroniky. Ve Středočeském kraji zajistí provoz na provozním souboru Benešovsko. Tam budou obsluhovat spoje z Benešova u Prahy do Vlašimi, Sedlčan a Tábora a nahradí jedny z posledních motorových vozů řady 810 a motorové jednotky řady 814. Deponovány budou v tábořském depu. Sedm letos dodaných vozidel RegioShuttle by v lednu roku 2026 měly doplnit další dva. V Ústeckém kraji pak doplní nové vlaky již provozované vozy stejného typu a obslouží linky U21 Roudnice nad Labem – Bříza obec a U22 Vraňany – Straškov (– Bříza obec).

Motorové vozy RegioShuttle RS1 mají moderní nízkopodlažní koncepci. Dvojice motorů s celkovým výkonem více než 500 kW pohání všechny nápravy ve dvounápravových podvozcích. Díky tomu mají pohodlný a měkký chod a vysokou dynamiku jízdy. Maximální rychlost je 120 km/h a kapacita se pohybuje podle provedení kolem 70 míst k sezení, v současnosti tak představují prakticky jedinou moderní náhradu zbyvajících motorových vozů řady 810. ○



# ČD navýšily počet bezbariérových spojů

Počet bezbariérových vlaků Českých drah díky loňské rekordní dodávce nových vozidel vybavených pro cestování osob na vozíku a lidí s handicapem opět vzrostl. Dopravce má v současnosti ve svém parku bezmála 900 vozů a jednotek určených pro přepravu zdravotně postižených. Už osm z deseti spojů tak umožňuje přepravu osob na vozíku.

ČD | Foto: Michal Málek

ČD v rámci pokračující obnovy vozidlového parku za podpory objednatelů dopravy výrazně usnadňují cestování vlakem lidem s handicapem, ať už jde o jedince odkázané při pohybu na vozík, nebo nevidomé, slabozraké či neslyšící. Jednotky i soupravy dopravce uzpůsobuje pro přepravu invalidních vozíků, vybavuje nápisy v Braillově písmu a haptickými prvky, ovládáním dveří slepeckými vysílačkami nebo audiovizuálním informačním systémem.

„Loni jsme uvedli do provozu 122 bezbariérových souprav a celkový počet vozidel přístupných osobám na vozíku dosáhl na začátku roku už 872 kusů. Do konce roku se zvedne na 900 vozidel. Přitom drtivá většina z nich, skoro 80 procent, je přímo nízkopodlažní. Jejich podlaha je ve stejné výšce jako u moderních nástupišť. Pak se nastupuje stejně pohodlně sportovci, mamince s kočárkem i člověku, který je upoutaný na vozík,“ zdůraznil předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

## Nárůst o polovinu

Během uplynulých pěti let vzrostl počet vozidel vybavených pro cestující na vozíku z 626 na 872, tedy o 39 %. Počet bezbariérových vozů s klimatizací se za stejnou dobu zvýšil o 79 % a nízkopodlažních o 53 %, ze 439 na 670. „Velký nárůst těchto vozidel umožnil během pouhých pěti let rozšířit nabídku bezbariérových spojů o zhruba 50 procent na 7 131 vlaků. Zatímco před pěti lety byla bezbariérová jen polovina našich spojů, nyní je to už osm z deseti vlaků,“ uvedl člen představenstva a náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Největší počet bezbariérových vozidel patří do kategorie motorových jednotek RegioNova, je to více než 220 vozidel. „Elektrických jednotek vycházejících z vlaku RegioPanter je téměř 190, elektrických jednotek CityElefant provozujeme 82 a motorových jednotek RegioFox



máme nyní 59 s cílovým stavem 106 objednaných vlaků u výrobce. V dálkové dopravě jsou nejrozšířenější kombinované vozy řady Bbdgme, kterých jezdí 64 kusů, a moderní netrakové jednotky, jako jsou railjet, Interjet a Comfortjet, kterých je aktuálně 25 a jejich počet se zvýší na 37,“ doplnil náměstek.

Podstatně se rozšířil i počet míst a linek, na nichž byla v uplynulých pěti letech nasazena bezbariérová vozidla. Jedná se například o tratě Beroun – Plzeň – Přeštice – Klatovy ve Středočeském a Plzeňském kraji, Tábor – České Budějov-

## Vývoj počtu bezbariérových spojů v letech 2000–2025

2000 | 120

2010 | 2 562

2015 | 4 612

2020 | 4 845

2025 | 7 131

vice, České Budějovice – Strakonice / Písek nebo Tábor – Písek – Strakonice v Jihočeském kraji, Kolín – Havlíčkův Brod na Vysočině a Týniště nad Orlicí – Hradec Králové – Chlumeck nad Cidlinou v Královéhradeckém kraji. V Olomouckém a Zlínském kraji České dráhy nasadily nové nízkopodlažní jednotky na tratích z Olomouce do Vsetína, Zábřehu na Moravě, Šumperka, Nezamyslic nebo z Přerova do Vyškova na Moravě a Břevlavi a v Moravskoslezském kraji z Ostravy přes Studénku do Veřovic nebo ze Studénky do Hranic na Moravě. ○



## Soutěž Železničáře

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

Otázka na měsíc březen zní: **Ve které zemi se nachází největší modelová železnice světa, jak se nazývá a jakou délku tratí aktuálně má?**

Své odpovědi nám zasílejte do **30. března** na adresu [soutez@cd.cz](mailto:soutez@cd.cz). Do předmětu zprávy uveďte „Železničář březen“. Tentokrát se hraje o knihu *Parní lokomotivy s rudou hvězdou na čele*.

*Správná odpověď z č. 2: Železniční viadukt La Polvorilla ve výšce 4 200 metrů nad mořem se nachází v Argentíně. Trať vede z argentinského města Salta. Publikaci *Příběhy z dějin našich drah* získává Milan Vaníček, Pardubice.*



# Flotila plzeňských Lišek je kompletní

Dodávka moderních motorových jednotek RegioFox do Plzeňského kraje byla úspěšně završena. ČD začátkem února převzaly poslední dva kusy z dodávky celkem 10 nových vlaků od polského výrobce PESA Bydgoszcz. Jednotky doplní stávajících osm Lišek, které jezdí na západě Čech od léta loňského roku.



zeňského kraje zlepšení cestování a tím i spokojenost cestujících v kraji i mimo něj," řekl náměstek hejtmana Plzeňského kraje pro oblast dopravy Pavel Čížek.

## Objednáno 106 vozidel

České dráhy si od polské společnosti PESA objednaly celkem 106 RegioFoxů. V loňském roce jich do svých řad převzaly 56 a cestující se s nimi kromě Plzeňského kraje setkají i v kraji Pardubickém, Královéhradeckém, Jihočeském, Středočeském a také v Praze a na Vysočině. V letošním roce budou dodávky moderních motorových vlaků pokračovat do středních Čech a na Královéhradecko.

Dopravce v Plzeňském kraji kromě RegioFoxů provozují i dalších 15 moderních elektrických jednotek RegioPanter určených pro regionální dopravu. Cestující už dobře znají i motorové jednotky RegioShark, jejichž výrobcem je také polská společnost PESA a zákazník v regionu vozí již od roku 2012.

Motorové jednotky RegioFox 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. Vozidla jsou poháněna motory Rolls-Royce s možností využívat nejnovější generaci šetrných paliv HVO, představují tak jedny z neekologičtějších dieselových vlaků v Evropě. ○

ČD | Foto: Vít Čepický, Jan Chaloupka

České dráhy dokončily dodávku RegioFoxů na západě Čech. „Cestující na Plzeňsku už velmi dobře znají pohodlí nových motorových jednotek, které od prosincové změny jízdního řádu zajišťují provoz vlaků například mezi Plzní a Bezručicemi, Plzní a Radnicemi a také na spojích mezi Klatovy a Železnou Rudou. Jsem rád, že jsme nyní mohli od výrobce převzít poslední dva RegioFoxy v barvách Plzeňského kraje a jejich dodávka zde je tak kompletní,“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

První plzeňské Lišky vyjely v létě loňského roku na krajské lince P4 Plzeň – Žihle, poté se jejich provoz rozšířil na krajské linky P21 v úseku Rokycany – Příkosice, dále P22 Plzeň – Radnice, P13 Plzeň – Bezručice a P24 Klatovy – Že-

lezná Ruda-Alžbětín. Plzeňské jednotky RegioFox dohromady ujely v loňském roce přes 209 tisíc kilometrů.

„Máme flotilu více než tří stovek moderních autobusů v barvách kraje, moderní vlaky, které jsou komfortně vybaveny pro cestující s dětmi, handicapované a cyklisty. Modernizace vozového parku společně s dopravcem je pro nás zásadní a důkazem toho je i dodávka posledních jednotek RegioFoxů. Ty přináší do dalších oblastí Pl-

## Drážní úřad informuje

### DÚ mění strukturu činností a strategii dohledu nad sektorem

Drážní úřad zakončil rok velkých změn i změnou svého sídla. Připravuje novou strategii dohledu nad sektorem, která bude více odpovídat evropskému chápání dohledu nad bezpečností. Počítá se i se vznikem speciálního oddělení, které má řešit výhradně dozor a přestupky.

Restrukturalizace úřadu bude završena využitím digitalizace. Letos se spustí Portál Drážního úřadu, přes který proběhne podávání všech žádostí i jejich zpracování. Zrušena bude papírová podoba zkoušek strojvedoucích, což umožní flexibilní zpracování testů a uchazečům dá možnost vyzkoušet si vzorový online test na webových stránkách úřadu. V případě úspěšného složení zkoušky bude licence žadateli nově vydána na počkání.

Zpracování výsledků šetření a bezpečnostních doporučení z mimořádných událostí ukázalo, že předpokladem důsledné kontroly je propojenost provozovatelů a inspekčních orgánů. Drážní úřad proto zřídí registr určených technických zařízení, který zlepší dohled nad prováděním revizí, prohlídek a zkoušek zařízení, mezi které patří i lanové dráhy. Ve spolupráci s Drážní inspekcí je připravována koncepce společného registru mimořádných událostí.



[www.du.gov.cz](http://www.du.gov.cz)



# České dráhy loni přepravily o 4 miliony cestujících více

Vlaky Českých drah v roce 2024 přepravily téměř 169 milionů cestujících, kteří v nich ujeli celkem 8,28 miliardy kilometrů. To je meziročně o tři procenta více. Počet přepravených zákazníků vzrostl na vnitrostátních, a především na mezinárodních linkách. Dalšímu nárůstu zabrání povodně.

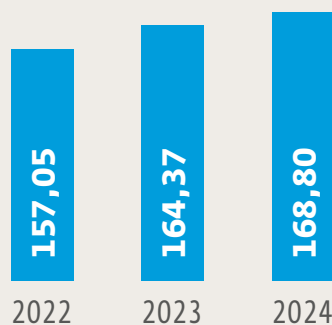
ČD | Foto: Michal Málek

České dráhy v loňském roce přepravily o více než čtyři miliony cestujících více. To je zhruba 93 procent hodnoty z předcovidového roku 2019, kdy dopravce zaznamenal 182,1 milionu cestujících.

„Pro České dráhy byl uplynulý rok z hlediska počtu přepravených cestujících úspěšný. Znovu se meziročně navýšil počet přepravených cestujících o přibližně tři procenta na 168,8 milionu cestujících. Nárůst registrujeme ve vnitrostátní dopravě a výrazněji i na mezinárodních linkách, kde počet cestujících oproti roku 2023 vzrostl o 12 procent, a množství pasažérů na mezistátních linkách překročilo sedm milionů. Tyto trendy ukazují, že rozhodnutí masivně investovat do pořízení nových vozidel do regionální a dálkové dopravy bylo správné a vidíme pozitivní odezvu u cestujících,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

„Vysoký růst počtu přepravených cestujících vidíme na lince spojující Prahu s Drážďany, Berlínem a Hamburkem,

## Počet cestujících Českých drah 2022–2024 (v milionech)



Prahu s Brnem a Vídní, Prahu s Polskem, ale také na dalších dálkových vnitrostátních linkách. Na rostoucí poptávku reagujeme nasazením ComfortJetů, které nabídnou až o stovku míst víc než railjety nebo běžné soupravy EuroCity. V regionální dopravě evidujeme růst počtu cestujících například v Královéhr-

deckém kraji, kde v průběhu roku byla nasazena nová vozidla,“ doplnil.

## Růst mezinárodní i vnitrostátní

Cestující ve vlacích Českých drah v roce 2024 ujeli o 211 milionů kilometrů více. Průměrná přepravní vzdálenost byla za celé období 49 kilometrů, to znamená prakticky beze změny proti roku 2023. Ve vnitrostátní osobní dopravě vlaky meziročně přepravily o 2 procenta více cestujících. V mezinárodní osobní dopravě pak došlo k nárůstu počtu cestujících o 12 procent a stejným procentem rostl v mezinárodní vlakové dopravě i přepravní výkon.

České dráhy mohly loni dosáhnout ještě většího přírůstu cestujících a přepravního výkonu, čísla ale výrazně ovlivnily podzimní povodně. Ty zasáhly především severní Moravu a Slezsko. Povodně na několik dní přerušily dopravu na hlavním železničním koridoru do Ostavy, včetně mezistátních linek do Polska a na Slovensko, a také provoz intenzivně využívaných regionálních linek v ostravské aglomeraci. Na dobu až několika týdnů pak zcela zastavily železniční dopravu na mnoha tratích v oblasti Slezska.

Dopravce vypraví během roční platnosti jízdního řádu 2024/2025 zhruba 2,4 milionů spojů, které ujedou přibližně 119 milionů kilometrů. Průměrný denní počet vlaků je 6 605. Díky modernizačním vlakům meziročně přibýlo 439 bezbariérových spojů, 798 spojů s palubní wi-fi síťí nebo 1 430 vlaků, ve kterých jsou elektrické zásuvky. ○

# Mezinárodní spoje zajíždí do 120 destinací

Mezinárodních spojů ČD přibývá. Letos dopravce vypravuje celkem 148 mezistátních dálkových spojů a další čtyři sezonní vlaky do Polska, které obsluhují 120 různých destinací v šesti evropských zemích – v Německu, Rakousku, Polsku, na Slovensku, v Maďarsku a ve Švýcarsku. Každý rok využije mezistátní vlaky ČD více než sedm milionů cestujících.



ČD | Foto: Michal Málek

V mezistátní dopravě České dráhy tradičně spolupracují se zahraničními partnery a díky tomu na většině linek nabízí pravidelné spojení několikrát denně. „Například z Prahy do Berlína, Vídně nebo Budapešti jezdíme společně s kolegy z DB, ÖBB, ZSSK a MÁV každé dvě hodiny a do Lince nebo Wrocławu máme spoje ve čtyřhodinovém intervalu. Do většiny hlavních měst našich sousedů, tedy do Berlína, Bratislavy i Vídně, se vlakem dostanete pohodlně za zhruba čtyři hodiny,“ připomněl předseda představenstva a generální ředitel ČD Michal Krapinec.

Prakticky všechny spoje jsou podle něj v úrovni EuroCity, InterCity a na své palubě nabízejí řadu služeb, jako jsou palubní wi-fi síť, služby restauračního vozu, místa pro cestující s dětmi, přeprava osob na vozíku nebo jízdních kol. „Prémiovou nabídku představují vlaky railjet a nově také ComfortJet, které postupně uvádíme do provozu. Tyto soupravy v budoucnosti ovládnou spojení na sever Německa, do Rakouska i do Bratislavy a Budapešti. Umožní nám nabídnout také přímé cesty do více destinací, třeba do dánské Kodaně,“ řekl Krapinec.

## Nově Baltic express

Novinkou jízdního řádu 2025 je mezistátní linka Baltic express provozovaná ve spolupráci s PKP Intercity. Čtyřikrát denně na ní jezdí spoje po trase Praha – Pardubice – Wrocław – Poznaň – Gdaňsk – Gdyně. Mezi tradiční linky patří vlaky Berlín Praha – Berlín – Hamburk / Kiel / Flensburg, Vindobona Praha – Brno – Vídeň – Graz, Metropolitan Praha – Brno – Bratislava – Budapešť nebo Valašský expres Praha – Pardubice – Olomouc – Púchov. Mezi další frekventované lin-

ky patří spoje Praha – Ostrava – Varšava / Krakov / Přemyšl, Košičan Praha – Ostrava – Žilina – Košice nebo Jižní expres Praha – České Budějovice – Linec. Z evropského hlediska je také velmi důležitá linka spojující Polsko s Rakouskem po trase Varšava / Přemyšl / Krakov – Ostrava – Přerov – Břeclav – Vídeň / Bratislava / Budapešť.

České dráhy také spolupracují na provozu pětice základních nočních vlaků s lůžkovými a lehátkovými vozy. Ty zajišťují přímé spojení Prahy s Curychem, Varšavou, Košicemi a Budapeští formou nočního skoku, kdy se večer zákazník ubytuje v pohodlném lůžkovém voze a ráno vstává již ve své cílové destinaci. Kromě spojů z Prahy kooperuje dopravce i na nočních vlacích zajišťujících spojení Vídně nebo Budapešti s Varšavou a Berlínem nebo Varšavy s Mnichovem. V rámci evropské dálkové mezistátní dopravy jsou tak velmi významné uzly v Praze, Břeclavi a v Bohumíně, kde jsou zajištěny přestupy, nebo dokonce přesuny přímých vozů mezi jednotlivými mezinárodními linkami.

Mezistátní vlaky ČD patří mezi nejrychlejší vlaky v Česku. Při maximální rychlosti 160 km/h dosahují cestovní rychlost až 100 km/h. Na zahraničních úsecích dosahují běžně rychlosti až 200 km/h. Díky tomu dopraví cestující z Prahy do Berlína, Vídně, Bratislavy, Wrocławu nebo Lince za zhruba čtyři hodiny. Necelých sedm hodin pak jedou vlaky do Hamburku, Popradu-Tater, Budapešti nebo Grazu. Kvalitní mezistátní spojení mají i další města Česka. Například z Brna trvá cesta do Vídně nebo Bratislavy zhruba 1,5 hodiny a do Budapešti či Grazu zhruba čtyři hodiny. Z Ostravy se cestující dostane vlakem do Vídně za necelé tři hodiny, do Krakova jsou to zhruba 3 hodiny, do Varšavy přibližně 4,5 hodiny a do Popradu-Tater 3,5 hodiny. ○





# Start bateriových Panterů inspirací pro další tratě

Začátek provozu řady 690.2 vybavených trakčními bateriemi na trati z Ostravy do Veřovic byl v rámci tuzemské železnice historickým milníkem. Vůbec poprvé mají cestující možnost ocenit výhody elektrických jednotek, jež zvládnou zajíždět i do úseků, které nejsou elektrifikovány. A první měsíce bezproblémového provozu ukazují, že má takové řešení obrovský potenciál i pro řadu dalších českých tratí.

Vít Čepický | Foto: autor, Wikipédia, archiv ČD, Adam Bílek

Úspěch bateriových vlakových jednotek je vlastně očekávatelný. Dá se totiž předpokládat, že jejich vývoj bude následovat jejich starší, avšak menší předchůdce – takzvané parciální trolejbusy. Česká republika je trolejbusovou velmocí, má dlouhou tradici výroby těchto bezemisních vozidel městské dopravy, která jezdí ve čtrnácti provozech, mezi něž v posledních letech opět přibýlo taktéž hlavní město.

Největší výhody trolejbusů, tedy tichý, ekologický a ekonomický provoz, výrazně lepší jízdní vlastnosti, které ještě vyniknou v kopcovitém terénu, a delší životnost oproti autobusům, dlouho částečně srážela jedna dílčí nevýhoda, totiž fixace na trolejové vedení. Ovšem vývoj akumulátorů dopomohl k jejímu překonání. Parciální trolejbusy dostaly, pokud pomíme poněkud neohrabané řešení s dieselaagregáty, poprvé možnost ve velkém vyrazit mimo trolejové vedení a v trolejbusových městech výrazně rozšířit území obsluhované elektrickou dopravou.

Tato vozidla navíc kombinují výhody klasických trolejbusů a elektrobusů. Na jednu stranu tedy již nejsou vázána na troleje, ale zároveň jim oproti elektrobusům stačí menší bateriový modul. Ve výsledku tedy nemusí vozit tak výraznou „mrtvou“ váhu (a mají tedy i nižší hmotnost na nápravu), baterie nezabírají tolik cenného místa a parciální trolejbus pokles baterie dorovná jízdu pod trolejemi, takže nemusí například oproti diesellovému autobusu nebo klasickému trolejbusu trávit více času dobíjením. Jinými slovy na rozdíl od řešení v podobě čistých elektrobusů nehrozí v náročném městském provozu nárůst turnusové potřeby, tedy i řidičů a obecně rovněž provozních nákladů.

### Konec přestupů

A podobné výhody má i bateriový vlak, což dobře vidíme na příkladu pilotního provozu z Ostravy střed přes Studénku a Kopřivnici do Veřovic. Dříve cestující přestupovali ve Studénce z elektrických jednotek jezdících po hlavní trati na diesellové vlaky, jež dále pokračovaly po neelektrifikované trati do Veřovic. Řešení, které známe z mnoha míst tuzemské železnice. I přes dobrou návaznost je samozřejmě každý přestup oproti přímé jízdě pro cestující méně komfortní a z logiky věci alespoň o něco delší.

Pořízení bateriových RegioPanterů umožnilo zavést přímé vlaky, které jedou část trasy pod trolejemi a zbytek zvládnou na baterie. První čtyři dvou-



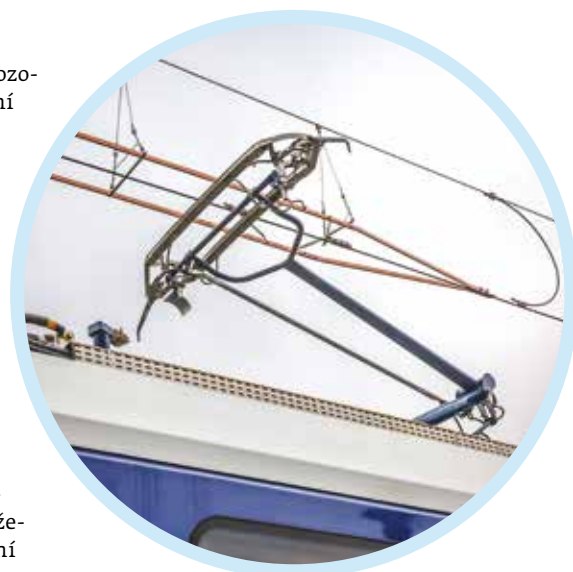
V rámci oběhu zajiždí řada 690.2 také na ostravské letišti v Mošnově.

vozové jednotky Škoda 15Ev3 provozované jako řada 690.2 mají základní parametry shodné se standardní řadou elektrických RegioPanterů druhé generace 650.2. Při jízdě pod trolejí mohou využívat oba základní tuzemské napájecí systémy, mají stejnou obsaditelnost, totožný moderní interiér i maximální rychlost 160 km/h. K tomu však nabízí dojezd 80 kilometrů při jízdě na baterie a maximální rychlost do 120 km/h.

Jich nasazení na linku z Ostravy do Veřovic prozatím znamenalo pouze dílčí investice Správy železnic do úpravy trolejového vedení ve stanicích Ostrava střed a Studénka, kde přibyla speciální nabíjecí místa ve formě zesílené troleje. Ta eliminuje nebezpečí přehřátí a poškození troleje při stání a zároveň vyšším odběru při dobíjení či vybíjení. Jinak je ale změna opravdu jediná – tam, kam dříve bylo možné jet pouze s přestupem na motorový vlak, jede nyní přímo moderní elektrická jednotka. A na počtu cestujících je to v pozitivním smyslu znát prakticky záhy.

### Kolik „zbyde“ v baterii

Technicky nejzajímavější jsou informace o energetické bilanci provozu, tedy o tom, jakou část kapacity baterií jízda mimo trolejové vedení spotřebuje. Linka S8 měří celkem 52 kilometrů, přičemž v režimu jízdy napájení z troleje zde jednotka 690.2 jede v úseku Ostrava střed



Kvůli dobíjení zesílená trolej ve stanicí Ostrava střed

– Studénka celkem 25 kilometrů. Ze Studénky do Veřovic zbývá 27 kilometrů neelektrifikované tratě v kontinuálním stoupání z přibližně 230 do 460 metrů nad mořem. Přesto sem jednotka dorazí se zbývající kapacitou baterií kolem 50 %.

„Cestou zpět pod trolej ještě rekupeřací při brzdění standardně doplníme dalších 15 %. Nabíjení trakčních baterií pod trolejí je pak velmi rychlé, po dojezdu do Ostravy máme nabito na hodnotu přes 90 % kapacity baterií,“ upřesňuje strojvedoucí instruktor Tomáš Fojtů s tím, že jde samozřejmě o hodnoty v zimním provozu, přičemž parametry při jízdě ve vysokých teplotách a za-



pnuté klimatizaci se mohou lišit. I tak je ale zřejmé, že zde jednotky jezdí s velkou provozní rezervou.

A jaké jsou další dojmy přímo od řídicího pultu? „Řada 690.2 se v ovládní v trolejovém režimu v ničem neliší od Panterra ř. 650.2, takže pro strojvedoucí, kteří

už delší dobu na RegioPanterech jezdili, je přeškolení na bateriový režim jednoduché. Velmi potěšující je fakt, že kolegové, kteří dříve celou dobu jezdili na lokáلكách, si velmi rychle osvojili ovládní řady 690.2 včetně zabezpečovače, AVV-CB a do toho ještě ETCS,“ oceňuje Fojtů.

Pochvaluje si i samotná vozidla jako taková. „Zatím musím říct, že tyto první čtyři jednotky jsou spolehlivé. Závady se taky občas vyskytují, ale většinou neovlivňují jízdu vozidla. Jsme ve stálém spojení s naším servisem a lidmi ze Škody, jejich technici jsou připraveni odstranit závady v Bohumíně, případně kamkoliv přijet. Bateriový režim už nám navíc několikrát pomohl i v trolejovém režimu, například když nás zabezpečovač zastavil pod neutrálním polem,

### Technické parametry jednotky řady 690.2

Počet vozů:	2
Délka jednotky:	52 900 mm
Šířka skříně:	2 820 mm
Výška vozu:	4 260 mm
Počet sedadel (1. třída):	150 (8)
Celková kapacita vč. míst k stání:	323
Trvalý výkon:	4 × 340 = 1 360 kW
Maximální rychlost:	160 km/h v trolejovém režimu; 120 km/h v bateriovém režimu
Napájení:	3 kV DC / 25 kV 50 Hz AC
Min. délka dojezdu na baterii:	80 km
Výkon v bat. režimu:	10,9 kW/t
Zabezpečení:	ETCS L2 BL3 + zabezpečovač třídy B



RegioPanter v bateriovém režimu stoupá od Štramberku kolem zastávky Ženkla k Veřovicím, v pozadí lom Kotouč.



Radnice jsou jedním z uvažovaných míst, kam by se v budoucnu mohly bateriové vlaky vydat na běžné lince. Foto z prezentační jízdy.

třeba při napěťových výlukách. Přepnete na baterie a elegantně odjedete, to je skvělé," dodává Fojtů.

### RegioPanter na Pacifiku či v Radnicích

Pilotní provoz v Moravskoslezském kraji od počátku budí zájem i u dalších objednatelů. Zatímco se elektrizace tuzemských tratí hýbe pouze velmi pozvolna, tlak na ekologizaci veřejné a zejména drážní dopravy, u které je to z podstaty vhodné, roste. A jelikož zatím zahraniční zkušenosti s vodíkovým pohonem nepřinášejí provozně a hlavně nákladově přijatelné výsledky, pozornost se logicky upírá právě k bateriovým jednotkám.

Již ve druhé polovině ledna se proto jednotka 690.249 vydala na prezentační jízdy do západních, středních a východních Čech, aby napřímo prokázala největší výhody daného řešení. Konkrétně 21. ledna

se vydala z Plzně nejprve do Píňovan a poté zpět přes Plzeň, Ejpovice a Chrást u Plzně do Radnic, o den později projela trať z Prahy přes Vrané nad Vltavou, Týnec nad Sázavou a Čerčany zpět do hlavního města, vzápětí zvládla dojet z Prahy přes Neratovice a Všetaty do Mělníka a zpět, aby konečně 23. ledna vyzkoušela cestu z Pardubic přes Ústí nad Orlicí, Letohrad, Lichkov a Králíky do Červené Vody.

Patrně nejnáročnější a zároveň nejpůsobivější byly jízdy do Radnic a po Posázavském Pacifiku. V mrazivém počasí a na náročných tratích s řadou zastávek prokázal RegioPanter v bateriovém režimu svůj potenciál. „Při prezentačních jízdách Ejpovice – Radnice – Ejpovice bateriová jednotka předvedla i při odlišném výškovém profilu trati, než který denně překonává na trase Studénka – Veřovice, stabilitu a dobrou dynamiku jízdy. A to přesto, že naši cestu doprovázelo množ-

ství zastavení s následným výstupem a nástupem hostů, což v tomto případě přineslo i mírný nárůst celkové spotřeby energie vlivem výměny tepla uvnitř jednotky," komentoval slibné výsledky specialista údržby vozidel Adam Bílek.

„Podobných výsledků pak dosáhla jednotka 690.2 při jízdě z Prahy-Krče do Čerčan. U obou jízd byla schopna brzděním vygenerovat úsporu energie pro další využití. Kapacita baterií byla po příjezdu pod zatrolejovaný úsek u obou jízd okolo hodnoty 42 %,“ uvedl Bílek. „V porovnání s běžným provozním modelem jednotky se ukazuje, že stabilita kapacity baterie i následného dojezdu je i na jiných tratích vysoká. Nevstupuje do ní pouze profil trati, ale i teplotní podmínky, obsazenost a jízdni styl. Při výškově členitější trase se na úspore kapacity baterie o to více podílí rekuperace, čímž náročnost trati mírně neguje,“ popisuje.



Jednotka 690.247 v Berouně během přetahu z plzeňské Škody na zkušební okruh ve Velimi



V rámci prezentace se jednotka 690.249 podívala na chrástecký viadukt.



Na Posázavském pacifiku u Pikovické jehly (Komína)



Na mostě přes Labe v Neratovicích



Příjezd jednotky do stanice Stupno

## Velký zájem krajů

Ve výsledku proto není divu, že některé kraje již veřejně deklarují zájem bateriové jednotky pořídit. Nejdále jsou plány v kraji, kde vše odstartovalo, tedy Moravskoslezském. Zamíří sem totiž dalších 15 nových bateriových RegioPanterů, které obslouží tratě z Ostravy do Opavy a Krnova, dále Suchdola nad Odrou a Nového Jičína, Českého Těšína a Frýdku-Místku a konečně o víkendech také z Ostravy do Budišova nad Budišovkou. První nové jednotky by sem měly dorazit již v příštím roce.

Realistické plány mají ale i další regiony. Celkem jich zvažuje pořízení bateriových vozidel devět až deset, přičemž nejkonkrétnější jsou právě ty, kde se již konaly prezentační jízdy. Například Pardubický kraj dle svých představitelů uvažuje až o dvanácti jednotkách, které by mohly vyjet například mezi Litomyšlím, Vysokým Mýtem, Českou Třebovou a Moravskou Třebovou či právě po testované trase z Ústí nad Orlicí přes Letohrad do Králíků.

Obdobně přemýšlí Plzeňský kraj. „Uvažujeme o využití bateriových vlaků na dvou tratích. Jedna je Mirošov – Plzeň – Heřmanova Huť a ta druhá trať je Radnice – Plzeň – Bezdrůžice,“ sdělil náměstek hejtmána Plzeňského kraje pro oblast dopravy Pavel Čížek. A zajímavé plány má například také Středočeský kraj. Jeho radní pro veřejnou dopravu Petr Borecký konkrétně zmínil právě Posázavský pacifik, trať z Prahy přes Neratovice do Mělníka, z Kladna do Rakovníka nebo ze Zdic do Příbrami. „Pracujeme na tom, aby se ve Středočeském kraji objevily již brzy, bavíme se o letech 2027 až 2029,“ uvedl. A různé formy zájmu o bateriové vlaky projevují i ostatní kraje.

Pořízení nové technologie samozřejmě znamená nutnou přípravu zázemí pro její provoz. Ať už v podobě vybudování dobíjecích míst v některých obratových stanicích bez trakčního vedení, které má v režii Správa železnic, tak v samotných depech. „Z hlediska energetické bilance bychom baterie 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 ohledem na posun v halách a podobně,“ uvedl již na podzim loňského roku pro Železničář ředitel OCÚ Východ Martin Elstner.

A nutné je i dobře zvažovat provozní podmínky, neboť zatímco pro životnost baterií je nejlepší pomalé dobíjení, provoz naopak žádá rychlé dobíjení a co největší pobyt vozidla na trati ve výkonu. „Z dopravního hlediska chceme baterie dobíté co nejdříve a jezdit s nabitými, dokud to jde, ovšem z toho technického je to přesně to, co jim ubírá životnost nejrychleji, potřebujeme naopak dobíjet 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,“ dodal Elstner.

Bateriová doba na železnici je tak evidentně na začátku velkého rozvoje a bude nesmírně zajímavé sledovat, kam až dospěje. Na jednu stranu by jistě byla škoda bateriovými vlaky řešit absenci trakčního vedení na tratích, kde provozně dává mnohem větší smysl jezdit pod trolejí. Zároveň existují celé provozní oblasti, ve kterých je podíl elektrifikovaných tratí tak malý, že by zde bateriové vlaky ani nedávaly smysl, za všechny zmiňme například Liberecko. Na druhou stranu stejně tak existuje řada tratí v blízkosti elektrifikovaných tras, pro které jsou bateriové vlaky jedinečnou příležitostí za rozumných nákladů zařídit moderní a bezemisní dopravu. Ostatně – každého ze čtenářů jich jistě napadne hned několik... ○

# V jídelních vozech Českých drah začíná jaro

V jídelních vozech Českých drah startuje jaro. Alespoň tedy na talíři. Na začátku března totiž do jídelních vozů ČD Restaurant se servisem JLV dorazila nová sezonní nabídka, která svým zaměřením vyhlídí nejnadějnější část roku. V tradiční spolupráci s Asociací kuchařů a cukrářů ČR doplňuje stálou nabídku nová polévka, masová specialita, vegetariánské jídlo a dezert. A nechybí ani nový pivní speciál. Poprvé pak celou nabídku zarámuje nová grafická podoba jídelního lístku, která vznikla ve spolupráci s výtvarnicí Mílou Fürstovou.

Vít Čepický | Foto: autor a JLV

Nové jarní menu tentokrát otevírá populární vývar se zeleninou, nudlemi a játrovými knedlíčky, který v leckdy stále ještě sychravějších dnech zahřeje, dodá sílu, ale přece jen zanechá prostor hlavní specialitě nabídky. Špalek z vepřového ramínka s máslovými štouchanými brambory a zelným salátem s řepou a křenem potěší příznivce skvěle připraveného masa, pro vegetariány si kuchaři připravili penne s pestem z grilovaných paprik a sýrem Gran Moravia. A pokud zbude místo, najdeme v jarní nabídce vynikající citrónový cheesecake s medem a mandlemi.

Obměnou samozřejmě neprošla pouze nabídka jídel, znalci dobré gastronomie spojené s cestováním se mohou těšit na nový pivní speciál. Tentokrát si pivovar Chroust připravil styl Indian Pale Ale, konkrétně v podobě UNION Czech IPA 13, ve kterém českou stopu zanechaly krom sládkova umu také tuzemské chmelův Kazbek, Saturn a Juno. Výsledná chuťová kombinace s výrazným ovocným nádechem s jarem krásně ladí.



## Nechybí ani Prosecco

V nabídce též přibývá italské šumivé víno Prosecco DOC Frizzante a limitovaná edice limonády Raks. Ta potěší hned dvakrát – nejprve velmi zdařilým drážním motivem na etiketě, bezprostředně poté pak příjemnou malinovou chutí s výrazným podílem ovocné složky – bez konzervantů, barviv a aromat, čímž skvěle zapadá do obecné filozofie nabízet

cestujícím kvalitní, chutná a opravdová jídla.

„Naše restaurační vozy se servisem od JLV se těší stále se zvyšující oblibě mezi cestujícími. Jsem proto rád, že jim pravidelně můžeme nabízet nové kulinářské speciality plné zajímavých chutí. Důkazem, že nabízíme na kolejích špičkovou gastronomii, je i to, že jídelní vozy Českých drah jsou populární i mezi cestujícími v Německu, Rakousku nebo na Slovensku. Což potvrzuje i trend ‚gastroturistiky‘, kdy si lidé pro své cesty přímo vybírají vlaky, v nichž jsou řazené restaurační vozy,“ řekl náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

„V současném jízdním řádu vypravujeme každý den celkem 159 vlaků se službou ČD Restaurant se servisem JLV. Přibližně v polovině letošního roku pak v naší flotile přivítáme restaurační vozy nové generace ComfortJet, na které se mohou těšit cestující směřující z Česka do Berlína a Hamburku a v budoucnu i do Vídně, Bratislavy, Budapešti nebo do dánské Kodaně,“ dodal Jeřeta. ○

## Kvůli opravám nebudou vlaky mezi Mariánskými Lázněmi a Planou

Cestující na západě Čech čekají při jízdě vlakem komplikace. Správa železnic od začátku března opravuje železniční trať v úseku mezi Mariánskými Lázněmi a Chodovou Planou. Místo vlaků Českých drah, které trať mezi Karlovarským a Plzeňským krajem běžně obsluhují, zajišťují až do pondělí 30. června dopravu náhradní autobusy.

Kvůli pracím byl na čtyři měsíce přerušen provoz spojů ČD mezi Mariánskými Lázněmi a Planou u Mariánských Lázní. Dopravce na celou dobu výluky zavedl náhradní autobusovou dopravu. Dálkové spoje linky Ex6 Západní expres nahradily autobusy v úseku Planá u Mariánských Lázní – Mariánské Lázně – Cheb (– Františkovy Lázně / Karlovy Vary) a opačně. Výlukový jízdní řád je k dispozici na webových stránkách ČD.

Cestující si mají vzhledem k delší době jízdy výlukových autobusů po silnicích dopředu ověřit aktuální jízdní řád a přestupy v uzlových stanicích. V úseku mezi Plzní a Planou u Mariánských Lázní pojedou vlaky v mírně upravených časech podle výlukového jízdního řádu tak, aby navazovaly na náhradní autobusy. Ty budou mít delší jízdní dobu než vlaky. Podle výlukového jízdního řádu proto budou přijíždět do Chebu asi o 25 minut později, než obvykle jezdí vlakové spoje, a naopak odtud budou odjíždět směrem do Plané u Mariánských Lázní o zhruba 30 minut dříve.



Po celou dobu výluky a zajištění náhradní přepravy cestujících autobusy je možná přeprava cestujících na invalidním vozíku pouze po předchozí objednávce. Požadavek je však potřeba zadat nejméně dva pracovní dny před jízdou prostřednictvím online objednávkového formuláře, u pokladen nebo telefonicky na kontaktní lince ČD. Přeprava jízdníky kol je možná pouze spoji označenými příslušným symbolem (jízdní kolo), přičemž maximální počet v jednom spoji je sedm kol. V ostatních spojih náhradní autobusové dopravy je vyloučena. Nezbytné je i předchozí objednání jízdného pro skupiny čítající 20 a více lidí. Podle Českých drah je to možné stejnými způsoby jako v případech přepravy lidí na invalidním vozíku. (red)

Slávek Petrovský | Foto: archiv ČD - T

Elkem tak nyní má toto datové centrum plochu 700 m<sup>2</sup> a prostor pro 300 racků, vše ve vysoké úrovni kvality a zabezpečení dle standardu TIER III. Důvodem rozšíření bylo vyčerpání kapacity stávajících prostor. ČD - Telematika tak dále výrazně posiluje na poli poskytovaných ICT služeb.

„Stávající datová centra již byla plně obsazena. Právě vyčerpání kapacit a permanentní poptávka zákazníků se staly důvodem k rozšíření prostor,“ řekl člen představenstva a ředitel úseku Telekomunikačních a infrastrukturních služeb společnosti ČD - Telematika Tomáš Businský. „Zákazníci navíc kladou stále více důraz na hledisko bezpečnosti, flexibilitu a rychlé připojení k optické pátevní síti z několika nezávislých směrů. To vše může naše nově rozšířené datové centrum nabídnout. Navíc je pod nepřetržitým dohledem a nabízí možnost přístupu 24 hodin denně, na nenadálé situace tak lze reagovat okamžitě,“ zdůraznil.

### Bezpečnost a dostupnost

Základním kamenem nově vybudovaných a rekonstruovaných technologických prostor je bezpečnost a vysoký standard dostupnosti. Ve standardu TIER III jsou veškeré technologie a provozní systémy navrženy a realizovány tak, že jsou vždy plně redundantní (různé trasy napájení, primární + záložní klimatizace, zdroje, dva diesela agregáty) a dostupnost prostor a technologií je na úrovni 99,99%. Údržbu infrastruktury datového centra lze provádět za provozu bez jakéhokoli přerušení.

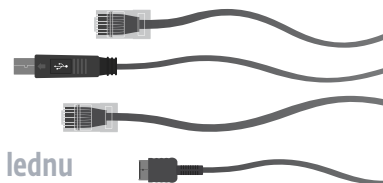
O bezkonkurenční bezpečnosti nového technologického sálu svědčí i fakt, že budova datového centra je součástí kritické infrastruktury státu. Nachází se tedy nejen mimo záplavové oblasti i letové koridory, ale v případě ohrožení je zajištěn jeho provozu naprostou prioritou. Celý prostor datového centra je projektován pro režim utajení stupně důvěrné. Oprávněnost vstupu střeží mimo karty s šifrováním také rozsáhlý kamerový systém a další bezpečnostní prvky. O maximální komfort zákazníků se starají přední specialisté v oboru. Mnozí jsou prověřeni NBÚ pro práci s informacemi až do stupně „přísně tajné“, a to včetně oprávnění k seznamování se s citlivými informacemi. Bezpečnost firemních dat zákazníků je tak zaručena na všech frontách.

Zvolené technologie zajišťují efektivní provoz datového centra s cílem dosáhnout parametru PUE (power usage effectiveness), tzn. efektivnost provozu



## Pražské datové centrum se výrazně rozšířilo

Dceřiná společnost Českých drah ČD - Telematika v lednu dokončila a zkolaudovala už čtvrtý technologický sál svého hlavního datového centra v Praze 9. Díky investici ve výši několika desítek milionů korun se po sedmi letech od zatím poslední expanze rozšířilo o plochu 150 m<sup>2</sup>, na které je prostor pro 75 rackových pozic.



IT technologie v datovém centru a spotřebované množství energie pro správné napájení i chlazení pod obvyklou hodnotou parametru 2 na koeficient 1,4.

Datové sály ČD - Telematiky využívá řada firem a organizací napříč všemi obory – od financí přes telekomunikační operátory a poskytovatele IT služeb až po zákazníky z oblasti veřejné správy. Mimo externí zákazníky se prostory využívají i pro interní potřeby a technologie ČD - T.

Pro vybudování nového datového sálu se využily vlastní prostory společnosti v přízemí objektu ČD - Telematiky v pražských Hrdlořezech. Výstavba trvala devět měsíců. Kromě této lokality má firma ještě menší datová centra v Praze 7 a v Pardubicích, v obou jsou další nižší desítky rackových pozic. ○

# S posunem v depech pomáhají Želvy

V dílnách a depech na Moravě pomáhá zaměstnancům od konce loňského roku trojice nových akumulátorových vozíků, jimž se přezdívá Želva nebo tank. Využívají se především při posunu vagonů a ucelených jednotek. Díky nim se daří výrazně snižovat náklady na servis. Zároveň zvyšují efektivitu práce při manipulaci s vozidly při údržbě v dílenských halách Českých drah.



Petr Slonek | Foto: archiv ČD

Místo naftových či akumulátorových posunovacích lokomotiv začaly ČD ve svých depech v Brně-Maloměřicích, Olomouci a Bohumíně používat akumulátorové vozíky. Výhodou je, že se vozíky mohou pohybovat jak po kolejích, tak po běžných cestách a nemusejí objíždět depo tam a zpět, aby se dostaly na správnou kolej. Představují také bezemisní formu posunu, což oproti použití diesellových lokomotiv v uzavřených halách přispívá ke zlepšení pracovního prostředí.

„Servis vlaků představuje jeden z pilířů aktivit Českých drah, které dlouhodobě rozvíjíme. Do roku 2028 chceme v tomto oboru investovat až 10 miliard korun. Základem investic jsou nové, moderní opravárenské haly se špičkovými technologiemi v oblasti údržby. Efektivní fungování dílen se neobejde i bez pružné a levné manipulace s vozidly,“ řekl místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro servis Michal Kraus.

„Dosud jsme používali pro manipulaci na většině míst posunovací lokomotivy. Abychom snížili náklady a zároveň zvýšili pružnost při manipulaci s opravovanými vozidly, do dep v Bohumíně, Olomouci a v Brně-Maloměřicích jsme pořídili nové posunovací akumulátorové vozíky, které jsou dálkově ovládané vysílačkou. Jejich další výhodou je dvoucestnost, což znamená, že mezi jednotlivými kolejemi se mohou rychle přesouvat i po běžných cestách a nemusí jako tradiční lokomotivy čekat na volnou cestu přes výhybky,“ vyzdvihl jejich přínos náměstek.

## Dálkové ovládání rádiem

České dráhy uvedly do provozu posunovací vozíky německé společnosti ZAGRO BAHN – und Baumaschinen GmbH typu ZAGRO E-MAXI L. Ty dosahují maximální rychlosti 6 km/h. Mají elektrický pohon napájený z baterie a na kolejích i cestách jsou ovládány dálkově rádiem. Mimo koleje se mohou otáčet na místě díky řízení všech silničních kol, proto jsou při manipulaci nenáročné na prostor a lze je snadno přesouvat mezi jednotlivými kolejemi i po pozemní komunikaci. Posunovací vozíky jsou vybaveny pro manipulaci s klasickými vozidly s hákem a šroubovkou i s jednotkami vybavenými automatickým spřáhlem typu Scharfenberg. Hmotnost posunovaných vozidel může být až 350 tun. To postačuje pro manipulaci s několika osobními vozy nebo s elektrickými jednotkami RegioPanter a Moravia, jejichž hmotnost se pohybuje do 200 tun.

Náklady na zařízení a provoz posunovacího vozíku jsou podstatně nižší oproti

posunovací lokomotivě. Za trojici vozíků dodaných na český trh firmou ALTO SYSTEMS zaplatily České dráhy 9,7 mil. Kč. Podstatně nižší jsou i požadavky na personál. Manipulaci s vozíkem zvládne jeden zaměstnanec s příslušným oprávněním, zatímco při posunu s lokomotivou jsou obvykle potřeba strojevedoucí a posunovač. Kromě dep v Bohumíně, Olomouci a Brně-Maloměřicích se akumulátorové posunovací vozíky používají už několik let také v depu Praha jih a v depu v Plzni.

Servis vlaků je činností, do které České dráhy v uplynulých letech investovaly významnou část finančních prostředků, a to jak do zázemí, tak do vybavení samotných hal. Opravy a údržbu totiž zajišťují nejen pro svá vozidla, ale i pro techniku externích vlastníků. Zmínit lze například jižní Moravu, kde kraji garantuje servis vozidel firma Moravia Škoda Group a děje se tak právě prostřednictvím ČD. ○





# Banány míří definitivně do výslužby

Legendární lokomotivy řady 150 a 151 známé pod přezdívkami Banán či Dvojka míří definitivně do výslužby. V pravidelném provozu skončí na začátku března. Pak je ČD odstaví do zálohy a následně nabídnou k prodeji případným zájemcům.

ČD | Foto: Michal Málek

Dopravce pokračuje v dlouhodobém plánu sjednocení a omlazování vozidlového parku. „Je to cesta, jak zjednodušit údržbu a snížit náklady na provoz vozidlového parku s velkým množstvím různých typů lokomotiv. Z pravidelného provozu nyní odstavujeme lokomotivy řad 150.2 a 151, do roka až dvou let je budou následovat také poslední stroje řad 242 a 371, které mají už jen okrajové výkony. Útlumem procházejí řady 163 a stejný osud čeká zhruba do dvou let motorové vozy řady 854,“ řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

„V budoucnosti se stanou základem našeho lokomotivního parku v elektrické trakci lokomotivy Škoda řady 362 a Siemens Vectron. Dodávka 50 kusů těchto strojů v provedení pro maximální rychlost 230 km/h začne na konci letošního roku a ve Vršovcích už pro ně chystáme místo,“ dodal Jeřeta.



Lokomotivy řady 151 přezdívané Banán pro své původní zbarvení nebo také Dvojka podle původní řady E 499.2 najíždí své poslední plánované kilometry na lince R 20 Labe z Prahy do Děčína. Turnusová potřeba představuje denně dvě lokomotivy. Ty za den najedou dohromady více než 1 500 kilometrů. Poslední plánovaný den provozu je pátek 7. března. Od soboty 8. března je nahradí mladší lokomotivy Škoda řady 162 z depa v Děčíně. Ty nahradí i řadu 371 na stejné lince. Tato dvousystémová lokomotiva zůstane v provozu už jen ve dvou kusech pro sezonní výkony na spěšných vlacích Ústí nad Labem – Drážďany.

## Pro vozbu těžkých expresů

Elektrické lokomotivy původní řady E 499.2, později označené jako řada 150.2 s rychlostí 140 km/h a řada 151 s rychlostí 160 km/h jsou výkonné lokomotivy pro tratě napájené stejnosměrnou soustavou 3 kV DC. V roce 1978 je vyrobila lokomotivka Škoda v Plzni v počtu 27 ku-

sů. Československé státní dráhy je určily pro dopravu těžkých expresů a rychlíků na tehdejší prvním železničním tahu z Prahy přes Pardubice, Olomouc, Ostravu nebo Vsetín do Žiliny, Košic a Čierné nad Tisou na hranicích s tehdejší Sovětským svazem. Ve své době to byly nejvýkonnější stejnosměrné elektrické lokomotivy v Československu s výkonem 4 000 kW a maximální tažnou silou 227 kN. Na sklonově náročných úsecích přes Beskydy nebo na úpatí Tater měly nahradit dvě starší a méně výkonné lokomotivy v čele vlaků s 15 až 16 vozy, které měly hmotnost kolem 600 tun. Lokomotivy řady 150.2 a 151 najely dohromady od uvedení do provozu více než 216 milionů kilometrů. Pětice lokomotiv (151.001, 006, 011, 014 a 019) překročila od vyrobení dokonce 10 milionů ujetých kilometrů.

Lokomotiva 151.023 opatřená původním zeleno-krémovým nátěrem zamíří do sbírek železničního muzea, stejně jako lokomotiva 371.005. ○

# Vždycky mě lákalo poznávat nové, ComfortJety musím zkusit

Čišníka společnosti JLV v jídelních vozech Českých drah směrem do Německa Pavla Peterku netřeba šířeji představovat. S člověkem, jenž proměnil palubu jídelních vozů v divadelní prkna, aby následně ústecké divadlo proměnilo jeviště v palubu Jídelního vozu, jsme se v drážním povídání vlastně nikdy nemohli od divadla úplně vzdálit. Zejména když nám do vlaku zprostředkovaně samo nastoupilo...



Vít Čepický | Foto: autor, archiv Pavla Peterky

Rozprávění vzniklo mezi stanicemi Bad Schandau a Praha na palubě EC 177, jehož jídelní vůz během nočního odstavení v Německu stihla porucha na vytápění. Ani to ale neznamenalo, že by pro cestující nefungoval. „Tak jako nás občas stihne nějaký zdravotní problém, tak i vagon je jenom stroj, který se občas porouchá,“ glosoval to Pavel Peterka při zároveň vřelém i chladném setkání. „Na druhou stranu – na to, že jde už o třicetiletý vagon, tak je z mého pohledu ve velmi dobré kondici a ve štychu nás skutečně nechává zcela výjimečně.“

Spíše, když už, si musí poradit s mimořádnými událostmi takříkajíc zvenčí. „Nejběžnější jsou překážky na trati, ať už vlivem povětrnostních podmínek, nebo nějaké smutnější události, kdy vlak někoho srazí. V tu chvíli se zastaví provoz na celé trati, dispečeri mají co dělat, aby řešili aktuální situaci. Pro nás to ovšem mnohdy znamená nečekané obrácení soupravy, která může místo v Praze skončit v Hamburku.“

Naštěstí právě jídelní vůz dokáže problémem značně sanovat. „Od toho jsme tady. V tu chvíli se jídelní vůz může stát i místem jakési mentální první pomoci, kdy snad dokážeme cestujícím ulevit

od momentální starosti, protože každá mimořádnost starosti cestujícím přináší. A tím, že mu tu nabídneme vřelé slovo a něco dobrého, ho třeba trochu uklidníme a lépe naladíme.“

Ano, jako se v některých hostincích chodí na konkrétní vrchní, přichází se i mezi Prahou a Baltským (či Severním) mořem na pana Peterku. „První jízdu jsem tu měl v prosinci 2002, to byl mimořádný záskok za Vindobonu, ale pravidelně jsem začal jezdit v červnu 2003. Za tu dobu jsme stihli jezdit do Westerlandu na ostrově Sylt, dánského Aarhusu, Stralsundu, na Ostseebad Binz... No už jsme toho prostřídali dost.“

## Poutavé Činoherní studio

Dá se po letech na stejné trase stále objevovat něco nového? „Když je čas, je třeba se dívat z okna. Vždy se najde něco nového. V tuhle chvíli je číslo jedna Ústí nad Labem a pohled k Varšavské ulici, tedy Činohernímu studiu, kde lze využít divadelní hru Jídelní vůz Davida Šiktance a mé druhé jevištní já v podobě Honzy Plouhara. Nikdy bych netušil, že takhle v rovině duchovní uvíznou zrovna v Ústí nad Labem,“ usmívá se.

„Potom samozřejmě související údolí Labe, to nelze jinak, historické nosové hodiny v Dolním Žlebu, v Drážďanech při jízdě přes Labe pohled k opeře, v Radebeulu úzkorozchodný parní vlak, když jedeme s kolegou kuchařem Davidem, musíme jako letečtí fanoušci sledovat letadla kolem berlínského letiště. Další věc, kterou s Davidem máme společnou, je hlídání bývalé hranice Západního Berlína Büchen. A když máme kliku a projíždíme Berlínem takzvaně ‚vrchem‘, tak je toho spousta – Alexandrovo náměstí, Berlínská věž, zoologická zahrada a blízké plavební komory... Nebo ve Wittenberge, kde byla továrna na šicí stroje, jež dávno nefunguje, ale jsou tam hodiny, které stále ukazují přesný čas. A je tam rovněž malé železniční muzeum. Vždy se rád alespoň podívám. A kdybych jel stokrát přes obrovský nýtovaný most v Rendsburgu, tak se na něj stokrát zahledím.“

Jak si Pavel Peterka všímá hranice mezi Západním a Východním Německem, tak tu česko-německou naopak příliš ne-



vnímá. „Pro mě ta hranice není. Za ta léta už nemám pocit, že bych cestou do Německa jezdil do ciziny. České i německé kolegy považuju za jednu rodinu. Ale obecně si myslím, že česko-německé vztahy jsou alespoň z palubní úrovně výborné. Chtěl bych být optimistou a doufám, že to tak zůstane i přes všechny prodavače strachu, kteří se v poslední době vyrojili. Věřím ve zdravý rozum.“

Osamění mezi střídajícími se neznámými tvářemi na palubě nepocituje. „Jsem trochu jiný. Ani mě nad tím nikdy nenapadlo přemýšlet. Lidi v práci potřebuju, a když večer zavřeme a odejdou, i já uvítám chvilku klidu. Rád zmiňuji Jana Weřicha, který říkal, že potřeboval po práci klid, a proto chodil na ryby. Na rozdíl od jeho kamaráda Jiřího Trnky, ten naopak potřeboval v práci klid, a tak se každý pátek vracel do své oblíbené vinárny, kde si nechával hrát a bavit se.“

Jaké tedy jsou jeho „ryby“? „Knihy, film, divadlo a rozhlas. Nejraději ale odpočívám doma. V kruhu nejbližších. Můj režim pro ně ostatně také není jednoduchý, to vím, a za jejich pochopení jsem jim moc vděčný,“ oceňuje.

### Divadlo jako železnice

Divadlo se jeho životem vine podobně jako železná dráha. „Asi to někde ve mně je už z dřívějších časů, kdy jsem se učil hospodskému řemeslu. Jeden pan číšník ve školní provozovně, který dříve pracoval v kultuře, ale po roce 1968 nemohl pokračovat a šel na hotelovou školu, tak tenhle pan Karel Bartovský vedl v naší škole divadelní kroužek a notně čerpal z poetiky Divadel malých forem a zejména Osvobozeného divadla, Semaforu a dalších, díky němu jsme mohli nahlédnout za mnohé divadelní opony, které v té době byly odsouzeny k tomu, aby je nikdo neodhrnoval. A on nám tu možnost dal.“

Nemůžeme v této souvislosti nezmínit divadelní představení ústeckého Činoherního studia Jídelní vůz, které pod vedením režiséra Davida Šiktance učinilo Pavla Peterku a jeho pracovní plac nesmrtelnými. „Seděli jsme na premiéře s manželkou vedle sebe a je pravda, že u některých situací, monologů a dialogů jsme do sebe museli lehce ťuknout kolemem. Leccos nám to připomínalo a odcházeli jsme s velmi dobrým pocitem, protože Davidovi Šiktancovi se podařilo převést na jeviště přesně to, co se tu odehrává.“

„Ale! Nazdar!“ *Shodou okolností přesně v tu chvíli v Ústí nad Labem přistupuje David Šiktanc na cestě z ústeckého divadla do Prahy a logicky vstupuje do hovoru.*

„David jako by z dortu symbolizujícího ce-



Pavel Peterka se spisovatelem Jaroslavem Rudišem a strojevedoucím Českých drah Pavlem Židlíkem. Společně vytvořili slavnou spisovatelско-železničářskou trojici.

lou cestu vykrojil část mezi Prahou a Ústím, přesně ji vložil na jeviště a přidal tam za sebe šlehačku s třešní,“ říká Peterka. „Nic tam nelže, nic tam nebylo navíc.“ Což je od pravidelného, letitého a nadšeného divadelního diváka velká pochvala.

### Osobní dramaturg

A na čem byl naposledy? „Tady David je takový můj osobní dramaturg a já nevím, co před ním mohu prozradit. Jednou jsem se během volna chystal v Praze



### Pavel Peterka

Narodil se roku 1970 do fořtovny v Mikulovicích u Jeseníku, kde jeho rodiče drželi služební byt, neboť tatínek byl hajným. Bylo to nedaleko od železničního přejezdu na trati k Hradci a Písečné. Už jako malý kluk běhal ke kolejím, aby s vlastnoručně vyrobenou výpravkou dával volný průjezd Bertám bez tlumičů v čelech většiny vlaků. Oblouk života ho o několik desítek let později přivezl na jiné nádraží. Tenkrát onu pomyslnou výpravku zvedla jeho manželka. A díky jejímu velkému pochopení a trpělivosti brousí koleje střední Evropy jako železniční hospodský, čímž se mu podařilo částečně naplnit to, o čem byl již tehdy v útlém věku přesvědčený – tedy že bude jednou panem vlakvedoucím.

do divadla a zmínil jsem se před Davidem, načež zaznělo ostré: „Ne, na tohle nepůjdeš, nebudeš si kazit vkus,“ následně mi za pět minut zavolal zpět a oznámil mi, do kterého divadla v kolik hodin půjdu a na které pokladně mám shánět lístky.

Naposledy jsem byl ale patrně na Škole žen právě v Činoherním studiu. Skončil jsem směnu v Praze, sedl do auta a dojel do Ústí na představení. Já už asi nejsem úplně normální divák. Mimochodem,

Davidovy kusy pro mě mají až terapeutické účinky, vzpomínám, jak jsem jel na jeho Višňový sad s jakousi nechutí k ruské klasice, takové to, jak se lidé potácí po jevišti a přemýšlí, zdali se zastřelí tady, nebo až v Petrohradu, a odjel v tomto ohledu proměněn.“

V tu chvíli přichází z kuchyně další výdej pro dámy opodál. Pavel Peterka, tak jako tisíckrát předtím, bere jídlo a pití, v tomto případě teplé palačinky a studené pivo, a nese je ke stolku obsazenému divačkami, jež evidentně přišly speciálně na jeho představení. „Tak tady to je, dámy. Chcete vyfotit?“ Dámy s úsměvem přitakávají. „Počkejte, takhle jsem vidět v odraze.“ – „No, to bychom si právě přály!“ – „Tak se podívejte, ale upozorňuji, že nejsem žádný Sudek.“

Poslední téma před konečnou stanicí v Praze se vyloženě nabízí – šel by raději s klasickým jídelním vozem na novou štaci, nebo dá přednost ComfortJetům a očekávanému rozšíření obzorů směrem do Dánska? „To je hodně těžká otázka,“ přemýšlí Peterka. „Dlouholetý vztah s tímhle vozem by asi velel, abych se vydal tam, kam se vydá. Ale to, co se mě tady vždycky přitahovalo, byla možnost poznávat nové. Především destinace. A já to asi musím zkusit, abych zase poznal něco nového a moderního v železniční dopravě. Zkusím ComfortJet. A uvidíme.“

# Koridor mezi Berlínem a Hamburkem se uzavře

Německo se připravuje na jedno z největších omezení na železnici v historii země. Od 1. srpna bude kvůli modernizaci na devět měsíců zcela uzavřena trať mezi dvěma největšími německými městy, Berlínem a Hamburkem. Dálkové vlaky místo po koridoru na Wittenberge pojedou přes Stendal a Uelzen, většinu regionálních spojů Deutsche Bahn zruší a nahradí autobusy.



Petr Slonek | Foto: DB AG

DB zveřejnily upravený jízdní řád pro období rekonstrukce hlavní trasy Berlín – Hamburk. Chystají se velké změny v regionální a dálkové dopravě v Berlíně a Braniborsku. Od začátku srpna až do 30. dubna 2026 sice bude mezi dvěma nejlidnatějšími německými městy nadále denně vypravováno 36 přímých spojů, kvůli nezbytné objížďce přes Uelzen a Stendal se však doba jízdy prodlouží o 45 minut.

Mezi Hamburkem a Berlínem jezdí desítky dálkových spojů, z toho 36 přímých. Nyní bude nutný přestup. Z Wittenberge a Ludwigslustu dopravce nabídne přímé spojení zvláštními EC autobusy do Hamburku. Více než 170 dalších má být nasazeno jako náhrada za regionální spoje mezi Berlínem



a Hamburkem na celkem 26 linkách. Další změny se podle DB dotýkají zejména regionální dopravy v okolí Berlína a Braniborska. Všechny údaje o jízdních řádech lze zobrazit na webu DB.

## Změny nejen v Berlíně

Omezení znamená rozsáhlé změny jak na hamburské železnici, tak na tratích, které k ní vedou. Kromě linky RE8 Berlín–Wittenberge–Schwerin–Wismar budou ovlivněny linky RE6 mezi Perlebergem a Wittenberge, S1 mezi Osterburgem a Wittenberge a RB73.

Aby zůstalo zajištěno spojení mezi Meklenburskem–Předním Pomořanskem a Berlínem a zároveň se odlehčilo náhradní dopravě, bude po dobu stavebních prací nabízeno přímé spojení ze Schwerinu do Berlína jako RE85. Vlaky pojedou každé dvě hodiny přes Bad Kleinen, Güstrow, Neustrelitz (zastávky pouze ve směru na Schwerin) a Oranienburg do Berlína.

Kvůli souběžným pracím mezi Neuruppin Rheinsberger Tor a Kremmen nebo Velten se přeruší i provoz linek RE6 a RB55. Zatímco mezi Neuruppinem a Kremmenem DB nasadí náhradní autobusy, linka RE6 z Perlebergu bude z Neuruppinu odkloněna přes Löwenberg a Oranienburg do Berlína.

Některé z regionálních spojů lze odklonit na trať z Berlína–Spandau do Dallgow-Döberitz a Wustermark. Kromě toho je možné výrazně navýšit kapacitu linek RE4 a RB21, které zůstanou v provozu.

## Nová trať i nádraží

Kompletní modernizace trati je součástí celostátního programu navýšení veřejných prostředků do oprav a údržby infrastruktury. Týká se spojnice dvou největších německých měst. Tentokrát se DB rozhodla podobně jako při nedávné opravě Riedbahn mezi Frankfurtem nad Mohanem a Mannheimem pro kompletní přerušování provozu.

Během devět měsíců trvajících prací na jedné z nevytíženějších vysokorychlostních tratí v zemi stavbaři obnoví přes 180 kilometrů tratí, přibližně 200 výhybek, trolejová vedení a řídicí a zabezpečovací techniku. Zlepšit se má rovněž pokrytí mobilním signálem. Obnoví se také 28 stanic. Trať z Berlína do Hamburku už byla kvůli rekonstrukci uzavřena na konci loňského roku.

Roky odkládané práce začaly loni i na známé Riedbahn mezi Mannheimem a Frankfurtem nad Mohanem. Dokončit se je podařilo podle plánu po úplném uzavření trati od července do prosince. Do roku 2027 má být v rámci programu obnovy modernizováno celkem 1 500 kilometrů tratí na 41 frekventovaných trasách. DB očekává, že se tím zajistí větší spolehlivost a dochvilnost spojů. ○

Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) si u Siemens Mobility objednaly dalších 30 elektrických jednotek Mireo pro příměstskou a regionální dopravu. Objednávka, která je součástí stávající rámcové smlouvy až na 540 vozidel, doplní stávajících 70 jednotek z předchozího roku a flotila vozidel Mireo u dopravce tak dosáhne už rovných 100 kusů. S postupným nasazením nových souprav se počítá od roku 2029.

Petr Slonek | Foto: Siemens Mobility

Trakční jednotky Mireo mají moderní design a zaujmou zejména provozní hospodárností a vysokou úroveň pohodlí a komfortu pro cestující. Dosáhnou maximální rychlosti 160 km/h a budou technicky přizpůsobeny a schváleny pro provoz kromě Rakouska také v Německu a v České republice. Vozidla jsou vybavena evropským vlakovým zabezpečovacím systémem (ETCS).

Pohodlnou jízdu zajistí podle výrobce moderní design a vybavení interiéru. Vozidla nabízí bezbariérový nástup a výstup cestujících, mají klimatizaci, bezdrátovou datovou síť WLAN, elektrické zásuvky, stojany na lyže a snowboardy, místa pro dětské kočárky a invalidní vozíky v nástupních prostorech i dostatek míst pro přepravu jízdních kol.

# ÖBB koupí dalších 30 jednotek Mireo



## Širší vozidla

Speciálně pro ÖBB byla vozidla navržena širší, než je tomu u dosud dodaných vozidel Mireo. Jsou založena na konceptu samostatných podvozkových vozů. Platforma trakčních jednotek Mireo nabízí jak řešení s Jakobsovými podvozky, tak i s konvenčními podvozky, což zvyšuje její variabilitu a možnost přizpůsobení koncepce vozidla provozním podmínkám a potřebám zákazníka. Jednotky Mireo používají

podvozky typu SF 7500 s vnitřním rámem s cílem ušetření hmotnosti a prostoru, který je využit pro uložení dalších komponent pod vozem. Tím se zlepšují jízdní vlastnosti vozidla a cestující mají k dispozici více místa.

„Na vývoji platformy Mireo aktivně pracují projektanti, vývojáři a konstruktéři z české pobočky Siemens Mobility. Oddělení Engineeringu máme v Praze, Plzni, Brně a Ostravě se zhruba 400 zaměstnanci a zastává významnou úlohu v rámci Siemens Mobility celosvětově. Jsem velmi rád, že značná část našeho českého týmu je zapojena do tohoto projektu pro ÖBB,“ uvedl Roman Kokšal, CEO Siemens Mobility v České republice. ○

„Jsme potěšeni, že můžeme podpořit ÖBB stovkou nových vlaků Mireo v jejich programu modernizace regionální dopravy v Rakousku. Naše oblíbené a spolehlivé jednotky Mireo, které v součtu u všech zákazníků čítají už přes 550 prodaných vozidel pro 23 flotil, kombinují zvýšenou efektivitu a hospodárnost s moderními funkcemi a vysokou úrovní komfortu a pohodlí. Jejich design přispívá k pohodlnému cestování a spokojenosti cestujících,“ řekl generální ředitel kolejových vozidel ve společnosti Siemens Mobility Andre Rodenbeck.

## Siemens má první zakázku na Vectrony s bateriovým modulem

Společnost Siemens Mobility získala první zakázku na elektrické lokomotivy Vectron s bateriovým modulem poslední míle. Dva stroje s tímto modulem pro krátkou jízdu mimo elektrifikované tratě si objednala švýcarská společnost Widmer Rail Services, konkrétně její dceřiná firma JeMyn AG.

Novinka umožňuje těmto typům Vectronů dopravit vagony s nákladem mezi začátkem a koncem cesty, včetně překonání krátké vzdálenosti, kde není trakční vedení. A to bezemisně s využitím akumulátorové baterie, navíc zcela bez potřeby použití naftové posunovací lokomotivy, jak je dosud obvyklé.

Jedná se o ekologickou variantu obsluhy poslední míle s možností provádět posun i na kolejích bez tražného vedení. Potřebnou energii zajišťuje vysokonapěťový lithi-

um-iontový akumulátor s chytrým systémem řízení nabíjení a vybíjení baterie. Vývoj tohoto modulu byl financován v rámci programu německé spolkové vlády s názvem Budoucnost nákladní železniční dopravy, který má co nejrychleji přivést na trh inovace zvyšující konkurenceschopnost a logistické možnosti nákladní železniční dopravy.

Prvním zákazníkem, jenž si tyto stroje objednal, se stala firma AG JeMyn AG, pobočka společnosti Widmer Rail Services. Financování objednávky je zajištěno ve spolupráci s partnerskou bankou Raiffeisen

Schweiz Genossenschaft. Dodávka lokomotiv se předpokládá v roce 2027.

Generální ředitel Widmer Rail Services AG Pierre Widmer vyzdvihl provozní výhody strojů. „Nový bateriový napájecí modul pro nás dělá z Vectronu ideální lokomotivu. Umožňuje efektivnější posunovací operace bez potřeby dalších posunovacích lokomotiv, optimalizuje naše procesy a snižuje náklady.“

„S bateriovým modulem mohou nyní zákazníci dopravovat zátěž ekologicky v celé trase jízdy vlaku – elektricky při napájení z trakčního vedení i na manipulačních kolejích, kde trakční vedení není, s využitím akumulátorové baterie. Nová technologie eliminuje emise CO<sub>2</sub> a snižuje hluk v železniční dopravě,“ řekl Roman Kokšal, CEO Siemens Mobility v ČR. (pes)



# Secesní oáza na Wilsonu

Pražské hlavní nádraží, či chcete-li Wilsonovo, je secesní perlou nejen hlavního města. Mnozí na to však málem zapomněli. Zdobná fasáda i dechberoucí interiér budovy dle návrhu architekta Josefa Fanty se postupně ztrácely pod nánosy špíny a nezájmu. Situace se začala měnit až nedávno – a zářným projevem obratu k lepšímu je Foyer Café, kde na návštěvníka dýchne atmosféra na hlavním nádraží takřka zapomenutá.



Vít Čepický | Foto: autor

Příběh Fantovy budovy je komplikovaný a koleje k návratu její původní slávy rozhodně nevedou přímo. Cestující vstupují do areálu pražského hlavního nádraží zanedbanými Vrchlického sady, jež na celkovou obnovu spolu se zavedením tramvají, povšechně tedy důstojnou podobu, dlouho čekají, a vzhledem k sáhodlouhým sporům stran budoucí podoby celého prostranství evidentně ještě čekat budou.

Interiér nového vestibulu dávno ztratil původní vzdušnost a po poslední rekonstrukci z dílny italského nájemce se z dopravní stavby přerodil spíše v další pražský obchodní dům. Pokladny, dříve ústřední bod dění, se schovaly kamsi do podpalubí, uprostřed hlavní haly se objevila obří kostka komerčních objektů a pro neznalého je cesta k vlaku přece jen poněkud nepřehledná a téměř prosta míst, kde by se dalo do odjezdu vlaku ideálně vsedě posečkat.

Pro znalé už situace zdaleka tak beznadějná není. Klíčem je trefit prostory původní Fantovy budovy. Ta dříve vévodila



## Hodnocení

Zářný skvost vstupuje do kontextu hlavního pražského nádraží jako malý zázrak z jiné doby. Jistě, dalo by se skuhrat nad cenou, ale za úroveň se připlácí. A Foyer Café skutečně na úrovni je. Nezbyvá než doufat, že úroveň po náročné rekonstrukci, jež si zaslouží naprosto nekritické ocenění, bude inspirací i pro další veřejně přístupná místa na hlavním nádraží. Ostatně – například na důstojnou restauraci zde stále ještě tak trochu čekáme.

## Otevírací doba

Pondělí – čtvrtek 8:00 až 20:00  
Pátek – neděle 8:00 až 22:00



Vrchlického sadům, z ryze městské třídy v podobě Wilsonovy ulice se dalo přestoupit z tramvaje rovnou na vlak právě skrze secesní budovu, a tak měl cestující bezprostřední dojem z té veškeré architektonické krásy. Dnes je ovšem Wilsonova dopravní stokou, šest nepřekonatelných pruhů silnice se svodidly, dálničními velkoformátovými značkami a rozlehlé parkoviště dávají jasně najevo, že tudy ne.

Do původního chrámu železnice se dá vyjet eskalátorem ze středové části nového vestibulu, nebo vstoupit přímo z prvního nástupiště. A ta změna vás ohromí. Fantova kavárna pod majestátní a zářnou kupolí se znaky měst, do kterých se odsud dalo dojet, nesmírná zdobnost a samozřejmě také připomínka původních pokladen. My ale míříme do levé boční lodi, čerstvě a nádherně rekonstruované, jež nás vede přímo do Foyer Café.

Logicky nečekejte klasickou nádražku. Ceny jsou vyšší (tedy až na kávu, která je za standardní ceny centra města), ale dostanete služby na úrovni, kontinentální snídaně, čerstvé pečivo, quiche, výtečné dezerty, kvalitní kávu i čaje, ale hlavně prostředí, ve kterém cestující okamžitě pochopí, proč se doba jeho vzniku označovala jako Belle Époque. Protože tady je belle opravdu vše. Až vám přijde nepatřičné při sledování vlaků za okny vytažovat mobilní telefon. Sem patří šustění papírových novin a příjemné bezčasí, jež člověka nikam nežene. Vlak určitě pojede další.





### Hodnocení

Nádražka, která má vše, co má mít, k tomu hromada dění kolem, v němž si ovšem původní nádražní budova drží svou jednoduchou krásu a důstojnost. Jistě, cesta ke skvělému výsledku v tomto případě nebyla jednoduchá a do karet mu přece jen hraje zázemí hlavního města, přesto je příkladem, že ztráta původní funkce nemusí být pro mimořádně kvalitní drážní stavby konečnou stanicí. Ba právě naopak. Je to náročné, nejde to vždy, ale když se to podaří, stojí to za to. Jako v Bubenci. Tleskám tomu a chovám neskonale obdiv.

### Otevírací doba

Pondělí – pátek 14:00 až 24:00  
Sobota – neděle 10:00 až 24:00



## Komunitní ráj v pražské Bubenci



Slovo komunita má z mnohých důvodů spíše nelichotivý význam, ale pokud označíme bubenečskou Stanice6 za komunitní ráj, nejde o výsměch, ale o obdivný popis reality. Budova nádraží, která pozbyla původního významu, totiž tentokrát neskončila jako hromada sutí, ale právě naopak, po mimořádně zdařilé rekonstrukci a s neméně povedenou vizí stala se centrem místního dění. Takhle komplexní nádražku jsme v rámci seriálu ještě nepotkali, a to je konkurence vskutku kvalitní.

**P**rvní vlak Bubenci zastavil v roce 1850. Tehdy se ještě jednalo o samostatnou obec (statut města získala až zkráj 20. století a do Prahy byla začleněna v roce 1922), čemuž odpovídala i typizovaná budova nevelkého nádraží. To zde sloužilo dlouhá desetiletí až do roku 2014, kdy byla otevřena stanice Praha-Podbaba s lepšími vazbami na městskou dopravu. Z Prahy-Bubence se dopravně stala výhybna a původní, nyní již památkově chráněná nádražní budova v samém západním cípu Stromovky osiřela.

Naštěstí ne na dlouho. Budovu nakonec koupilo město Praha a světilo ji do péče městské části, pod jejíž patronací se uskutečnila ukázková rekonstrukce, která naprosto ctí původní kvality budovy. A deset let po zastavení posledního pravidelného vlaku se zde mohlo otevřít komunitní centrum Stanice6.

Srdcem budovy je nádražka. Přiznaná, moderní, přesto zcela příznávající vztah k železnici. Dáte si zde výborné pivo (obligátní Plzeň doplňují menší pivovary), skvělou kávu, vybrané víno a řadu dalších

dobrych nápojů, které můžete podložit něčím menším k snědku. Kaviárové tousty sice v nabídce nejsou, ale nakládaný hermelín či párek s chlebem vzhledem k charakteru místa vlastně naprosto stačí.

A teď ten zmíněný charakter místa. Bubenečská nádražka bez nádraží sice vzdáleně může působit jako malinko stran dění, ovšem výletníci k řece a do Stromovky si sem zvyklí chodit již za předchozí poněkud svěbytné nádražky, takže ta současná tak trochu navazuje. Obrovským bonusem je, že je možné s pivem či kávou posedět či postát na nádherném původním nástupišti a prostě jen pozorovat vlaky, což je, jak známo, mimořádně příjemná kratochvíle. Taková drážní kontemplace. A člověk by nevěřil, jak to funguje – jakmile je hezky, neustále se tu někdo pozastavuje. Večer pak Stanice6 tepe zcela odlišným, stále však příjemným rytmem.

Jenže Stanice6 není jen nádražkou, ale, jak bylo zmíněno, komunitním prostorem. Budovu se podařilo naplnit řadou dalších funkcí. Například galerijní, přičemž se ale ona galerie volně přelévá do prostor nádražky. A naopak. Na své si ale přijdou také milovníci pohybu, neb v nabídce je taktéž (ne)typické posilovací zařízení, stolní tenis nebo zázemí pro cyklisty, kteří jsou zde vítáni. Vše pak doplňuje bohatý kulturní a společenský život. Vše od diskotéky přes koncerty po cimbál. Takové komunitní centrum minimálně do každé čtvrti! ◉



# Pozapomenuté nádraží Těšnov

Právně se pyšnilo přívlastkem nejkrásnější nádraží ve městě. Všeobecně známé bylo nejvíce pod svým posledním jménem Praha-Těšnov. Před desítkami let tento architektonický skvost nenávratně zmizel v oblaku řízené exploze. Jeho smutný osud se stal předmětem vášnivých diskuzí a zároveň symbolem necitlivosti a zloville bývalé komunistické vládnoucí garnitury. Letos by si připomnělo kulaté výročí vzniku i svého trpkého konce.

Jan Dvořák | Foto: archiv autora a redakce

Letos je to 150 let, co byla zprovozněna železniční stanice na pražském Těšnově, ale zároveň uplynulo i 40 let od chvíle, kdy byla zlikvidována zlovlí tehdy vládnoucí komunistické strany. Aby se na nádraží úplně zapomnělo, byl odstraněn i jeho krásný historický portál do hlavního vstupu staniční budovy v podobě vítězného oblouku. Následující řádky by měly být vzpomínkou i poctou této jedinečné stavbě, ale současně také varovným mementem barbarských zásahů komunistického režimu do historické podoby Prahy. Připomeňme si nejen architektonickou hodnotu této zaniklé perly, ale i Rakouskou severozápadní dráhu, díky jejíž odbočce do Prahy mohlo toto vznešené dílo vzniknout.

Psal se rok 1875, když bylo 10. května zprovozněno, jako konečná stanice Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB), vlakové nádraží na území samostatné obce Karlín. Vlaky ÖNWB sem, od hlavní tratě Vídeň – Znojmo – Jihlava – Nymburk – Děčín, přijížděly odbočkou v Lysé nad Labem, a to zprvu pouze na provizorní nádraží na Rohanském ostrově, kam první vlak od Nymburka dorazil 4. 10. 1873.

## Nová koncová stanice

Po roce a půl trvajícím provizoriu byly vlaky ukončeny na nové koncové stanici Praha severozápadní nádraží. Tvořilo komplex novorenesančních budov podle plánů sudetského architekta Karla Schlimpa. Na výpravní budově zaujal zejména střední trakt v podobě neprůjezdného vítězného oblouku, který uzavíral vstupní vestibul s bohatou vnější a vnitřní výzdobou. Po jeho stranách byly dva spojovací trakty zakončené čtyřpodlažními pavilony. V nadzemních částech se nacházely provozní místnosti, kanceláře, čekárny, místnosti pošty, restaurace, byty a hlavní hala vestibulu. V suterénu byly sklepy, sklady a restaurační kuchyně. Samozřejmě, že docházelo k různým adaptacím a změnám ve využívání některých místností. Portál, jímž se vcházelo do odjez-



dové dvorany, završovalo sousoší Austrie. Nad předstupujícím sloupovým byly sochy znázorňující průmysl, obchod, vědu a hospodářství. Objekt měl několik velkých lustrů, bohatou štukovou, malířskou a sochařskou výzdobu, odkazující na antiku a renesanci. Odjezdovou halu zdobily malované znaky osmnácti měst, jimiž vedla Rakouská severozápadní dráha.

Ač byla staniční budova o délce 115 m celkem mohutná, kolejiště nádraží mělo po celou dobu existence pouze tři dopravní koleje s párem manipulačních. Na severním zhlaví kolejiště navazovalo lokomotivní depo s točnou, uhelným

jeřábem, olejnou, popelovými jámami, vodárnou a s topírenskou budovou. Při výjezdu z nádraží se tak projíždělo kolem depa a pod Negrelliho železničním viaduktem se projelo do prostoru nákladového nádraží a pokračovalo Karlínem do Libně, Vysočan a dál přes odbočku Skály směrem na Lysou či na Všetaty.

Vzpomínám si na příjezdy večerními parními vlaky na toto nádraží od Liberce, když tmou z komínů parních lokomotiv sršely jiskry a kouř, který zahaloval mnohdy celou křižovatku za koncovými kolejemi. Ty končily v malém vnitrobloku ohraničeném přízemními obchody kolem tram-

vajové křižovatky mezi ulicemi Na poříčí, Sokolovská, Na Florenci a Těšnov. A právě podle Těšnova se ve druhé polovině minulého století jmenovalo ono nádraží.

### Denisovo i Prag Moldaubahnhof

Název stanice bylo za dobu jeho existence hned několik. Podívejme se na ně po pořádku. Původní název zněl Praha severozápadní nádraží, od 5. 7. 1919 bylo přejmenováno na Praha Denisovo nádraží, podle francouzského historika, slavisty a politika Ernesta Denise. Za německé okupace a během 2. světové války neslo od 23. 9. 1939 mimo českého jména i německý Prag Denisbahnhof. Od 15. 2. 1940 se nazývalo Prag Moldaubahnhof (Praha Vltavské nádraží) a tento stav vydržel až do 28. 7. 1945, kdy se po válce znovu přejmenovalo na nádraží Denisovo. Od 1. 1. 1953 až do svého zániku neslo svůj nejznámější název Praha-Těšnov.

V té době převažovaly v místním depu lokomotivy řady 354.1, které zajišťovaly vozbu osobních vlaků na ramenech do Hradce Králové, Kolína, Staré Paky, Turnova a přes Všetaty a Mělník po pravém břehu Labe do Děčína. Na Těšnově se vystřídala dlouhá řada typů parních lokomotiv, vždyť si je i navzájem půjčovaly s nedalekou výtopnou v Bubnech. V posledním desetiletí provozu nádraží tu byly v kolejišti nejznámějšími lokomotivami parní stroje řad 354.1 (Všudybylka), 354.7 (Sedma) a 464.0 (Ušatá), které sem turnusově zajížděly s osobními vlaky ze severních a východních Čech a samozřejmě je tam zase odvážely. Na Těšnov je vysílala depa Liberec, Turnov, Hradec Králové a Nymburk. Pro domácí parní lokomotivy řady 434.1 a 2 (Čtyřkolák) bylo doménou tahání vlaků nákladních. I když zde byly doma i motorové lokomotivy (T 334.0 Rosnička či T 435.0 Hektor), uchoval si Těšnov status parní výtopny až do svého konce.

### Osudná stavba magistrály

Rozhodnutí z vyšších míst znělo, že se vybuduje silniční magistrála přes střed Prahy v ose sever – jih, a vše, co jí bude překážet, se odstraní. A tak v průběhu první poloviny roku 1972 již začaly nejrůznější demolice v okolí nádraží, které přý stálo v cestě nové dopravní tepny. Byly zbourány obchodní galerie, budovy skladišť a pošty. Provoz nádraží a depa byl zatím nedotčen a tak se koncové koleje otevřely do nitra velkoměsta. Až k obchodnímu domu Bílá labuť v ulici Na poříčí se tak nesly skřípoty brzd vlaků, pískání lokomotiv a posunovačů, kouřové clony, vůně uhlí a dýmu i hlášení staničního rozhlasu.



Na konci doby své existence byla budova nádraží ve špatném stavu. Komunistické ozdoby v květnových dnech na krásě nádraží nepřidaly. Ze sloupku zastávky tramvají vyčteme, že zde stavělo sedm linek.

Přišel poslední den provozu. Stalo se tak 1. 7. 1972. Od brzkých ranních, ještě nočních hodin přijížděly a odjížděly pravidelné osobní vlaky. Ve večerních hodinách se dostavili pracovníci Krátkého filmu, aby si natočili několik pohledů na vnější i vnitřní prostory nádraží a na tmou odjíždějící parní osobní vlak. Nejprve však sem přijel ve 22:20 poslední spoj od Turnova. Cestující vystoupili z vagonů, prošli halou, sestoupili po šesti schodech na ulici a rozprchli se do města či na zastávky tramvají.

Zpět do Turnova vlak odjel ve 22:58 v čele s turnovskou Ušatou (ř. 464.040) a pak byl přistaven k prvnímu nástupišti ten poslední, do Letohradu. Bylo právě 23:40, když parní lokomotiva řady 464.067 nymburského depa rozjela čtyřvozový osobní vlak č. 814 do východních Čech. Poslední zahoukání Ušaté v čele pravidelného vlaku u točny místního depa a pak už jen pomalu mizela vzdalující se koncová červená světla za Negrelliho viaduktem. Nastal konec jedné dopravní kapitoly, od 2. července



Na fotografii od neznámého autora (rok 1970) je zachycen vestibul hlavní haly těšnovského nádraží, který byl vyzdobený osmnácti erby českých měst, která železnice z tohoto nádraží kdysi spojovala.

## HISTORIE

se stalo pro všechny osobní vlaky konečnou, respektive výchozí stanicí nádraží Praha Vysočany.

Nádraží Těšnov osiřelo, manipulační nákladní vlaky však jezdily do roku 1984 dál na nákladové nádraží, ale v jejich čelech byly už diesellové stroje. Poslední parní lokomotivy dozbrojily uhlí a vodu v těšnovském depu v únoru roku 1973 a to už byla likvidace nádraží v plném proudu. Severní spojovací trakt staniční budovy už nestál. Těšnovská výtopna skončila převedením strojů a zařízení pod Prahu-Bubny. Během roku 1973 byla zlikvidována točna depa a samotná budova výtopny byla zbořena v listopadu 1977. Osud vodárny se naplnil na jaře roku 1978. Pak se na chvíli bourání zastavila, nevědělo se, co bude s budovou nádraží dál. Ozývaly se hlasy, aby byla zachována, protože celá nepřekáží budoucí magistrále, objevovalo se mnoho nápadů jak s ní naložit. Bohužel rozum prohrál s arogancí.



Snímek z roku 1973 dokumentuje likvidaci nádraží slovenskou firmou Doprastav Žilina, která už rozebrala most nad ulicí Ke Štvanici. Zmizelo kolejiště i jedna část nádražní budovy. Foto: NPÚ

Technici umělecké a architektonicky významné předměty přenesli do depozitářů muzeí. Nejcennější část staniční budovy nádraží nepadla kvůli magistrále, ale kvůli nezájmu, lhostejnosti a nedostatku tehdejší politické vůle, kde hlavní slovo měli komunisté. Výňatek ze zápisu 60. schůze sekretariátu městské-

ho výboru KSČ v Praze ze dne 14. 11. 1984 zní: ... že objekt není urbanisticky vhodný ve stávající oblasti a vzhledem k měřítkům, která vznikají v důsledku nové výstavby, vytváří nevyváženost okolí, se ukládá zabezpečit urychlené odstranění objektu bývalého nádraží Těšnov a na jeho místě zřídit parkovou úpravu s termínem dokončení 30. 4. 1985.

### 400 kg trhaviny a 3 000 rozbušek

Definitivní tečku udělalo dne 16. 3. 1985 v 8 hodin ráno téměř 400 kg trhaviny a 3 000 rozbušek. Ty srovnaly se zemí nejhezčí monumentální novorenesanční stavbu nádraží ve střední Evropě. Budova stála v centru Prahy 110 let. Odstřel se uskutečnil bez problémů, ale jeden pilíř portálu ve stoje přežil, což svědčilo o poctivé práci stavitelů. Na pilíři bylo možné rozeznat malbu pražského znaku; jako by to bylo symbolické, že se tomuto nádraží nechce z Prahy na „onen svět“. Odstřel nádraží byl šokem pro českou veřejnost a stal se symbolem zvěle komunistického režimu k památkám. Ironicky se tehdy říkalo, že podél severojižní magistrály stojí ještě dvě pražská muzea a jedno divadlo a že i tyto historické stavby by podle odpovědných orgánů mohly být odstraněny.

Aby se na tento skvost nezapomnělo, existuje mnoho fotografií, dokonce i poštovní pohlednice a je také i několik filmových materiálů o likvidaci těšnovského nádraží. Poctu této stavbě projevil na začátku 21. století ilustrátor Jiří Bouda (1934–2015) souborem jeho šesti barevných litografií o rozměrech listů 40 × 79,3 cm. Jednotlivé listy mají názvy: Přijímací budova, Odjezdy ranních vlaků, Areál lokomotivního depa, Přednádraží za viaduktem, Odjezdové zhlaví, Odjezdová hala s pokladnami.

Kuriózní vzpomínkou na nádraží je třiminutová píseň herce Petra Nárožného za doprovodu hudební skupiny Rangers, která vznikla tři roky před jeho uzavřením. Píseň v rytmu tanga napsal i hudbu složil vedoucí skupiny Antonín Hájek. Skladba má název Nádraží Těšnov 16:32 a je k vidění a slyšení na YouTube v kratší i v rozšířené verzi o délce čtyři minuty. Nostalgickou vzpomínkou na demolicí století, jak bývá označována likvidace tohoto nádraží, tak dnes představuje prohlížení zmíněných dokumentů či listování starými jízdními řády nebo sběratelské prohrabování starých papundeklových jízdenek. Bohužel, jak neutěšeně vypadá dnešní prostor bývalé železniční stanice, si může každý obyvatel Prahy i návštěvník našeho hlavního města prohlédnout osobně na Těšnově sám. ○



Jak je vidět ze snímku, mohla vstupní brána, po její rekonstrukci, v pohodě stát v budoucím parku mezi tramvajovou tratí a severojižní magistrálou. Foto: ČST



Současná podoba prostranství bývalé železniční stanice Praha Těšnov. Zde končila jižní část staniční budovy a koncové koleje.





# Žitavské hory

## Kde se hranice ztrácí v parním dýmu



Lužické hory, kraj, kde jako by si České středohoří podávalo ruku s Českým Švýcarskem, jsou jedním z našich nejpůvabnějších pohoří. Malebné vesnice, kopce vysoké akorát, přesto však se skvělým výhledem, krásné lesy a stále ještě poklidná atmosféra. Tu v jejich severní části čas od času prorazí nezaměnitelné houkání parní lokomotivy Žitavských úzkorozchodných drah. Ano, přestože této německé výspě Lužických hor říkají sousedé Zittauer Gebirge, je zde hranice více než kde jinde pomýlná. Naštěstí, a snad ne jen dočasně.



Vít Čepický | Foto: autor

Žitavsko je zvláštním krajem. Trojmezí, kde se protíná německá, česká a polská historie i současnost, kde je země pustošená povrchovým dolem a zároveň rozkvétá v nebyvalé přírodní kráse, kde se hranice tří států klikatí, sbíhají, rozcházejí, vystupují v neuvěřitelném kontrastu obou stran či ztrácí v čáru toliko myšlenou a mapou a úřady určenou. Už tento recept koření celkový dojem nadmíru výtečně. Jenže teprve úzkorozchodné dráhy s denním parním provozem dělají ze Žitavska lahůdku na-prosto neodolatelnou.

Každé ostrovní nádraží je výjimečné, ovšem to žitavské, kde výlet začínáme, dvojnásob. Zatímco z jedné strany se k němu přimyká normálněrozchodná trať od Zhořelce a Hrádku nad Nisou z východu a Ebersbachu a Varnsdorfu ze západu, z druhé strany jej obíhá úzkorozchodná dráha s depem, vlastním nástupištěm a zázemím. Přestup luxusní. A dříve býval ještě lepší. Původně totiž byla součástí sítě místních drah o rozchodu 750 mm ještě jedna větev, vybíhající místem současného polského povrchového dolu Turów přes Rychnov (nyní Bogatyniu) a Heřmanice do Frýdlantu, ale tuto zaniklou dráhu si snad necháme pro nějaký z příštích dílů.

My ale tentokrát budeme sledovat funkční část úzkokolejky vycházející z pětadvacetitisícového města, na něž byla Žitava povýšena českým králem Přemyslem Otakarem II. Tehdy totiž ležela na území české koruny, k níž ostatně náleželo i další území, po kterém se vydáme. Současná dráha má tvar písmene Y – na nádraží v Bertsdorfu se totiž rozbíhá do dvou větví. Pokud obě spojíme pěším výletem, nabízí se nám zcela ideální kombinace drážního a pěšího špacíru.

### Z Žitavy párou do hor

Trať cestou ze Žitavy nejdříve z východu zešíroka obejde centrum města, překročí říčku Mandavu a dříve kolem povrchového dolu, dnes však rekreačního centra v podobě Olbersdorfer See, zamíří na jih vstříc hradbě kopců Lužických hor. Ostatně už zde je na výkonu parní lokomotivy znatelné stoupání trati, jež později ještě nabude na intenzitě. Předtím ale ještě stavíme v Bertsdorfu. Nádherné cihlové nádraží je důležitým provozním uzlem; lokomotiva zde dobírá vodu i uhlí a v sezoně od nástupiště vyráží dvě parní lokomotivy naráz – jedna do Oybinu a jedna do Jonsdorfu.

Nádražní hodiny v Jonsdorfu dávají připomenout kolegyně z Dolního Žlebu. →



Žitavské úzkokolejky vás dovezou až pod hrad každý den a jak v létě, tak v zimě.



Monumentální pozůstatky gotického kláštera v areálu dříve českého hradu Oybin (Ojvín)

Vydáte-li se na trať mimo sezonu, jako jsem to učinil já, jezdí po trati pouze jedna souprava – navíc bez oblíbeného jídelního vozu. Při cestě do Jonsdorfu je pak třeba buď v Bertsdorfu vystoupit a počkat, nebo se svézt nejprve do Oybinu a teprve poté přes Bertsdorf do Jonsdorfu. To je pro mě samozřejmě jasná volba – zůstávám a pokračuji nejprve po levé větvi do mého budoucího cíle v podobě Oybinu, mimochodem dříve dvoukolejném úseku, abych pak zhlédl desetiminutový objezd soupravy a mohli jsme se vydat zpět do Bertsdorfu.

Tam máme půlhodinovou pauzu, což ale nevadí, je-li cesta cílem, díky ní navíc lze zhlédnout doplňování vody do lokomotivy. Je zima, pracovníci drah si musí pomoci rozděláním ohně u vodní pumpy,

aby voda nezamrzala. Od Žitavy jsme přece jen vyjeli sto výškových metrů do podhůří a dalších sto nás do Jonsdorfu ještě čeká. Po pauze si s nimi, oblouky na výjezdu z Bertsdorfu a pěti vagonky na kuplu parní lokomotiva hravě poradí. A už vystupujeme ve stanici Kurort Jonsdorf.

### Bude Hvozd?

Lázně Jonsdorf jsou zejména oproti Oybinu lehce usedlejší, v létě stojí za krátkou návštěvu například místní lázeňský park, ale v zimě spíše láká zahřívací výstup do kopců kolem. A že možností kolem je. Mezi bezpočtem pískovcových věží, vyhlídek a skalních městeček vyniká zejména Nonnenfelsen s velmi příjemnou horskou boudou, no, spíše restaurací, ale krátké zimní dny velí čas dobře



V oybinském podhradí

## Žitavské úzkorozchodné dráhy

Rozchod:	750 mm
Délka:	16 km
Stanic a zastávek:	12
Maximální stoupání:	30 ‰
Minimální poloměr oblouku:	75 m
Max. provozní rychlost:	30 km/h
Nejnižší bod trati:	Zittau Süd, 230 m n. m.
Nejvyšší bod trati:	Kurort Jonsdorf, 451 m n. m.



V sezoně je nejpůsobivějším zážitkem na Žitavských úzkokolejkách synchronní odjezd dvou parních vlaků. Vlevo směr Oybin, vpravo do Jonsdorfu.

rozvrhnout, jelikož v cíli ještě bude třeba čas na hrad Oybin (či Ojvín, chcete-li).

Vydávám se tedy vzhůru k hranici na Jánské kameny (Johannisstein). Bývalá výletní restaurace přímo na hranici časem bohužel transformovala pouze v ubytování, místo četných skalních výběžků ale nabízí první celistvější pohled na hrad Oybin, cíl cesty, a také na Hvozď. Pohled to bohužel není příliš optimistický. Původně jsem sice chtěl cestu směřovat přes zajímavý, dvojvrcholový kopec s restauracemi na obou vrších, pěknou rozhlednou a zejména výhledem jak do Němec, tak do Bohémie, ale již ranní pohled z vlaku na zamřazený vrchol nedával moc naděje. Teď je zřejmé, že jasno není a z Hvozdu by tentokrát nebylo nic vidět. Škoda.

Ale tak to už v Lužických horách bývá, odněpaměti a stále ještě hromadí vodu,

a i když je všude kolem jasno a slunečno, tady umí mraky a mlhy líně podlévat celé dny. A tak zatímco je v nedaleké Žitavě i podobně vzdáleném Cvikově slunečno, Hvozď se po celý den neodhalil a ani neodhalí. Zás taková katastrofa to ale také není, vyhlídek s lepší viditelností je všude kolem spousta.

Vybírám si směr Lückendorf, konkrétně skalní stěnu na severním okraji dalších lázní v oblasti. Dá se sem pohodlně dojet lesní cestou po úbočí Hvozdu, já si ovšem dělám drobnou odbočku k silnici, neb skýtá drobnou zajímavost v podobě dřevěného skokanského můstku, jenž silnici překonává. Svému původnímu účelu už neslouží, stejně jako bývalá sáňkařská dráha z Hvozdu do údolí, je ale zajímavou připomínkou dřívě silné tradice zimních sportů v regionu.

Skalní městečko za Lückendorffem vypadá v zimní atmosféře báječně, navíc se nachází v šesti stech metrech, a tak zůstává pod oblačností. Výhledů na Oybin i na větší část Lužických hor včetně dobře patrné Jedlové nabízí celou řadu, jeden je krásnější než druhý a sama žlutá pěšina mezi stromy a skalami stojí za to. Hřebem pak měl být Scharfenstein, velkolepý pískovcový skalní útvar a jedna z dominant okolí, prý Hornolužický Matterhorn. Na tento Matterhorn dokonce vedou schůdky, ale v zimě a bez nesmeků se i on, stejně jako jeho o něco vyšší bratr mohou stát pro výletníka neschůdnými.

### Nach Oybin, na Ojvín

Čili vzhůru dolů, do Oybinu. Půvabné a skvěle položené městečko nabízí vše, co je třeba. Nějakou tu restauraci,

## Vozový park

99 731	provozní	1928
99 735	neprovozní – depo Bertsdorf	1928
99 749	provozní	1929
99 750	pomník Trixi-Park	1929
99 757	neprovozní – Zittau	1933
99 758	provozní	1933
99 760	v dílně – Zittau	1933
99 787	provozní	1955
99 4532	neprovozní, depo Bertsdorf	1924
99 555	provozní	1908
VT 137 322	provozní – diesel	1938
199 013	provozní – diesel	1980
199 018	provozní – diesel	1973



Příjezd parního vlaku na půvabné nádraží Kurort Oybin



malé, ale pěkné centrum, samozřejmě nádraží, hlavně však monumentální dominantu v podobě hradního komplexu na pískovcovém ostrohu. Na něj je naprosto nezbytné vystoupat, k návštěvě láká dominantním vzezřením natolik výrazně, že jej zkrátka nelze ignorovat.

Cesta na hrad se klikatí kolem místního skalního kostela, jehož neskutečný interiér, je-li zrovna otevřen, by byla zhůvěřilost vynechat. Ovšem já takové štěstí tentokrát neměl, tedy žádný oddech a jen dále po schodech k pokladně. Ano, za vstup na hrad se platí, ale těch pár eur



*Interiér běžného vagonu. V sezoně a o víkendech jezdí těž jídelní vůz, v létě je pak největší atrakcí otevřený vagon.*



← Trocha zimního slunce v Bertsdorfu

za to rozhodně stojí. Mimochodem, berou zde karty a veškeré materiály a popisky, jak je v tomto kraji zvykem, jsou i v češtině, takže ani jazykově nevybavený si tu nemusí zoufat, vše podstatné se dozví.

První doložené osídlení skalního ostrohu vzpomíná dobu bronzovou, nejstarší dochované stavební stopy ale pochází až ze 13. století našeho letopočtu. Zlatý věk hradu přichází s císařem Karlem IV., jenž si zde nejprve nechal vybudovat odpočinkové sídlo (Kaiserhaus), aby následně přibyl velký gotický kostel. Slavný panovník sem rovněž umístil klášter řádu Celestýnů.

Hrad v 15. století dvakrát dobývali husité, ale naštěstí nepořídili a museli se spokojit s vypálením podhradí. Před nájezdy hordy zde byla dokonce uchována část svatovítského pokladu. Úpadek nastal až ve druhé polovině století následujícího, aby se znovuobjevení, stejně jako spousta dalších zřícenin v širém okolí, dočkal v době romantismu. A když sem dorazíte, romantickou fascinaci rozvalinami rychle pochopíte. Jen málo hradů nabízí tak tajemnou a zároveň příjemnou atmosféru.

Patrně nejvelkolepěji působí gotická zřícenina klášterního kostela. Uprostřed vysokých zdí s typickými gotickými oblouky a s průhledem na oblohu se dají strávit dlouhé minuty. V západním výběžku se pak nachází vyhlídková věž s fenomenálním rozhledem na samotný hrad i do širého okolí. Velmi zajímavý je také průchod boční lodí pod opěrným systémem směrem ke hřbitovu, od něž vypadá celý komplex staveb vybíhajících ze skály vskutku fenomenálně. A hned za zády výletní restaurace s vlastní lanovou dráhou určenou k zásobování.

Celý areál toho samozřejmě nabízí ještě mnohem více a moc pěkná je i pěšina obkružující celé skalisko. Osobně doporučuji ji nevynechat zejména kvůli vyhlídce na Oybinské nádraží a protilehlý Hvozď, jenž je hradu důstojnou protiváhou. Zpátky k nádraží lze sejít i druhou stranou mimo obec, tedy zalesněným údolím. Přijdete pak k němu ze západní strany a rovnou můžete zkontrolovat, zdali není otevřené malé Schmalspurbahn Museum.

Jelikož jsme u našich severních sousedů, nechybí ani řada dalších drobných míst a zákoutí dotvářejících atmosféru při čekání na vlak. Samotné nádraží je k čekání na vlak moc příjemné, nechybí vkusná kavárna, velké dětské hřiště, a pokud vám Oybin přirostl k srdci více, než jste čekali, můžete se přímo u kolejí rovnou ubytovat a vítat příjezd každého parního vlaku jaksepatří. Ostatně – v kraji přilehlém a vzdálenějším je toho tolik k vidění, že vám jeden den na jeho prozkoumání nemůže stačit. ○



Vodní pumpa v Bertsdorfu. V zimě je třeba se postarat, aby voda nezamrzala.



Lokomotiva v největším stoupání do Jonsdorfu



Posuv v Bertsdorfu po doplnění vody

## Napsali o nás...

### Ostrovní provoz na Bechyňce nebude, budou jezdit busy

České dráhy nepočítají s tím, že by během chystané výměny mostu v Táboře jezdily na zbylém úseku tratě do Bechyňské vlaky v tzv. ostrovním provozu. Neoprávněná výluka kvůli výměně mostní konstrukce začne v půlce července a potrvá do konce listopadu. „Protože úsek tratě je hned na jejím začátku v Táboře a tato trať je koncová, tedy na úsek za rekonstruovaný most se není možné po železnici nijak jinak dostat, bude po dobu výluky zajištěna náhradní autobusová doprava v celém úseku z Tábora do Bechyňky,“ sdělil mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Zavedení náhradních autobusů v celém úseku Tábora – Bechyňka považují ČD za nejlepší řešení. Podle ČD také není možné zajistit potřebnou údržbu vozidel „v požadované kvalitě“ bez přístupu k depu. Po dobu výluky nebudou v provozu ani nostalgické vlaky a vozidla, Elinka a Bobinka. **Zdopravy.cz 5. 2. 2025**



### První kompletní ComfortJet sveze cestující v květnu, začne na vnitrostátní lince

Nová chlouba ČD v podobě souprav ComfortJet by se měla poprvé představit cestujícím v kompletní podobě v květnu, v případě optimistického scénáře už koncem dubna. Řekl to náměstek šéfa Českých drah pro osobní dopravu Jiří Jeřeta. České dráhy dnes provozují osmivozové ComfortJety, což je dočasný stav. Celkem mají zatím osm těchto souprav. Hotový ComfortJet bude složený z devíti vozů včetně řídicího a restauračního, které dnes v soupravách chybí. Provizorní osmivozové soupravy projdou rekonfigurací, kdy bude jeden koncový vůz odebrán a místo něj se dá řídicí vůz a na příslušné místo v soupravě se vřadí restaurační vůz. Tím vznikne finální devítivozová souprava. Letos má být takto zkompletováno šest souprav ze zmíněných osmi. Vedle rekonfigurace už dodaných ComfortJetů očekávají České dráhy letos ještě dodávku šesti devítivozových souprav přímo z výroby. Na konci roku tak mají mít v provozu 12 hotových devítivozových souprav a dvě provizorní osmivozové. „První nasazení kompletní soupravy ComfortJet předpokládáme na jaře na linkách IC 512 a IC 515,“ řekl Jeřeta. **Zdopravy.cz 27. 2. 2025**

### ÚOHS se zabývá velkým tendrem na dálkové vlaky na západě Čech

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) zahájil správní řízení týkající se tendru na provoz dálkových vlaků na dvou linkách mezi Prahou a západem Čech. Námitky se týkají výkladu zadávacích podmínek. Soutěž na provoz vlaků linky Ex6 Praha – Plzeň – Cheb a R16 Praha – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda vyhlásilo ministerstvo dopravy a jako vítěze vybralo společnost Arriva vlaky. Námitky ministerstvu dopravy zaslal kromě Českých drah i RegioJet, ministerstvo je zamítlo. ČD se poté obrátilo na antimonopolní úřad. Podle serveru Zdopravy RegioJet výsledky tendru napadnout neplánuje. Rozhodnutí ÚOHS může ovlivnit i parametry dalších nabídkových řízení na dálkové vlaky. V běhu je soutěž na rychlíky R14A mezi Pardubicemi a Ústím n. Labem, R14B mezi Libercem a Ústím n. L. či R21 mezi Prahou a Tanvaldem. **ČTK 12. 2. 2025**

### Nový život Brejlovců. ETCS má první desítku strojů ČD

Naplňování zakázky Českých drah na osazení systému ETCS do 19 lokomotiv řady 750.7 Brejlovec se přehouplo do druhé poloviny. Systém už může využívat desítku strojů, instalace právě probíhá u jedenácti lokomotiv. „K 1. únoru bylo ETCS ve stavu switch-on celkem na deseti vozidlech. Další jsou postupně k zástavbě ETCS přistavována. Na této modernizované řadě vozidel využívané v dálkové dopravě a při dopravě moderních patrových jednotek push-pull provádíme i další vylepšení, jako je například dosazení systému SSOD pro ovládání dveří soupravy,“ sdělil mluvčí ČD Petr Štáhlavský. České dráhy vybraly firmu na instalaci systému ETCS do Brejlovců na podzim 2021. Jediným zájemcem byla společnost AŽD Praha, hodnota rámcové smlouvy je 266,3 milionu korun. Předpoklad završení celé zakázky je konec roku. **Zdopravy.cz 12. 2. 2025**

### Pro muzeum se nehodí. ČD nabídnou Esmeralda k prodeji

Unikátní motorový vůz 812.613-8, kterému se kvůli zelené barvě dostalo přezdívky Esmeralda, není vhodný pro muzeum Českých drah (Centrum historických vozidel) a bude nabídnut k prodeji. Vůz je nyní v nepojízdném stavu odstaven v depu v pražské Libni a patří pod Centrum historických vozidel. „Vozidlo je považováno za zbytné. Sice představuje vývojový krok k jednotkám 814 RegioNova, ale jedná se pouze o jediný prototyp, ve stavu Českých drah se nijak nerozšířilo a nejedná se o vozidlo charakteristické pro provoz Českých drah. CHV se nyní zaměřuje především na ochranu a péči o vozidla široce zastoupená v parku ČSD/ČD a charakteristická pro provoz dopravce v uplynulých letech,“ řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Esmeralda je jediná svého druhu. Vznikla v roce 2001 v dílnách Pars nova přestavbou vozu 810. **Zdopravy.cz 16. 2. 2025**

## Železničář

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

**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



# Polsko

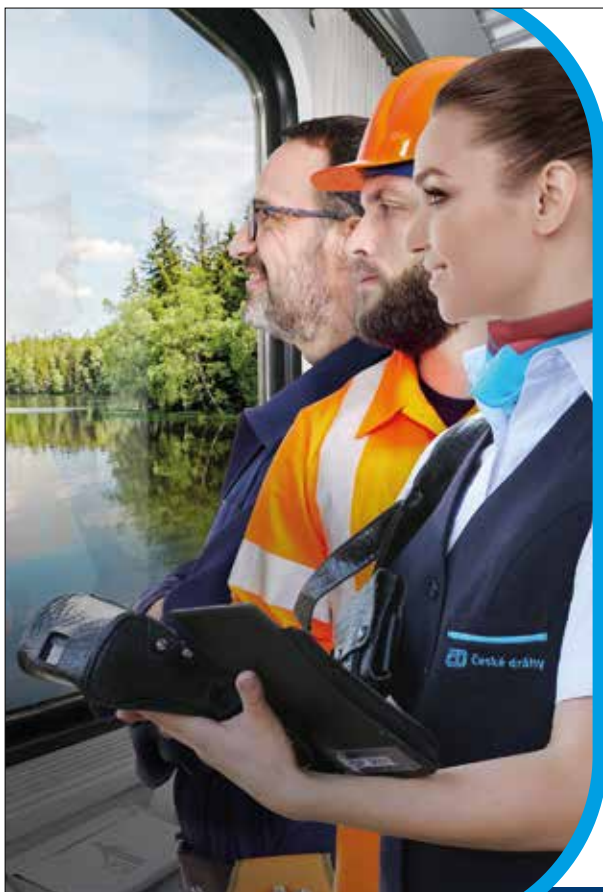
## Apartmány Posesja



Výhodná nabídka na krásné nové apartmány,  
5 km od města Kolobrzeg, 200 m od pláže.

Krásně zařízené apartmány pro 2–6 osob. Některé s možností ubytování se psem.  
Najdete exkluzivně na našem webu [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz).

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



## Hledáme nové kolegy a nabízíme náborový příspěvek

- 300 000 Kč** Strojvedoucí s licenci
- 200 000 Kč** Strojvedoucí bez licence  
Elektromechanik  
Mechanik elektronických zařízení  
Mechanik kolejových vozidel
- 100 000 Kč** Vlakvedoucí osobních vlaků

### Nabízíme:

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

Požadujeme odpovídající vzdělání dle pracovní pozice a velmi dobrý zdravotní stav.



Milujeme vlaky.  
Zamilujte si je taky.  
[www.cd.cz/kariera](http://www.cd.cz/kariera)

**ČD České dráhy**  
Moderně a spolehlivě



od 22. března do 28. října 2025

## Pojedte s námi na výlet do Českého ráje a Brd

Nevíte, kam o víkendu? Každou sobotu a neděli i o svátcích se můžete sevézt výletním vlakem Český ráj. Uvítají ho zejména výletníci, kteří rádi podnikají túry do Prachovských skal a okolí. Na výlet můžete vyrazit i s kolem, ve vlaku jsou řazeny vozy, které umožňují jejich snadnou přepravu. Turistický vlak Český ráj odjíždí z pražského hlavního nádraží v 8:47. Přistoupit do něj lze i ve stanici Praha-Libeň či Nymburk město. Do brány Českého ráje – Jičína – dorazí v 10:34. Cestou zastaví ještě ve stanicích Železnice, Jinolice, Libuň, Rovensko pod Troskami, Ktová, Borek pod Troskami, Hrubá Skála, Karlovice-Sedmihorky a Turnov město a jízdu ukončí v Turnově. Spoj můžete využít i pro zpáteční cestu. Srdce Českého ráje je protkané hromadou turistických tras i cyklostezek. Jičín je nesmazatelně spjatý s loupežníkem Rumcajsem. Na Prachovské skály vás dovedou turistické trasy od stanic Železnice, Jinolice a Libuň. V Rovensku pod Troskami nezapomeňte navštívit zvonici, skrývá světovou vzácnost – zvony obrácené srdci vzhůru, jež se uvádějí v pohyb šlapáním. Pokud chcete vystoupat na skalní hrad Trosky, vystupte ve stanici Ktová. Pro návštěvu Hruboskalského skalního města využijte stanice Hrubá Skála a Karlovice-Sedmihorky.

**Nejbližší železniční stanice:** Praha hl. n. / Turnov / Blatná / Rovensko pod Troskami ad.



od 21. do 23. března 2025

## V Olomouci najdete okouzlující svět modelů a her

Po tři dny se na olomouckém výstavišti koná 23. ročník interaktivní výstavy For Model. Svou práci zde představí desítky železničních, lodních a leteckých modelářů z ČR i ze zahraničí. Nebudou chybět nejrůznější modely vlaků, letadel, aut, plachetnic, kamionů nebo třeba bojových plavidel. Součástí třídní výstavy je prodejní expozice hraček a her a výstava sběratelských exponátů. K hlavním atrakcím výstavy patří například zahradní železnice Jana Bartoně (o modelové velikosti G). Ta vznikne jako originál pouze pro výstavu For Model 2025.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Olomouc-Nová Ulice



od 18. do 20. března 2025

## Do Brna na veletrh AMPER 2025 s jízdenkou Vlak+

Nahlédněte do budoucnosti elektrotechniky, informatiky, energetiky či komunikační techniky a vypravte se na veletrh AMPER 2025. Největší událost v oboru u nás přiláká do Brna bezmála 400 vystavovatelů z celého světa. Veletrh se koná na brněnském výstavišti a České dráhy jsou oficiálním partnerem dopravy. V aplikaci Můj vlak si můžete koupit zvýhodněnou jízdenku Vlak+ AMPER, a získat tak slevu 25% na zpáteční cestu. Tuto jízdenku lze zakoupit pro jízdu z jakékoliv železniční stanice v síti ČD do stanice Brno hl. n. nebo Brno-Královo Pole a zpět.

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



15. března 2025

## V Roztokách objevíte svět mašinek a vláčků

Zavítejte do Roztok u Prahy, kde se koná další výstava kolejiště místních modelářů. Okouzlující železnice velikosti H0 (1 : 87) je zpřístupněna od 10 do 17 hodin. Vstup do klubovny modelářů v bývalé budově železniční stanice určitě na nádraží nepřehlédnete. Je označen dopravní značkou. Klubové kolejiště roztockých modelářů vyniká detailním zpracováním. Hlavním motivem a inspirací se stalo nádraží Praha-Vysočany. Kromě něho najdete třeba i bývalé libeňské dolní nádraží. Provoz na modelové železnici je řízen digitálně pomocí programu ModelJOP.

**Nejbližší železniční stanice:**  
Roztoky u Prahy