

ČD železničář

listopad / 2025 Časopis pro zaměstnance Českých drah

Téma:
Jízdní řád 2026

Rozhovor:
s Janem Blažkem,
ředitelem odboru provozu
osobní dopravy

Den s:
Klárou
Teichmannovou,
naší vlakvedoucí
a mistryní světa
v plachtění





Přečtěte si časopis
Železničář také
elektronicky.

8 723

V jízdním řádu 2026 máme zavedeno celkem 8 723 různých vlaků dálkové a regionální dopravy, což je o 104 vlaků více než letos.

6 552

Ne všechny vlaky jezdí každý den. Celá řada spojů jezdí jen v pracovní dny, jiné o víkendech nebo při zvláštních příležitostech. Denně tak České dráhy průměrně vypraví 6 552 vlaků, což je o 53 méně než v letošním grafikonu.

51 vs. 80

Nový jízdní řád přinese vyšší kvalitu dálkové dopravy. To se promítne v počtu spojů kategorie railjet a EuroCity. Zatímco množství vlaků se značkou railjet se zvýší z 21 na 51, počet spojů EuroCity klesne z rekordních 100 vlaků na 80. V průměru denně na našich tratích ujedou v jízdním řádu 2026 vlaky railjet zhruba 14,5 tisíce kilometrů, zatímco vlaky EuroCity přes 22 tisíc kilometrů.

119 milionů

Právě tolik kilometrů ujedou naše vlaky během platnosti jízdního řádu 2026. Navzdory změnám dopravců na některých linkách od roku 2023 výkony modrých vlaků mírně rostou. V tomto roce měly naše vlaky plánovaný rozsah dopravy 117,5 milionu kilometrů.

6 069

Regionální doprava se tradičně podílí zhruba na $\frac{2}{3}$ výkonů Českých drah. Denně vyjede průměrně 6 069 osobních a spěšných vlaků, které dohromady ujedou přes 81 milionů kilometrů, tedy zhruba dvě třetiny výkonů Českých drah.



Název a kontaktní údaje: České dráhy, a.s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1
IČO: 70994226 | DIČ: CZ70994226 | Tel.: +420 972 111 111 | E-mail: info@cd.cz
Datová schránka: e52cdsf | www.cd.cz

Vlastník (jediný akcionář): Česká republika. Podle ustanovení § 12 zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, v platném znění, jediný akcionář – stát, vykonává práva akcionáře v akciové společnosti České dráhy prostřednictvím řídicího výboru.

Skutečný majitel: České dráhy, a.s., podle ustanovení § 7 zákona č. 37/2021 Sb., o evidenci skutečných majitelů, v platném znění, nemají skutečného majitele.

Šéfredaktor: Petr Štáhlavský

Redakce: Vít Čepický, Tomáš Lukašík, Filip Medelský, Petr Pošta, Vanda Rajnochová, Lenka Voplatková

Grafická úprava: Sevenart, s.r.o.

Vydavatelský servis zajišťuje: České dráhy, a.s., Tiskárna Olomouc

E-mail: komunikace@cd.cz

- 4 Foto měsíce**
ComfortJet ovládl linku do Berlína
- 6 Modrý svět**
To nejpodstatnější, co se odehrálo v říjnu
- 9 Nepřehlédněte**
Nezapomeňte na prolongaci režijky na rok 2026
- 10 Rozhovor**
s Janem Blažkem, ředitelem odboru provozu osobní dopravy
- 14 Téma**
Jízdní řád 2026, čekají nás jedny z největších změn v provozu vlaků
- 18 Den s**
Klárkou Teichmannovou, naší vlakvedoucí a mimochodem mistryní světa v plachtění
- 20 Jsme jeden tým**
Projekt CD 180 neboli Tým ComfortJet
- 22 Od kolejí**
Kompletní ComfortJet a jeho zkouška na 230 km/h
- 24 Historie s okřídleným kolem**
Restaurační vůz, který přežil éry: příběh WRmz⁸¹⁵
- 26 Tipy redakce a soutěž**
Běžná dávka tipů a samozřejmě křížovka



Cestování s námi bude zase o něco příjemnější

V jízdním řádu pro rok 2026 naroste počet vlaků se službami, které zvýší pohodlí a komfort cestujících – od snadnějšího nástupu díky bezbariérovým soupravám až po moderní palubní vybavení a zábavu během cesty.

		2025	2026
Bezbariérovost		7 131	7 379
Rozšířená přeprava kol		7 746	8 087
Restaurační vůz		58	95
Dětské kino		130	148
Wifi		4 824	5 277
Elektrické zásuvky		4 184	4 603
Palubní portál		93	110

ComfortJet ovládl linku do Berlína

Podzimní slunce proráží ranní mlhu, když kolem Nových Kopist projíždí ComfortJet jako vlak EC 176 z Prahy do Berlína. Devítivozová jednotka symbolizuje novou éru dálkové dopravy Českých drah. Od úterý 7. října 2025 tak jezdí všechny spoje Berliner právě v této moderní sestavě.

Svoji misi tím uzavírá legendární jídelní vůz WRmz⁸¹⁵, který se s berlínskou linkou loučí. Nesplňuje už nové rychlostní požadavky německé strany, z českých kolejí ale nemizí. Nově bude patřit k tahákům linky Ex1 z Prahy do Ostravy.

ComfortJety se tak postupně stávají páteří dálkové dopravy Českých drah. V polovině října se poprvé vydaly i do Rakouska, chystají se na Slovensko, do Maďarska i do Dánska. A jsou rovněž jedním z témat hlavního rozhovoru čísla.





80-90 009-2

Co je u nás v ČD nového



ComfortJety míří do Rakouska: pohodlí až do Štýrska i Korutan

Naše nové jednotky ComfortJet rozšiřují své působení. Od října vyjely poprvé vlaky Vindobona na trase Praha – Vídeň – Štýrský Hradec (Graz) a už s novým jízdním řádem nabídnou ještě delší trasu: z Prahy přes Vídeň až do Klagenfurtu a Villachu.

První spoj do zahraničí, rj 73 Vindobona, vyjel z pražského hlavního nádraží v 6:42 do Grazu v pondělí 20. října. Zpět se vrací jako spoj rj 370, který z rakouského Štýrského Hradce vyráží ve 14:26 a do Prahy přijíždí ve 21:15.

6

Spojení Prahy a Vídně je dlouhodobě jednou z našich nejúspěšnějších mezinárodních linek. Od zavedení railjetů v roce 2014 vzrostl počet cestujících o 40 %. Nové vlaky ComfortJet navíc nabízejí o více než sto míst více a také větší pohodlí i služby na palubě. Od 14. prosince 2025 začnou ComfortJety jezdit na trase

Praha – Brno – Vídeň – Graz – Klagenfurt – Villach třikrát denně. Cesta do Villachu potrvá zhruba osm hodin a vlaky zde dosáhnou rychlosti až 230 km/h na nové vysokorychlostní trati Koralmbahn s 33 km dlouhým Koralmským tunelem (čtvrtým nejdelším v Evropě).

České dráhy mají u konsorcia Siemens – Škoda aktuálně objednáno dodání celkem dvaceti netrakovních jednotek ComfortJet. Do konce roku budeme mít ve flotile celkem 15 devítivozových souprav, zbývajících pět by mělo být dodáno na jaře 2026.

Den dodavatelů: spolupráce, která zrychluje údržbu

Ve středu 15. října 2025 se v prostoru Fantova sálu na pražském hlavním nádraží uskutečnil už pátý ročník Dne dodavatelů Českých drah. Setkání se zástupci našich partnerů z oblasti oprav a údržby vozidel mělo jasný cíl – zlepšit spolupráci, zkrátit dobu údržby a zvýšit kvalitu práce.

V letech 2026–2031 plánujeme modernizovat přes 2 600 vozidel, přičemž každoročně projde modernizací kolem 400 až 450 z nich. Investice do vlastního servisního zázemí mezi lety 2021 a 2025 dosáhly 2,7 miliardy Kč do staveb a 600 milionů Kč do technologií. Rozšiřujeme také kapacity dceřiné společnosti DPOV, která například připravuje v Nymburce novou dílnu pro opravy brzdových zařízení Knorr-Bremse.



Sledujeme zlepšení především v oblasti plánovaných obnov osobních vozů, kde se podařilo průměrnou délku obnovy zkrátit z 60 na 39 dní. Daří se nám také prosazovat využití systému výměnných celků při obnovách vozidel. Díky tomu se zkrátila doba samotné vyvazovací opravy i odstavení vozidel z provozu, například u soupravy InterJet nyní trvá jen 15 dní. Kde jsou stále rezervy, to je plnění lhůt při obnovách lokomotiv, a s čím nejsme spokojeni, to je kvalita práce a množství garančních závad. Tam před námi stojí ještě hodně práce.



Michal Kraus

místopředseda představenstva
a náměstek generálního
ředitele ČD pro servis

Tomáš Tóth rezignoval na pozici předsedy představenstva ČD Cargo

Představenstvo Českých drah přijalo rezignaci Tomáše Tótha na funkci předsedy představenstva a výkonného ředitele ČD Cargo, a to z vážných osobních důvodů. Rezignace byla podána k 31. říjnu 2025. Dočasně bude řízení společnosti zajištěno stávajícími členy představenstva Robertem Heděncem a Martinem Svojanovským, přičemž provoz i strategické úkoly pokračují bez omezení.



Jízdenky FIP: nenechte si ujet termín

Blížící se konec roku je tradičně ve znamení několika administrativních kroků pro mezinárodní cestování. O jízdenky FIP s prodlouženou platností lze žádat od 1. listopadu do 5. prosince 2025 na příslušném personálním útvaru. Vyplněné žádanky s potvrzením o úhradě manipulačního poplatku odešle perso-

nalista na Výdejnu FIP. Jízdenky bude možné vydávat od 1. prosince. Ti, kteří plánují cestu do zahraničí ještě v prosinci, musí požádat nejpozději do 27. listopadu.

Výdejna FIP nebude od 1. do 31. prosince 2025 přijímat nové žádosti o mezinárodní jízdenky, běžný provoz se obnoví 5. ledna 2026. Od stejného

data v novém roce bude také možné žádat o vydání Mezinárodní průkazky na slevu jízdného pro rok 2026. Ta stávající platí do konce ledna 2026. Mějte tedy na paměti, že při vycestování do zahraničí s jízdenkou FIP s prodlouženou platností v únoru a březnu bude nutné si zajistit průkazku pro rok 2026.



Prodáváme nepotřebné pozemky v Praze a Brně, prostředky investujeme do obnovy vlaků



Pokračujeme v prodeji majetku, který již neslouží železniční dopravě. V hlavním městě jsme společnosti Penta Real Estate prodali část bývalého Nákladového nádraží Žižkov o rozloze přibližně 40 tisíc metrů čtverečních. Za pozemky získáme 731 milionů korun. Oblast se postupně mění v moderní čtvrť, kde místo kolejišť vyrůstají nové domy, obchody a kanceláře.

V Brně pak prodáváme historickou budovu Malé Ameriky a přilehlé pozemky o celkové výměře 6 400 m². Objekt z 90. let 19. století s červenou cihlovou fasádou je kulturní památkou a dosud sloužil jako skladiště. Novým majitelem se stane developer BNSD (Brno new station development), který je dlouholetým nájemcem a plánuje další rozvoj areálu.

Prodej Malé Ameriky souvisí s budoucím přesunem brněnského hlavního nádraží.



Rekordní spokojenost cestujících s Českými drahami

Dosáhli jsme historicky nejlepšího výsledku v průzkumu spokojenosti. Ukazatel NPS (Net Promoter Score) vystoupal na 41,2 bodu, což představuje nárůst o téměř patnáct bodů za dva roky. Více než 58 % cestujících dnes služby dopravce aktivně doporučuje.

NPS vychází z jednoduché otázky, zda by zákazník doporučil služby společnosti svému okolí. Odpovědi se zaznamenávají na škále od nuly do deseti, přičemž takzvaní příznivci (hodnotící devíti či deseti body) se porovnávají s kritiky, kteří přidělili šest bodů a méně. Rozdíl mezi těmito dvěma skupinami pak vytváří výslednou hodnotu.



A to nejdůležitější na tom celém? Je to vaše zásluha. Takový výsledek by nebyl možný bez práce každého z vás. Bez strojvedoucích, vlakového personálu, lidí z údržby, dispečerů, zaměstnanců pokladen, zákaznických center, call centra, i všech kolegů a kolegů, kteří zajišťují zázemí, plánování, IT, komunikaci nebo prodej. Každý z vás přispívá k tomu, že cestující mají důvod říct: „Ano, s Českými drahami se jezdí dobře.“ A právě tohle je pro mě ta největší odměna. Děkuji vám všem za každodenní úsilí, trpělivost a chuť dělat věci pořádku o něco lépe. Tenhle výsledek je společný a zasloužený. Jsem rád, že jste součástí týmu, který dělá z Českých drah dopravce, na kterého můžeme být pyšní.

8



Michal Krapinec

předseda představenstva
a generální ředitel Českých drah



Odhalili jsme další krádež nafty v depu, tolerance je nulová

Ve spolupráci s bezpečnostní agenturou jsme letos již poněkolkáté odhalili krádež motorové nafty, tentokrát na provozním pracovišti v Rakovníku. Pachatelem byl strojvedoucí posunu, se kterým jsme okamžitě rozvázali pracovní poměr. Případ šetří Policie ČR.

Zavádíme další preventivní opatření, která mají podobným incidentům zabránit. Pokud zaznamenáte podezřelé chování či manipulaci s pohonnými hmotami, obraťte se na svého nadřízeného nebo využijte naši Etickou linku. Veškerá hlášení jsou posuzována důvěrně. Děkuje vám všem, kteří nejste lhostejní k dění kolem sebe a pomáháte chránit dobré jméno společnosti.

Nezapomeňte na prolongaci režijky na rok 2026

Před změnou jízdního řádu opět přichází období, ve kterém je třeba nezapomenout na prodloužení platnosti (prolongaci) zaměstnaneckého jízdného. Platnost režijek si letos prodlužujte od 1. listopadu do 13. prosince 2025, platné budou do změny jízdního řádu 12. 12. 2026.

Prolongační částku lze uhradit v e-shopu ČD prostřednictvím platební karty nebo účtu ČD Kredit nebo u pokladní přepážky ČD s UNI-POK hotově, platební kartou nebo EPIK.

Pokud se vám během roku změní kategorie – například když se dítě stane zaměstnancem nebo zaměstnanec přejde do důchodu, výše prolongační částky se tím nemění. Vždy platíte podle kategorie, do které patříte v době prolongace.

Když nechcete režijku prodlužovat

Pokud se rozhodnete jízdní výhody letos neprodloužit, nahlaste to během prolongace na svém personálním útvaru. Vaše aplikace bude dána do tzv. úschovy, In Karta vám ale zůstane.

Kdykoli v průběhu roku si můžete výhody z úschovy znovu aktivovat – stačí uhradit

prolongační částku a požádat o vydání aplikace zpět.

Pokud prolongační částku neuhradíte a režijka zároveň nebude v úschově, po skončení prolongace dojde k automatickému odebrání nároku na jízdní výhody až do dalšího prolongačního období.

In Karta vám zůstává, ale pro dodatečné obnovení jízdních výhod je nutné zaplatit manipulační poplatek 300 Kč, uhradit příslušnou prolongační částku a doložit platbu na personálním útvaru, kde jste v evidenci. ■



Prolongační částku můžete uhradit v e-shopu ČD.

Ceny

Zaměstnanci

1 696 Kč

Rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců (manželé, manželky, registrovaní partneři)

1 921 Kč

Pozůstalí (vdovy, vdovci, vyjma sirotek)

1 921 Kč

Důchodci

925 Kč

Děti do 26 let (děti zaměstnanců, důchodců a sirotci)

925 Kč



Jan Blažek

Dokážeme obsloužit Evropu od Baltu po Alpy.
A to je naše výhoda

Na pozici ředitele odboru provozu osobní dopravy sice Jan Blažek zatím působí jen několik týdnů, rozhodně však nevstoupil na neznámé koleje. S více než dvacetiletou drážní kariérou má železnici v malíku. V rozhovoru proto mluvíme o tom, jak vnímá rychlé změny v železniční dopravě, co čeká České dráhy v nejbližší době a hlavně o tom, jakou roli v tom všem hrají lidé, naši kolegové.

Obyčejně se na rozhovory s vedoucími pracovníky vrháme až poté, co trochu vrostou do dění, ale s vaší předchozí kariérou předpokládáme, že jste věděl, do čeho jdete?

Tušil jsem, samozřejmě. Za těch zhruba dvacet let, co pracuji u Českých drah, jsem si prošel řadou pozic a měl jsem možnost poznat provoz opravdu zblízka. Začínal jsem v Karlových Varech na provozní jednotce, mezi školou jsem tam dělal práci, kterou bych dnes nazval něco jako manipulační dělník. Po škole jsem zamířil do pražského depa, kde jsem se věnoval zpracování jízdních řádů, kreslení oběhů a směn. Postupně jsem se vypracoval na vedoucího oddělení, později na vedoucího provozu kolejových vozidel v DKV Praha. Posledních zhruba deset let pravidelně spolupracuji s lidmi z Generálního ředitelství, takže jsem měl poměrně jasnou představu o tom, co mě čeká. I tak ale samozřejmě platí, že když do téhle pozice přijdete, vždycky je co se učit.

O prázdninách se u vás asi během léta mluvit nedalo, že?

Bylo to velmi hektické období a spoustu věcí poznávám doslova za pochodu. Naštěstí se mohu opírat o skvělý tým kolegů. Odbor 18 má dobře postavenou skupinu odborníků, kteří jsou na svých místech, znají svoji práci a drží celý provoz pohromadě. Hodně mi pomáhají s tím, abych se rychle zorientoval a do nové role plynule zapadl.

Dvě dekády u Českých drah, jak se za tu dobu železnice změnila?

Hodně. Po roce 2000 se teprve začínal rozbíjet původní, často dost zastaralý způsob fungování a myšlení. Všechno se od té doby zrychlilo, modernizovalo i zefektivnilo... Samozřejmě se nám po lecčems může stýskat, ale ve výsledku fungujeme určitě mnohem lépe, a to zejména ve vztahu k cestujícím, což je to nejdůležitější. Navíc mám dobré srovnání s okolními zeměmi. Mám také dobré srovnání se zahraničím, protože rád cestuji vlakem i mimo Českou republiku. A musím říct, že se česká železnice rozhodně nemá za co stydět. Švýcaři jsou stále evropskou špičkou a máme se od nich co učit, ale obecně jsme dnes mnohem blíže západnímu standardu než východnímu. Jistě, v oblasti infrastruktury máme ještě co dohánět, na druhou stranu třeba v dispečerském řízení jsme velmi silní. Troufám si říct, že v mnoha ohledech i dál než Němci.

Předpokládám, že k dalšímu rozvoji chcete sám přispět...

To bych určitě rád, jinak bych do toho patrně nešel. Věřím, že po těch letech v provozu mám zkušenosti, které mohou být pro firmu užitečné, a chci je využít tak, aby pomohly tam, kde to dává největší smysl.

A jak na to konkrétně? Co berete za svůj hlavní úkol?

Myšlenek mám v hlavě hromadu, ale pokud bych měl něco vyzdvihnout, byl bych moc rád, kdyby se mi podařilo odstraňovat komunikační bariéry, které mezi sebou ještě leckde máme. Aby i provozní zaměstnanci na základní úrovni byli zapojeni a věděli, jaké jsou cíle a strategie firmy, abychom jim to dokázali jednoznačně předat. Jinými slovy – abychom všichni věděli, kam a proč kráčíme, že dobrá budoucnost Českých drah je i dobrou budoucností nás všech a že jsme v tom společně.

Jak toho docílit?

Myslím, že spousta věcí už se zlepšuje. Dříve se většina plánů direktivně nařídila a dále se neřešily, dnes si myslím, že už se postupuje jinak. Už z pozice náměstka na OŘOD jsem se snažil předávat i složitější témata, například ohledně ztráty výkonů na Liberecku. Musíme se snažit vysvětlit, co se děje, jaké máme možnosti a co se s nastalou situací dá dělat, jaké máme alternativy. Je to důležité pro obě strany, můžeme se například snažit některé výkony za lidmi takzvaně dovézt a pomoci nejen jim, ale řešit tak i podstaty jinde. Například strojvedoucí v Ústeckém kraji, kterým začíná směna rychlíkem do Prahy, se z něj mohou přesunout na nějaký soubor v rámci pražského příměstsa a na konci dvoudenní směny se obdobně vrátit zpět domů.



„Naše společnost stojí na zaměstnancích, to bych rád zdůraznil. V naprosté většině případů se na ně můžeme plně spolehnout. A musím uznat, že na nich záleží dobré jméno Českých drah. Je důležité vozit cestující v moderních vlacích, ale bez kvalitního personálu by nám nakonec k ničemu nebyly.“



Výsledek Baltic expressu předčil naše očekávání, linka je spolehlivá, a navíc si na nezájem cestujících rozhodně nemůžeme stěžovat. Moje provozní zkušenosti říkají, že o čem není slyšet, to funguje. A o Balticu naštěstí prakticky neslyšíme.

(Pod)stav našich provozních zaměstnanců řešíme na stránkách Železničáře pravidelně, jak na tom tedy obecněji jsme?

Klíčové jsou z hlediska provozu zejména nejpočetnější profese strojvedoucích a vlakového personálu. V poslední době se nám daří situaci částečně stabilizovat, přestože v podstavu stále jsme. Ukazuje se ale, že proces výchovy nových zaměstnanců nám začíná přinášet výsledky. Stále řešíme dlouhodobý problém s tím, že nemůžeme zaměstnance odměňovat s přihlédnutím ke kupní síle v daných regionech. V bohatších regionech je to pro nás velká nevýhoda, ale pomoci si můžeme například tím, co jsme už naznačili, tedy „dovozem“ zaměstnanců z ostatních regionů, pokud nám to vozba umožňuje. V Praze nám pak například pomáhají strojvedoucí z Pardubic, Děčína a dalších lokalit. Jistě, jsme si vědomi, že takové řešení má své nevýhody například pro operativu, když se něco stane, ale ve výsledku se jedná o nejlepší možnou variantu.

Ovšem takové řešení se nenajde vždy a pro všechny...

Je to tak, toto je pro nás první varianta, ale bohužel má své limity. Druhou v pořadí je nabídnout práci tam, kde ji máme. Snažíme se pak vymyslet konkrétní řešení tak, aby se vzniklý diskomfort kolegům alespoň částečně kompenzoval. Myslím na to i kolektivní smlouva, ve které je zavedena flexibilita, v některých lokalitách, jako je například Praha, jsme schopni nabídnout i přechodné ubytování v našich kapacitách. Chápeme, že je to pro naše zaměstnance složité a pro všechny něco takového není akceptovatelné, ale pokud to jen trochu jde, chceme své lidi udržet.

Pojďme k veselejšímu tématu – novinám v provozu. Sešli jsme se ve vršovickém depu, takže musíme zmínit nové Vectrony.

Nákup lokomotiv řady 384 podtrhuje plán Českých drah expandovat. Narůstají nám výkony v mezinárodní dopravě, to je pro nás jakožto firmu zásadní. Zároveň to s sebou ale nese různé požadavky zahraničních železničních správ. My sice máme Vectrony pro rychlost 200 km/h, ale ty máme zatím z většiny v pronájmu. Nové Vectrony pro 230 km/h bereme do vlastnictví, jejich vyšší maximální rychlost je totiž podmínkou pro budoucí provoz na tratích, po kterých nyní jezdíme nebo kam se chystáme, tedy do Kodaně či Villachu. Kdybychom je nepořídili, mohlo by nás to v budoucnu v tomto ohledu diskvalifikovat. A to bychom určitě nechtěli.

Čím je pro nás výhodné jezdit dlouhé zahraniční trasy podobného charakteru jako právě do Kodaně nebo Villachu?

V první rovině nám to přináší peníze, je to pro nás ekonomicky přínosné. Ale zásadní je to i z reputačního hlediska. Jsme firma, která svými stroji dokáže obsloužit centrální Evropu od Baltu a Severního moře po Alpy. Je to naše výhoda a dobré jméno v zahraničí nám jen nahrává pro další expanzi.

Dospěli k nám ze zahraničí první obecnější dojmy z ComfortJetů?

Jednoznačně pozitivní. Jak od personálu, tak od cestujících. Pokud se podíváme na Berlinery, které jsou už pokryté kompletně, tak se sjednotila vozba, cestující se mohou spolehnout na to, co jim přijede, zvýšila se kapacita, a i jistá nostalgie spojená s předchozími soupravami pře-

Jan Blažek

Vystudoval Univerzitu Pardubice, obor Technologie a řízení dopravy. Celý profesní život strávil u Českých drah – po zmíněných Karlových Varech nastoupil do DKV Praha jako zpracovatel oběhů a turnusů strojvedoucích v roce 2008, posléze se stal v depu vedoucím Oddělení jízdních řádů, následně vedoucím odboru provozu, po zániku depů dělal náměstka ředitele v Oblastním centru provozu a ve stejné pozici působil i po reorganizaci na Oblastní ředitelství osobní dopravy. Od 1. 9. 2025 je pak ředitelem odboru provozu osobní dopravy. Ve volném čase aktivně sportuje, rád lyžuje, jezdí na kole – a věnuje se železnici, neboť není jen jeho prací, ale i koníčkem.





cháží ve zjištění, že na palubě dostanou vše, na co byli zvyklí, jen v modernějším prostředí. Je sice pravdou, že ComfortJet objednááme jako vůbec první a jisté věci a postupy jsme museli prorazit, přijít si na ně, ale o to větší náskok z hlediska zkušeností budeme mít.

Jaká další nová vozidla budeme potřebovat?

Je tu příklon k alternativním pohonům. Od objednatelů takové požadavky slyšíme čím dál častěji. Bateriové jednotky jsou v tomto ohledu asi nejdále a vše nasvědčuje tomu, že se s nimi v provozu budeme setkávat čím dál více. Ostatně – první čtyři už provozujeme a dalších 15 jich máme ve výrobě.

Hodně se také diskutuje o dvouzdrojových lokomotivách v kombinaci elektřina a diesel, které by nám na mnohých ramelech pomohly odstranit časově, logisticky a personálně náročné přepřahání. Příklady bychom našli řadu, v dálkové dopravě jsou to například Trutnov nebo Luhačovice. Vše je samozřejmě třeba plánovat v koordinaci s elektrifikačními záměry Správy železnic. Pořizovací cena duální lokomotivy je navíc vždy vyšší, takže musíme vědět, jestli se nám to vyplatí.

Už jsou v nabídce varianty na naše napájecí soustavy?

Máme za sebou tržní konzultace. Z předběžných výstupů počítáme, že varianty pro naše napájecí soustavy společně se spalovacími

motorem budou k dispozici. Pravděpodobně však půjde vždy pouze o jednu napájecí soustavu, nikoli jejich kombinaci.

A bychom ještě rychle zmínili provoz jako takový – je to skoro rok od startu zcela nové linky do Gdaňsku a Gdyně.

Jak si za vás Baltic express vede?

Linku jednoznačně hodnotíme pozitivně. Z počátku jsme měli z provozního konceptu trochu respekt, zejména co se týče obrátů souprav. Výsledek předčil naše očekávání, linka je spolehlivá, a navíc si na nezáměr cestujících rozhodně nemůžeme stěžovat, jinými slovy – není co zásadního vytknout. Moje provozní zkušenosti říkají, že o čem není slyšet, to funguje. A o Balticu naštěstí prakticky neslyšíme. ■

Čeká nás jedna z největších změn v provozu vlaků

Rok 2026 přinese jednu z největších proměn železničního provozu za poslední desetiletí. České dráhy vstupují do nového grafikonu s rozšířením moderních souprav ComfortJet, novými trasami do zahraničí i modernizací vlaků v podobě instalace zabezpečovacího systému ETCS. Přestože změny neznamenají zásadní zásahy do samotných jízdních časů na českém území, zásadně se promění kvalita cestování.



Ve spolupráci s našimi zahraničními partnery nabídneme v nadcházejícím jízdním řádu 2026 lepší spojení s Evropou. Od prosince zamíří naše soupravy až na jih Rakouska do Villachu, tedy do těsné blízkosti slovinských a italských hranic, a od května příštího roku do Kodaně. Více vlaků každý den pojedou od května také do Hamburku. Na vytížených mezinárodních linkách nasadíme kapacitnější soupravy ComfortJet a cestujícím nabídneme moderní soupravy railjet a ComfortJet nejen na spojích do Rakouska a Německa, ale také na jižní Slovensko a do Maďarska. Aby bylo z jízdního řádu na první pohled jasné, že jsou příslušné vlaky operovány našimi nejlepšími soupravami, budou všechny jezdit v mezinárodní vlakové kategorii railjet.



Michal Krapinec

předseda představenstva
a generální ředitel Českých drah

České dráhy v novém jízdním řádu zajistí prakticky stejný rozsah dopravy jako v tom končícím, a to 118,934 milionu vlkm (100,01 %) bez soupravových jízď. Soupravová jízda označuje pohyb vlakové soupravy bez cestujících. Jedná se například o přesun mezi depem a stanicí nebo návrat po skončení služby. I když se tyto kilometry nezahrnují do výkonů osobní dopravy, představují nezbytnou součást denního provozu. Po jejich započtení by se celkový objem jízď zvýšil ještě o dalších téměř 700 000 kilometrů. Rozšiřujeme provoz moderních vlaků a rozsah služeb nabízených ve vlacích.

ComfortJety už obsadily linku Berliner. Od změny jízdního řádu se zkrátí cestovní čas mezi českou a německou metropolí o přibližně 15 až 20 minut na méně než 4 hodiny (mezi stanicemi Holešovice a Südkreuz to bude dokonce jen přibližně 3 hodiny 39 minut). Od května 2026 po dokončení obnovy tratě Berlín – Hamburk pak pojedou vlaky přímo z Prahy do Hamburku každé dvě hodiny. Dva vlaky denně, v sezoně dokonce tři, pak pojedou až do dánské Kodaně. Také cesta Praha – Hamburk se oproti minulosti podstatně zkrátí, a to na 5 hodin 53 minut. To je zhruba o 50 minut méně než dosud a podstatně tím stoupne atraktivita spojení Prahy a Hamburku vlakem.



Ve směru do Rakouska bude velkou novinkou nasazení ComfortJetů na lince Vindobona. V souvislosti s otevřením Koralmbahn mezi Grazem a Klagenfurtem budou tři páry vlaků denně prodlouženy až do Korutanska a budou končit, resp. začínat ve Villachu. Z Grazu i z Villachu jezdí vlaky také do Slovinska a Itálie. Korutansko je atraktivní prázdninový region a přímé vlaky mohou nabídnout příjemnou a rychlou cestu. Na Koralmbahn je plánované využití maximální rychlosti 230 km/h a cesta z Prahy do Villachu bude nově trvat méně než 8 hodin, to je zhruba o 1 a čtvrt hodiny rychlejší cesta oproti současnosti s přestupem ve Vídni. Z Brna je cesta na jih

Rakouska ještě o zhruba 2,5 hodiny kratší. Jeden pár Vindobony bude z provozních důvodů ÖBB jezdit po trase Praha – Brno – Wien – Linz a ostatní vlaky se budou „točit“ ve Vídni.

Zásadní změnu čeká cestování do Bratislavy a Budapešti. Klasické české soupravy budou nahrazeny railjety. Množství novinek je také ve spojení do Polska. Oblíbený Baltic express poveze nově bistro vůz s oddílem 2. třídy v celé trase Praha – Gdyně. Dojde tak k rozšíření služeb i k mírnému zvýšení kapacity vlaku. Na lince Ex 4 Rakousko – Česko – Polsko přibude další pár vlaků EuroCity se jménem Prater, který pojede mezi Vídni a Krakovem. Zároveň se

V Ex 1 nově jen s rezervací!

S novým jízdním řádem dochází k velké změně v odbavení cestujících na lince Ex 1 v úseku Praha – Ostrava. Nově budou od 14. prosince všechny vlaky na této trase povinně místenkové. Netýká se to jen vlaků SC Pendolino a vybraných rychlých vlaků IC Ostravan, ale nově se rozšiřuje i na všechny spoje EC/IC, které pokračují dále do Polska nebo na Slovensko. Jde např. o vlaky Ostravan, Silesia nebo Cracovia. Týká se to i kratších úseků mezi městy na trase, například Pardubice – Kolín nebo Zábřeh na Moravě – Olomouc. Pokladní a prodejní místa Českých drah proto mají cestující na tuto novinku aktivně upozorňovat, a případně jim místenku rovnou vystavit.

rozšíří provoz přímých vozů z této linky, které se v Bohumíně odpojí a jedou do západního Polska. Počet spojů do Wrocławu se zvýší z jednoho na dva a jednou denně vznikne úplně nové přímé spojení až do Poznaně.

Mezi další novinky patří rozdělení nočního vlaku Chopin na dva spoje. Manipulace se bude jako dosud provádět v Bohumíně, což potvrzuje důležitou pozici Českých drah v rámci středoevropské noční dopravy. Chopin Mnichov – Varšava pojedou v novém jízdním řádu z Bohumína přímo do Katovic a Varšavy s atraktivnějšími časy příjezdu a odjezdu v polské metropoli. Nový vlak Carpatia pojedou z Bohumína do Krakova, Rzeszówa a Przemysle a zajistí dopravu přímých vozů včetně lůžkových nebo lehátkových z Prahy, Mnichova, Vídně nebo z Budapešti. Z Prahy do Przemysle pojedou přímé vozy: lehátkový vůz a vůz 2. třídy s místy k sezení. V Przemyslu jsou zajištěny optimální přestupy na a od vlaků na Ukrajinu včetně dostatečné časové rezervy pro hraniční procedury.

K vylepšení vlakových souprav dojde i ve vnitrostátní dopravě díky vozům, které se uvolnily z mezistátních linek po dodávce ComfortJetů. Už během letošního roku se na Slováckých expresech objevily luxusní vozy 1. třídy Ampz a do rychlíků Rožmberk a Labe bylo zařazeno více modernizovaných, klimatizovaných vozů. Přesun vozů mezi jednotlivými linkami vyvrcholí s novým jízdním řádem v polovině prosince.

Pokračovat bude i modernizace regionálních vlaků. Letos je plánovaná dodávka dalších RegioFoxů pro Středočeský a Královéhradecký kraj, které začnou obsluhovat např. spoje na tratích z Hradce Králové do Letohradu nebo z Prahy do Mělníka a Mladé Boleslavi (linka S3), kde nahradí starší motorové a přípojné vozy hlavně řady 854.

Rozšiřovat se bude také nabídka služeb ve vlacích Českých drah. Další zajímavá čísla související s jízdním řádem najdete na straně 2 a 3. ■



Metropolitan: Skok v kvalitě

K podstatnému zvýšení komfortu dojde na lince Ex 3 Metropolitan a Hungaria. Všechny vlaky provozované Českými drahami na trase Praha – Brno – Bratislava – Budapest budou nově řazeny z railjetů a vlak Hungaria Kiel/Hamburg – Budapest z Comfortjetu. Ve špičce budou některé railjety posíleny ještě o klasické osobní vozy k sezení, podobně jako tomu bylo v minulosti např. u vlaků do Vídně a Grazu. Na zbývajících třech vlacích Metropolitan a Metropolitan Slovenská strela budou nasazeny moderní soupravy ZSSK.



Jak se sestavuje jízdní řád?

Vysvětluje Pavel Herčík,

vedoucí Oddělení technologie a jízdního řádu na OŘOD Střed

Příprava nového jízdního řádu začíná s velkým předstihem. Zpravidla už rok před jeho platností. Do dubna shromažďujeme data od objednatelů dopravy, která následně zpracováváme a postupně zadáváme do databází. Tato data pak slouží jako podklad pro podání žádostí o kapacitu dráhy prostřednictvím systému Správy železnic. Součástí přípravy je také posouzení provozních možností. Musíme tedy ověřit, zda máme pro plánovaný rozsah dopravy dostatek vozidel i zaměstnanců. Při zpracování dat od objednatelů a zadávání požadavků systémů tedy již připravujeme první pracovní verze oběhů vozidel a děláme první výpočty potřeby zaměstnanců.

Správa železnic následně podklady od všech dopravců vyhodnotí a v červnu připraví návrh jízdního řádu. Prostřednictvím propojených aplikací se k nám zároveň dostávají konstrukční časy jednotlivých vlaků, na jejichž základě můžeme průběžně upravovat a precizovat vytvořené oběhy. V této etapě se také začíná s detailní přípravou technologie oběhů (zbrojení naftou, plnění vodou, odsávání nádrží WC a dalších servisních činností).

Následně dochází k projednání návrhu Správou železnic s dopravci a objednateli dopravy. Cílem je vypořádat připomínky

všech zúčastněných stran a zajistit, aby finální jízdní řád byl co nejpřesnější, provozně proveditelný a odpovídal potřebám cestujících i objednatelů.

Špinavé kreslení

Další etapou tvorby jízdního řádu je porada pro sestavení oběhů vozidel a personálu, mezi zaměstnanci známá jako tzv. „špinavé kreslení“. V této fázi se scházejí technologové jízdních řádů ze všech Oblastních ředitelství osobní dopravy, aby společně sladili provozní návaznosti a zajistili, že celý systém bude fungovat jako jeden celek.

Hlavním cílem je zefektivnit oběhy vozidel, vyřešit mezioblastní návaznosti a zároveň rozvrhnout personál tak, aby odpovídal skutečnému stavu zaměstnanců na jednotlivých pracovištích.

Výstupem této porady jsou především turnusové potřeby, kilometrické proběhy vozidel, rozpis služeb personálu a první verze zpracovaných oběhů vozidel. Tyto podklady následně využívají kolegové z Oblastních center údržby, kteří z nich vypočítávají potřebné počty zaměstnanců v jednotlivých správkárnách a stanovují harmonogram periodické údržby pro jednotlivá střediska a řady vozidel.

Čisté kreslení

Začátkem září pak Správa železnic uzavře jízdní řád a zveřejní aktualizovaný návrh jízdního řádu, který je podkladem pro precizování technologie oběhů vozidel a technologií v jednotlivých stanicích.

V této fázi přípravy jízdního řádu začínají technologové jízdních řádů z Oblastních ředitelství osobní dopravy připravovat jednotlivé turnusy mobilního personálu, které následně projednávají se zástupci zaměstnanců a odborovými partnery. V této fázi přípravy JŘ též vytváříme směny a turnusy pro zaměstnance stacionárního personálu.

V poslední fázi přípravy JŘ se pak koná porada pro sestavu oběhů vozidel a mobilního personálu – tzv. „čisté kreslení“, kde dochází k finálnímu zpracování veškerých oběhů vozidel, mobilního personálu a dalších pomůcek jízdního řádu. ■



Klára Teichmannová

Co má společného kluzák a lokomotiva?

České dráhy jsou barvitým prostředím, které schraňuje řadu výjimečných lidských příběhů. Ale věděli jste, že mezi sebou máme i mistryni světa? Vlakvedoucí Kláru Teichmannovou vedou koleje po zemi převážně na Kladensku, zato ve vzduchu se řídí vzdušnými proudy. A to natolik úspěšně, že má za sebou největší triumf, jakého lze v plachtění s bezmotorovým kluzákem dosáhnout.

Mistrovství světa trvá čtrnáct dní, jak složité je uspořádat si to v práci tak, abyste mohla jet?

Už s tím mám jisté zkušenosti – čtrnáctidenní byla i juniorská mistrovství, během studií to samozřejmě bylo snazší, s klasickou prací méně. Ale možná právě proto dělám nakonec na dráze, že se to tu s prací dá skloubit. Kdybych chodila někam do kanceláře od pondělí do pátku, tak by to bylo horší. Letošní léto byl extrém, potřebovala jsem měsíční volno v kuse. Nakonec jsem to řešila tak, že jsem na dva měsíce požádala vedení o zkrácení úvazku. A vyhověli mi, to bylo stěžejní.

Takže jste si vybírala zaměstnání podle toho, kde to půjde s létáním dohromady?

Přesně tak.

A České dráhy byly první volbou?

Ano. Máme to v rodině, jsem z železničářské rodiny. Zkoušela jsem různé věci, mám grafickou školu, mohla bych pracovat a závody řešit home officem, ostatně řada závodníků to tak dělá a během ošklivého počasí na závodě prostě vytáhnou počítač a pracují. Jenže já zase nejsem počítačový a kancelářský typ, potřebuji být v pohybu, jinak by mi z toho snad hráblo. :-)

Jednu dobu jsem tedy ještě prodávala auta, což mě bavilo, jsem technický typ, ale narazila jsem právě na limity práce od pondělí do pátku a ukončila jsem to ještě ve zkušební době. Navíc jsem přišla na to, že se ta práce netočí kolem aut, ale spíše obchodu, nutit někomu leasing, to nebylo nic pro mě.

Co vám doma na nápad jít na vlakvedoucí řekli?

Maminka jakožto vlakvedoucí byla nadšená. Ona dráhou žije, je to její druhý domov i rodina. A radost z toho měl i táta, který je strojvedoucí, nejvíc ho těšilo, že se budeme častěji potkávat. Díky tomu jsem věděla, do čeho jdu. Když jsem ještě chodila do školy a bratr začínal na dráze jako posunovač, pak šel na strojvedoucího, tak se doma u večere neřešilo nic jiného. Hrozně mě to rozčilovalo, říkala jsem si, jak je to hrozné a že na dráhu nikdy nepůjdu (smích). Ale vidíte to. A kdybych neměla létání, tak bych asi dávno jezdila jako strojvedoucí. To by mě bavilo. Třeba to někdy vyjde.

Překvapilo vás po nástupu ke dráze přece jen něco?

Třeba že budu zvládat brzké vstávání a že budu fungovat po pár hodinách spánku. No nejsem úplně ranní ptáče. Ale jde to. Člověk musí!

Co vás tedy dovedlo k létání?

Asi to, že jsem v tom vyrůstala. Jsem dítě ze sídliště v Trutnově, a protože táta sportovně létal, trávili jsme s celou rodinou na letišti spoustu času. Ještě teda visela ve vzduchu auta, ostatně „auto“ bylo jedno z mých prvních slov a nejprve jsem se vyučila automechanikem. Ale letadla vyhrála, nikdo mě nenutil, přišlo to přirozeně.

Plachtění pro vás bylo od začátku hlavní leteckou disciplínou?

Měla jsem ambici přejít od větroňů postupně k motorovým letadlům. Jenže jakmile jsem začala víc plachtit a dostala se k soutěžnímu létání, úplně mě to pohltilo. Bavilo mě to a řadu let jsem létala jen na větroních. Nakonec jsem si ale přece jen udělala i motorovou licenci, protože mým snem bylo létat se Zlínem 226. A letos jsme si s tátou ten sen splnili – jednoho jsme si pořídili. Je to historický stroj z roku 1958. Nádhra.

Co vás na plachtění nejvíce baví?

Svoboda. Bez motoru závisíte pouze na přírodě a hledáte si stoupavé proudy. Jako ptáci. Ve dvou kilometrech se točíte s dravci, to je nádherné. A slyšíte jen vítr, koukáte těsně pod mraky na zemi pod sebou... Aby člověk uletěl nějakou vzdálenost a dostal se zpět, musí číst počasí, znát předpověď...





A co když to nevyjde?

No, musí se přistát. Buď na jiném letišti, nebo přistát na louce, poli... Předpovědi občas ne vychází, oblačnost umrtví stoupavé proudy a vy jen kloužete a musíte včas řešit plochu na přistání. Už třeba v půlkilometru si vyhlídím otevřenější terén, koukám na překážky a ve dvou stech metrech už musím zahajovat přistání.

A co když to vybrané pole vypadá svrchu dobře, ale zblízka zjistíte, že to ideální zdaleka není?

To se taky stane. Z louky je rázem obilí... Důležité je to ale vyřešit. Říká se, že přistání je dobré takové, když odejdete po svých. Letadlo se dá spravit vždycky. Mám za sebou spousty přistání na pole a ještě jsem nic nerozbila. Naštěstí. (smích)

Tenhle sport asi nebude pro horké hlavy, že...

Určitě. Musíte být v klidu a mít dopředu vymyšlené varianty, které vás mohou potkat. Jít s letadlem na přistání je vlastně podobné jako řídit lokomotivu. Nemůžete vyltnout do stanice a tam teprve řešit, kde a jak zastavit. S letadlem je to stejné, když si to dobře nespočítám, letiště prostě přeletím. Jak říkáme, člověk si musí udělat rozpočet. Vlastně úplně stejně jako u vlaku.

To jste během mistrovství měla asi dobrý rozpočet... Je to váš největší sportovní úspěch?

Jednoznačně! Sešel se zejména skvělý tým, domácí prostředí, ale taky jsme to nehrotili, chtěli jsme si to užít. Lítalo se ve třech třídách dle výkonnosti kluzáku. Já byla ve standardní třídě se dvěma dalšími Češkami, známe se velmi dobře, a ačkoli medaili berou jednotlivci, létáme jako tým. Blízko sebe. Hledáme stoupavé proudy společně a máme tak větší šanci na naší trase, kterou máme danou organizátory, něco najít. Jednotlivec na takových závodech ztrácí.

Co vám na to pak doma řekli?

No jsou hrdí a nadšení! Tatínek byl při vyhlášení naměkko, byl to vlastně i jeho sen, nejen můj. Maminka u toho bohužel nebyla, ale po telefonu byla také dojatá. A nakonec jsem si hymnu neposlechla jen jednou, ale hned čtyřikrát, protože jsme vyhráli i v ostatních třídách.

Čím to je, že je české plachtění tak silné? Máme na to třeba příhodnější podmínky?

To ano. Ale zase je pro nás nevýhoda, když se létá někde u vysokých hor nebo u moře, to je opět něco jiného. Nebo Austrálie byla zajímavá, to bylo něco naprosto jiného. Ale jak jsme se s cizinkami bavili, tak z našich podmínek byly nadšené.



Máte výjimečného kolegu, který by o své životní cestě na dráze i mimo ni rád pověděl ostatním? Dejte nám vědět na komunikace@cd.cz. Děkujeme!

Jak daleko se dá doplachtit?

To záleží hlavně na počasí. Nejvhodnější jsou dlouhé letní dny, kdy se dá odstartovat už kolem deváté ráno a letět třeba až do sedmi večer. V takových podmínkách se dá uletět i přes tisíc kilometrů. U sva-hového nebo vlnového létání jsou možné i ještě větší výkony. V Andách například drží rekord kolem dvou tisíc kilometrů a piloti se tam dostávají do výšek, ve kterých běžně létají dopravní letadla. Ale to už je skutečný extrém. ■

Jak se s euforií z výhry šlo poprvé do práce?

Trochu to bolelo (smích). Ještě týden poté jsme měli závody u nás doma, byla jsem tam jako organizátor, to jsem si moc užila. Skočit pak do práce, kde byly šichty vyskládané logicky natěsno, byla velká změna, ale stále s úsměvem na tváři. Byl to krásný čas. ■

Pro ComfortJet funguje tým napříč Českými drahami

Projekt CD 180, známý pod obchodním názvem ComfortJet, představuje největší investici Českých drah do obnovy vozidel od pořízení legendárních Pendolin před více než 20 lety. Celkem půjde o 20 netrakovních jednotek, 180 vozů v šesti různých typech schopných jezdit rychlostí až 230 km/h. ComfortJety budou schváleny pro provoz v sedmi státech a prakticky od počátku se s nimi setkáme v šesti z nich. Celková hodnota kontraktu včetně servisu a náhradních dílů činí 12,5 miliardy Kč. Smlouva byla podepsána v roce 2021 a od té doby se projekt stal symbolem modernizace dálkové dopravy Českých drah.



„Už od samotného začátku projektu ComfortJet bylo jasné, že z hlediska koordinace půjde o mimořádně náročný úkol. Abychom dokázali celý proces zvládnout v požadovaném čase, kvalitě a ke spokojenosti všech zúčastněných, bylo nutné zavést projektové řízení v pravém slova smyslu. Vznikl tak jeden tým odborníků napříč Českými drahami, který zajišťuje koordinaci všech dílčích aktivit spojených s plánováním, výrobou, schvalováním i samotným uváděním vlaků do provozu – a to jak u nás, tak i ve spolupráci se zahraničními partnery,“ vysvětluje Jan Hrabáček, vedoucí oddělení koncepce osobní dopravy a manažer projektu ComfortJet.

Sladění různých požadavků

V oblasti mezinárodní dopravy bylo základem všeho vznik dohody se všemi zahraničními partnery, jichž se nasazení ComfortJetů týká. Bylo nutné sladit nejen technické parametry nových souprav, ale

také jejich provozní a obchodní zapojení do konceptů jednotlivých dopravců.

„Výsledná konfigurace ComfortJetu je do značné míry kompromisem mezi požadavky všech partnerů,“ vysvětluje Jan Hrabáček, manažer projektu. „Typickým příkladem je kapacita soupravy – 555 míst k sezení. Museli jsme ji nastavit tak, aby vyhovovala poptávce ve špičkových časech nejen na domácí trase mezi Prahou a Brnem, ale také mezi Berlínem a Hamburkem, případně v relacích do Dánska, Rakouska či na Slovensko.“

Podobně vznikl i požadavek na maximální rychlost 230 km/h. Ten vychází z parametrů systémových tras v Německu (Berlín – Hamburk) nebo v Rakousku (Graz – Villach). „Pokud bychom tomuto standardu nevyhověli, nemohli bychom s ComfortJety jezdit například až do Dánska,“ doplňuje Hrabáček.

„Museli jsme splnit veškeré technické požadavky na interoperabilitu. Současně

ale bylo nutné vyhovět i specifickým podmínkám, které pro nás byly novinkou. U ČD jsme doposud zatím v takovém rozsahu neřešili požadavky na provoz v dlouhých tunelech nebo naopak po dlouhých mostech a estakádách, které se nacházejí mezi dánskými ostrovy,“ vysvětluje Jan Hrabáček. Vedení projektového týmu bylo svěřeno odboru obchodu osobní dopravy, který odpovídá za nasazení vlaků a jednání s partnerskými dopravci. Členy řídicího týmu jsou odborníci z dalších útvarů – odboru kolejových vozidel a provozu osobní dopravy, kteří mají na starosti především „železo“, tedy technické parametry a řešení vlaku; odboru informatiky, který řeší například informační systémy a digitální technologie na palubě; a také specialisté z Oblastního centra údržby střed a Oblastního ředitelství osobní dopravy střed, kteří se aktivně podíleli na zkušebních jízdách i samotném uvedení vlaků do provozu s cestujícími.



Od prosince do čtyř zemí

Podle potřeby se do projektového týmu zapojují další útvary a partneři Českých drah. Plánování zkušebních jízd a přesuny souprav jsou zajišťovány ze strany kolegů z úseku provozu, na školení a přejímacích jízdách jsou zapojeni vybraní strojvedoucí a vlakový personál, na vyzkoušení funkčnosti zařízení bistra se podílí kolegové z JLV apod. Tentýž proces následuje také v zahraničí s našimi partnery.

Aby byl přechod na nové vlaky bez problémů, zorganizovali jsme zkušební jízdy – např. v srpnu a v listopadu tohoto roku ve spolupráci s ÖBB na nové trati Koralmbahn mezi Grazem a Villachem s nejdelším rakouským tunelem, nebo v září ve spolupráci s DB a DSB do Dánska. „Zároveň jsme si se zahraničními partnery ověřili veškeré technologie nutné pro bezproblémový pravidelný provoz včetně takových zdánlivých drobností, jako je doplňování pitné vody nebo odsávání



Chci všem členům projektového týmu i všem dalším kolegům, kteří se na projektu účastnili, poděkovat za jejich nasazení, ochotu, profesionalitu a snahu dotáhnout projekt do úspěšného finále.
Jan Hrabáček

odpadní vody z nádrží, provoz v jednotlivých režimech blokování dveří, prověření rezervací a informačních systémů apod.,” vysvětluje Jan Hrabáček. Nyní stojí tým odborníků před splněním jednoho z těch nejdůležitějších cílů: nasazení Comfort-Jetů do plného provozu na linkách do Německa, Rakouska, na Slovensko, do Maďarska a od května 2026 také do Dánska. Jeho práce však nekončí. Poslední jednotky budou dodány v příštím roce a do jeho konce má být schválen provoz v režimu push-pull. Teprve potom bude většina práce na projektu dokončena.

Součástí každé přejímky soupravy není jen statická kontrola, ale také zkušební

jízda, během které se ověřují funkční parametry vybraných subsystémů – například klimatizace, centrální zdroj energie, systém řízení dveří, tzv. zelená linka, informační a rezervační systémy, diagnostika vozidel nebo WTB komunikace mezi soupravou a lokomotivou.

Všechno musí do sebe zapadnout jako puzzle. Zkušební jízda nám poskytuje širší prostor pro odhalení a včasné odstranění drobných problémů a nedodělků než samotné stacionární přebírání vozidel. Nejednou se stalo, že jsme soupravu po první zkušební jízdě nepřevzali a právě díky tomu jsme předešli možným komplikacím při provozu s cestujícími. ■



Kompletní ComfortJet jel při technicko-bezpečnostní zkoušce 230 km/h

Testování a schvalování nových vlaků Českých drah ComfortJet je rozděleno do celé řady dílčích kroků. V srpnu byl dosažen jeden z nejdůležitějších: Kompletní nový vlak vykonal technicko-bezpečnostní zkoušku v režimu tažení i sunutí. Lidově se takové jízdě říká také „policajtká“.



Aby se urychlila výroba a schválení nových vlaků, byla zvolena metoda postupného sestavování celé soupravy. Nejprve začala výroba vozů Ampz, Bmpz, Bbmpz a Bdmpz, které byly součástí už předchozího projektu CD50 známého pod označením InterJet. Z těchto vozů byly sestaveny osmivozové jednotky postupně nasazené na vlaky Ostravan a Berliner.

K nim přibýly dva další typy vozů, které jsou svým vybavením podstatně složitější. Jedná se o řídicí vůz Afmpz, jehož složitost souvisí především s instalací kompletního řídicího stanoviště, a restaurační vůz BRmpz, který je oproti klasickým vozům složitější kvůli instalaci gastronomické technologie. Ta má vliv například na specifické rozložení váhy celého vozu, na systém větrání nebo na celkovou energetickou náročnost vybavení restauračního vozu. Právě tyto dva nové typy vozů byly klíčové pro testování a schvalovací proces celého vlaku.

V dubnu letošního roku byla složena první kompletní devítivozová souprava a mohlo začít její finální testování

a schvalování. Významný milník byl dosažen 8. srpna 2025, kdy byl aktivní řídicí vůz poprvé otestován při maximální rychlosti 230 km/h. Testy probíhaly v Rakousku na nové Západní dráze mezi Vídní Hütteldorfem a Amstettenem a zahrnovaly opakované rozjezdy a zastavení při různých rychlostech až po maximální rychlost 230 km/h.

Před tím však bylo nutné provést řadu přípravných kroků. Protože vlak bude jezdit v sedmi zemích, musí být vybaven příslušnými vlakovými zabezpečovacími systémy jednotlivých států a také evropským systémem ETCS, který musel být plně funkční. Všechny systémy byly otestovány 7. srpna na nové Západní dráze a úspěšné výsledky tohoto dne dávaly naději na hladký průběh následujícího testu, což potvrdila i společnost Rail Cargo Austria, která zajišťovala vlastní jízdy. Byl to velký úspěch a zároveň motivace pro celý projektový tým, zejména ve chvíli, kdy se naplnily plány z roku 2021 a vlak dosáhl ve třináctikilometrovém tunelu Wienerwald maximální rychlost 230 km/h.

Jaký je recept na úspěch tohoto projektu, který umožnil dosahovat milníků včas? „Už ve fázi nabídky jsme si uvědomili, že klíčovým faktorem bude proces schvalování. Proto jsme mu od začátku přidělili nejvyšší prioritu – stal se hlavním hnacím motorem projektu,“ vysvětluje vedoucí dílčího projektu Gerald Schultze.

U tak rozsáhlého projektu je zásadní týmová spolupráce. Nejde jen o různé lokality, které se na projektu podílejí, jednotlivé části se vyrábí např. v Grazu, Vídni, Mnichově a v Ostravě, ale také o skutečnost, že konsorcium tvoří partneři, kteří jsou na světovém trhu zároveň konkurenty. To s sebou nese přirozeně i určitá rizika při realizaci tak rozsáhlého projektu. Ta byla včas definována a řešena prostřednictvím pravidelných projektových workshopů. Tým se tak neustále rozvíjí a posiluje svou soudržnost. „Je to skvělý pocit zažívat vzájemnou důvěru a motivaci, když vidíte, že i ti nejmladší kolegové jsou od začátku plně respektováni,“ dodává projektový manažer Christoph Pichler. ■



Po úspěšné prezentaci a sérii zkušebních jízd na nové trati Koralmbahn na konci srpna 2025 jsou nyní před realizačním týmem projektu další dílčí cíle: do jara 2026 dokončit výrobu zbývajících šesti souprav a uzavřít všechny testovací jízdy rychlostí 230 km/h v Rakousku. Konečnou metou je pak finální schválení pro provoz ve všech sedmi zemích pro rychlost 230 km/h v režimu push-pull do konce roku 2026.

Restaurační vůz, který přežil éry: příběh WRmz⁸¹⁵

Při zpětném pohledu na stav československé železnice po roce 1989 lze bez obav říct, že nebyl zrovna valný. Zoufale zastaralá infrastruktura s obrovským vnitřním dluhem, přezaměstnanost, nebývalé fixní náklady a vozový park, který byl sice funkční, ale moderní trendy sledoval z uctivého povzdálí.

To se samozřejmě týkalo i flotily jídelních vozů. Ta byla pro obsluhu zejména prestižních vlaků EuroCity, na jejichž provozu se od roku 1991 začaly Československé dráhy podílet, technicky zcela nedostatečná. Prvním poslem moderní doby se stala urychlená rekonstrukce tehdy nejnovějších jídelních vozů WRRm pro vlaky kategorie EuroCity.

V těch sice působily se svými špalíkovými brzdami už poněkud nedůstojně – společnost jim také dělaly vozy německých, rakouských či švýcarských drah – zato zdařilý interiér ostudu rozhodně nedělal. Zajímavé přitom je, že poslední modernizované vozy se zároveň staly prvními vozy ČSD vybavenými klimatizací.

Bylo jasné, že pro vlaky EuroCity si budou muset Československé, resp.

po roce 1993 České dráhy pořídit zcela nové vagony. První objednávka na 45 vozů od firmy SGP Siemens pro vlaky vyšších kategorií přišla v roce 1995. A byly to právě vozy jídelní, které konsorcium MSV Vagonka a SGP Siemens dodalo v letech 1997 a 1998 jako první.

Skok do 21. století

Deset vozů tehdejší řady WRRmz (nyní WRmz⁸¹⁵) znamenalo skok rovnou do 21. století. Rychlost až 200 km/h, kotoučové brzdy, komfortní vypružení a hlavně – moderní interiér včetně klimatizace. Dnes samozřejmosti, tehdy vymoženosti. Jídla měla uspořádání sedadel 2+1, uprostřed kuchyň a na druhém konci barový oddíl. Ke změnám docházelo také v technologii vybavení kuchyně.

Postupné omlazování a modernizace Českých drah se do způsobu stravování na palubě propisovaly čím dál více. Jednotky Pendolino před dvaceti lety jako první naznačily další trend – přechod k uceleným jednotkám, velkoprostorovému rozvržení interiéru a modernějšímu stravování. Pendolina si přivezla barové oddíly místo klasické jídelny a revoluci v podobě donášky jídla na místo.

Kompromis mezi Pendolinem a klasickým jídelním vozem přinesly railjetty. Restauraci a přílehlým místům k sezení je věnována polovina vagonu, na niž navazuje standardní oddíl první třídy. A z tohoto řešení vychází také restaurační vozy ComfortJetu – s tou výjimkou, že navazuje oddíl druhé třídy.





Za dobu životnosti vozů WRmz⁸¹⁵ rovněž došlo k řadě změn u jeho souputníků. Původní velké „hospody“ a barové BRcm (resp. BRmee) byly postupně buď vyřazeny, nebo transformovány v kombinované vozy první třídy a bistra ARmpee indexů 829 a 832. K nim ještě přibýly velké jídelní vozy WRmz⁸¹⁷, které jsme odkoupili v rámci většího balíku vozů od rakouských drah. V současnosti disponujeme 63 vagony, na jejichž palubě si cestující mohou dopřát plnohodnotné jídlo, přičemž očekáváme dodávku dalších 11 ComfortJetů v kompletní sestavě.

Cesta ke špičkové gastronomii

Ještě větším vývojem než samotné vozy prošly od devadesátých let služby na palubě a technické vybavení zázemí. Plynové sporáky a nutné součásti jako propan-butanové lahve se musely s vyššími rychlostmi poroučet, přibýly nejprve elektrické sporáky, posléze kvalitní konvektomaty k regeneraci předpřipravených jídel. Dříve nemyslitelným luxusem je dnes již standardní nabídka čepovaného piva, kvalitní zrnkové kávy, ruční mytí nádobí nahradily myčky, zcela se změnil způsob doplňování a distribuce jídel.



Nejzásadnější skok pro cestující najdeme ale v samotné nabídce jídel, jejich kvalitě a dostupnosti, což se ostatně odrazilo v mohutné renesanci stravování na kolejích. V raných devadesátých letech se v jídelních lístcích vlaků EC směřujících do Rakouska a Německa nabízela Pražská omeleta za 151 korun československých, Kyjevský boršč za 104 korun nebo obložený švýcarský řízek s opékanými brambory za 298 korun. To nejsou zrovna ceny lidové jídelny. Pokud bychom započítali kumulovanou inflaci do dnešní doby, vyšel by onen tehdejší řízek na přibližně 1 400 současných korun. A kdybychom vzali v úvahu čistě poměr k průměrné mzdě ve společnosti, pak by tento řízek dnes vyšel na 3 000 korun. Tehdy se zkrátka na rozdíl v kupní síle obyvatelstva nehledělo a ceny odpovídaly evropskému standardu, jak ostatně hlásal samotný jídelní lístek.

Vozy restaurační	WRmz ⁸¹⁵	10
Vozy restaurační	WRmz ⁸¹⁷	6
Vozy 1. tř. / bufet, bistro	ARmpee ⁸²⁹	18
Vozy 1. tř. / bufet, bistro	ARmpee ⁸³²	6
Comfortjet	BRmpz ⁸⁸²	9 (bude 20)
Railjet	ARbmpz ⁸⁹²	7
Pendolino		7

A v současnosti? České dráhy ve spolupráci se společností JLV nabízí v restauračních vozech tu nejkvalitnější gastronomii za ceny, které snesou s dřívějšími srovnání nanejvýš nominálně. Koncept moderních jídel ze stálého lístku i sezonních nabídek vzniká v testovacích kuchyních za spolupráce s Asociací kuchařů a cukrářů ČR a na palubách je díky kvalitní technologii distribuován ve formě, jež snese srovnání s kvalitními restauracemi.

I díky tomu se restaurační vůz WRmz⁸¹⁵ stal na trati do Německa živoucí legendou. A to takovou, že jejich současný přesun na trať na Ostravu provází publicita nevídaného charakteru. Německé sousedy však můžeme uklidnit – svíčkovou, schnitzel, čepovanou Plzeň či speciality ze sezonní nabídky si na Berlinerech dají i nadále. A stále chutnají skvěle. ■

Mikulášské jízdy kolem Prahy



O víkendu 29. a 30. listopadu budou okolím hlavního města již tradičně projíždět parní mikulášské jízdy. V sobotu se můžete svézt dopoledne na Karlštejn a odpoledne se vydat na okružní jízdu přes Pražský Semmering a Prokopské údolí. V neděli se pak pára vydá Posázavím přes Jílové, Týnec nad Sázavou, Čerčany a Strančice zpět do Prahy.



200 ROK
EVROPSKÉ
ŽELEZNICE
1825–2025



Co stvořilo železnici

Dvoustleté výročí železnice si Národní technické muzeum připomíná speciální výstavou „Co stvořilo železnici, co stvořila železnice“. Originálním způsobem prezentuje příběh kolejové dopravy jako základního hnacího motoru proměny našeho kontinentu. Návštěvníci uvidí řadu unikátních exponátů včetně interaktivních, přičemž na své si přijdou jak dospělí, tak i děti.



Mikuláš v Lužné

Krátké a intenzivní probuzení ze zimního spánku chystá ČD Muzeum v Lužné u Rakovníka. V sobotu 6. prosince v něm nepotkáte pouze drážní skvosty, ale také družinu Mikuláše. Do Lužné navíc pojede parní vlak z Kladna nebo Stochova tažený Všudybylkou a s bufetovým vozem.



Výstava modelů v Hradci Králové

Královéhradecký klub železničních modelářů pořádá od soboty 8. listopadu do pondělí 17. listopadu jubilejní, 40. výstavu modelů železnic. K vidění budou klubová kolejiště Vysočina a Velký Brod, SouthWest USA a mnoho modelů jak továrních, tak rukodělné produkce. Přístup bude z prvního nástupiště a otevřeno bude ve všední dny odpoledne a o víkendech po celý den.

Fotokoutek

Čtenářské foto

Pochlubte se svými fotoúlovkami

Železnice je velmi fotogenická. Proto do rubriky Fotokoutek zařazujeme i snímky od vás, našich čtenářů a kolegů. Zachytili jste pěkný moment, výhled nebo detail z prostředí, který se týká Českých drah? Podělte se o něj! Rádi vaši fotky otiskneme.

26

Fotografie zasílejte do 20. listopadu na adresu komunikace@cd.cz. Nejlepší kousky zveřejníme v příštím vydání. Zasláním fotografie zároveň souhlasíte s jejím využitím pro potřeby komunikace a marketingu Českých drah.



Tuto krásnou momentku seřazených Vectronů z pražského hlavního nádraží nám poslal pan Libor Neupauer z GR.

POMŮCKA: EREB, OTS, TORON, VAŽ	DÍLENSKÝ STŮL	OBECA NA BEROUNSKU	OPOJNÝ POLYNĚSKÝ NÁPOJ	UČINIT	PATŘÍČÍ DANĚ		STAROŘECKÁ SLOUPOVÁ SÍN	PRES	SOUŠ OBKLOPENÁ VODOU	IZOTOP RADONU		VYUČENÝ ŘEMESLNÍK	CIZÍ ZNAČKA LYŽÍ	SKLADBA PRO DEVĚT NÁSTROJŮ	JMÉNO ZPĚVAČKY BARTOŠOVÉ	PÁČIDLO
JESTLIŽE						NÁBĚŽNÁ PLOŠKA LETADLA					BÍLÝ SPORT					
KOLONIE						BÝV. SLOV. POLITIK ZEĎ NAD HL. ŘÍMSOU					TĚŽKÝ KOV BEZPEČN. TRHAVINA					
3. ČÁST TAJENKY																
JAKOST								ROMÁNOVÁ NOVELA VOJENSKÝ POVEL								
	DOMÁCKÝ SAMUEL	HLASITĚ JÍST	SPOJKA 1. ČÁST TAJENKY				POTOPENÍ OTROK (KNIŽNĚ)						KAVKAZSKÝ HUD. NÁSTROJ ZEMNÍ OLEJ			
EXITUS					KONSTRUKCE STŘECHY OBECA U ŽILINY					NEW YORK RANGERS INFERNO				PŘESVĚD- ČENÍ	SARMAT	ZKOUŠKA
AVŠAK				BÝV. VOJ. AKADEMIE NÍŽKA DŘEVI- NA (SLOV.)					TAJNĚ PŘEVÁŽET SLOSOVÁNÍ							
ŠKRABOŠKA						PLOVOUČÍ UBYT. ZAŘÍZ. JINÝM ZPŮSOBEM						PŘÍČINLI- VOST NĚKDY				
	DRUHOVÁ ČÍSLOVKA BÝV. ESTON- SKÝ HEREC						KORÝŠ AROMATICKÉ KORĚNÍ				KAPROVITÁ RYBA SMAŽENÝ VAJ. POKRM					
HLINĚNÝ DECHOVÝ HUDEBNÍ NÁSTROJ							POTŘEBA JÍST BALKÁNSKÝ STÁT						VÝCHODNÍ SLOVAN PODLAHOVÉ KRYTINY			
PÁN S KOUZELNOU BUŘINKOU				ZOLÓV ROMÁN KUS LEDU					CHYBA LATINSKÝ VZDUCH					NEOBÍHAT	PODSVĚTÍ (KNIŽNĚ)	SLUPKA
KULEČNÍKOVÝ ÚDER					HERNIE TEXTOVÁ ZKRATKA					AZBEST CIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO						
	ŽÁDNÁ VĚC	PAPOUŠEK PROTINOŽEC				2. ČÁST TAJENKY LETADLO (OBECE)										
ZAPOČATĚ							OPERNÍ PÍSEŇ PRODEJE					CIZÍ PLOŠNÁ MÍRA (SLOV.) UŠNÍ TĚLÍSKO				
EVROPSKÁ REKA				BEZPILOTNÍ LETOUN ANGLICKY MLUVIT					A SICE KRÁSA (KNIŽNĚ)				TEN I ONEN VĚDRO U STUDNY			
RESPEKTO- VAT					OBDIV VERNŮV KAPITÁN					KORÁLOVÝ ÚTES CIZÍ ZNAČKA AUT					DOMÁCKÝ LADISLAV (SLOV.)	SVAZEK SLÁMY
	JM. HERCE TROJANA ENERGET. REGUL. ÚŘAD					JM. PĚVCE BLACHUTÁ JEHLIČNAN					KOLEM ZKR. SOUHV. ERIDANUS					
VOJENSKÉ NÁRAMENÍKY							VYZÝVAT									
AMPLITUDA							ODVOZENÍ (ODBORNĚ)									
KONČETINY				SYMETRÁLY			HLINÍKOVÁ SLITINA					VRCHOLNÝ (Z ANGL.)				

O legendárních restauračních vozech WRmz⁸¹⁵ jsme se rozepsali v rubrice historie. Se startem dvaceti moderních restauračních vozů v soupravách ComfortJet sice opouští spojení s Německem, ale z kolejí našťstí zcela nezmizí.

Vyluštěnou tajenku křížovky zasílejte na e-mail komunikace@cd.cz do 20. 11. 2025 a uveďte prosím své celé jméno a pracovní pozici u ČD, a s. Vylosovanému šťastlivci zašleme dárek a v příštím vydání uveřejníme jméno i pracoviště výherce. Tím posledním je zatím Barbora Slimaříková z OPT Olomouc. Gratulujeme!

Vaše osobní údaje jsou zpracovávány v souladu s českými a evropskými právními předpisy.



Přečtěte si časopis
Železničář také
elektronicky.



Možnost registrace k praktickému lékaři na POLIKLINIKÁCH AGEL pro zaměstnance ČD

Můžete využít i celou řadu screeningových vyšetření hrazených ze zdravotního pojištění. Zdarma a bez složitého zařizování. Např. vyšetření kolorektálního karcinomu, screening rakoviny plic, prsu, slinivky, děložního hrdla nebo prostaty, vyšetření na osteoporózu, demenci či aneuryzma břišní aorty.

Poliklinika AGEL Olomouc

Jméno a příjmení: Hana Stejskalová
E-mail: hana.stejskalova@pol.agel.cz
Tel.: 581 071 130

Poliklinika AGEL Plzeň

Jméno a příjmení: Eliška Trisková
E-mail: eliska.triskova@pol.agel.cz
Tel.: 720 869 801

Poliklinika AGEL Přerov

Jméno a příjmení: Lenka Calábková
E-mail: lenka.calabkova@pol.agel.cz
Tel.: 581 274 206

Poliklinika AGEL Nymburk

Jméno a příjmení: Radana Srbová
E-mail: radana.srbova@pol.agel.cz
Tel.: 602 393 010

Poliklinika AGEL Ostrava, Bohumín, Kopřivnice

Jméno a příjmení: Alena Hurtová
E-mail: alena.hurtova@pol.agel.cz
Tel.: 702 214 443

Poliklinika AGEL Praha Italská

Recepce
E-mail: recepc@pol.agel.cz
Tel.: 221 087 111

Poliklinika Česká Třebová, Pardubice

Jméno a příjmení: Bc. Jana Paldusová
E-mail: jana.paldusova@pol.agel.cz
Tel.: 605 453 454