

ČD železničář

leden / 2026 Časopis pro zaměstnance Českých drah

Téma:
Hrdinové mezi námi

Rozhovor:
s Michalem Krapincem,
generálním ředitelem ČD



Den s:
Miroslavem Boškou,
lokomotivním dispečerem

42,5 milionu

Česká železnice má za sebou první rok výhradního provozu zabezpečovacího systému ETCS. Od ledna do konce listopadu 2025 systém dohlédl na více než 570 tisíc vlaků, které ujely přes 42,5 milionu kilometrů.



Přečtěte si časopis
Železničář také
elektronicky.

2 043

Právě takový počet strojvedoucích s potřebnou kvalifikací ETCS u nás pracuje k 1. lednu 2026. Pro její získání je třeba absolvovat online i prezenční školení, praktické řízení a samozřejmě zkoušku způsobilosti.

99,7 %

Systém vykazuje vysokou spolehlivost. Dostupnost ETCS dosáhla v listopadu s prvním sněžením i v prosinci 99,7 %. Současně se pod plným dohledem ETCS nestalo, že by vlak nedovoleně projel návště Stůj a ohrozil tím jinou soupravu. Žádný vlak v režimu výhradního provozu také nepřekročil maximální dovolenou rychlost.

653

Výhradní provoz ETCS aktuálně běží na 653 kilometrech tratí v ČR. Ve smíšeném provozu funguje navíc bezmála dalších 400 kilometrů.

690

Vedle nákupu nových vozidel s mobilní částí ETCS také průběžně vybavujeme ta stávající. Aktuálně provozujeme 690 vozidel s aktivním evropským zabezpečovačem, z toho 270 tvoří nová vozidla, přibližně 420 ta modernizovaná.



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: Tomáš Lukašík

Redakce: Vít Čepický, Petr Štáhlavský, Anna Curtis Lit

Grafická úprava: Sevenart, s.r.o.

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

E-mail: komunikace@cd.cz

Obsah

4 Foto měsíce
Zima zavítala na západ Čech

6 Modrý svět
To nejpodstatnější,
co se odehrálo na přelomu roku

9 Nepřehlédněte
IT transformace:
co nás čeká a proč

10 Rozhovor
s Michalem Krapincem,
generálním ředitelem

14 Téma
Hrdinové mezi námi

18 Den s
dispečerem
Miroslavem Boškou

22 Od kolejí
Rok ve výhradním provozu ETCS

24 Historie
s okřídleným kolem
Počátky zabezpečení na železnici

26 Tipy redakce a soutěž
Pochlubili jste se nám svým
posledním železničním fotoúlovkem?



**I v letošním roce budeme přebírat
desítky nových vozidel**



28x
RegioFox



5x
ComfortJet



30x
Vectron 384

Zima zavítala na západ Čech

Letošní leden na jednu stranu zkouší všechny naše kolegyně a kolegy v provozu, zároveň ale dělá radost fotografům železnice. V redakci se nám k naší radosti sešlo hned několik zajímavých snímků, z nichž jsme vybrali jeden aktuální ze západu Čech.

Na spoji rj 512/515 jedoucím přes celou republiku z Bohumína do Františkových Lázní a zpět se kromě netrakční jednotky Railjet usídlil také nejmodernější Vectron řady 384. Fotografie byla pořízena poblíž železniční stanice Stříbro v pátek 9. ledna 2026.

FOTO: FRANTIŠEK BUBA



Co je u nás v ČD nového

Redakce | Foto: Jan Chaloupka, Vít Čepický, archiv ČD



Objednávka ComfortJetů spěje do finále, zařadili jsme už 16. kompletní jednotku

Rok 2026 jsme odstartovali pokračující obnovou vlaků a rozšířením flotily moderních devítivozových jednotek ComfortJet. Od výrobce jsme převzali v pořadí už 16. jednotku včetně řídicího a restauračního vozu. Začala tak dodávka posledních pěti objednaných ComfortJetů, které za poměrně krátkou dobu zásadně mění tvář naší dálkové dopravy, ale zprostředkovaně přináší zlepšení i na dalších vlcích ostatních kategorií. Aktuálně ComfortJety vysíláme například do Vídně, Villachu, Budapešti, Bratislavy nebo Berlína.

Vybíráme dodavatele až 120 bateriových vlaků

Pokračujeme v další modernizaci regionální dopravy. Aktuálně hledáme částečně nízkopodlažní dvounapětové jednotky, které zvládnou provoz pod trolejí i na baterie. Vlak nabídnou kapacitu minimálně 121, resp. 140 míst k sezení, klimatizovaný velkoprostorový interiér s 1. a 2. třídou a dostatek prostoru pro kočárky, kola i větší zavazadla. Samozřejmostí bude Wi-Fi, zásuvky a USB konektory, moderní informační systém i zabezpečení GSM-R a ETCS. Maximální rychlost dosáhne 160 km/h při jízdě pod trakčním vedením a 120 km/h v bateriovém režimu. České dráhy garantují odběr 13 jednotek z rámcových kontraktů až na 120 vlaků, další kusy budou pořizovány podle potřeb jednotlivých

krajů. Umožní to zavést přímé vlaky bez přestupu mezi hlavními elektrizovanými a vedlejšími motorovými tratěmi. Lépe tak propojí regionální centra s menšími sídly a s venkovem.



Úsek lidských zdrojů povede Jan Staněk

Představenstvo Českých drah pověřilo na svém lednovém zasedání řízením Úseku lidských zdrojů Jana Staňka. Do této role nastupuje s cílem navázat na dosavadní práci a dál rozvíjet oblast péče o zaměstnance napříč společnostmi.

Jan Staněk chce ve své nové pozici klást důraz především na spolupráci, otevřenou komunikaci a podporu zaměstnanců v každodenní praxi.

„Velmi si vážím důvěry, kterou jsem dostal. České dráhy jsou velká a různorodá organizace a těším se na spolupráci s kolegy napříč firmou. Rád bych, aby náš úsek byl lidem co nejbliž a byl jim oporou v běžných pracovních a životních situacích,“ uvádí Jan Staněk. Janu Staňkovi přejeme v nové roli mnoho úspěchů.

» Lidé jsou pro České dráhy zásadní. O to důležitější je, aby oblast lidských zdrojů vedl někdo, kdo firmu dobře zná a rozumí jejímu fungování. Jan Staněk má s Českými drahami dlouhodobou zkušenost a věřím, že na tuto práci dobře naváže.



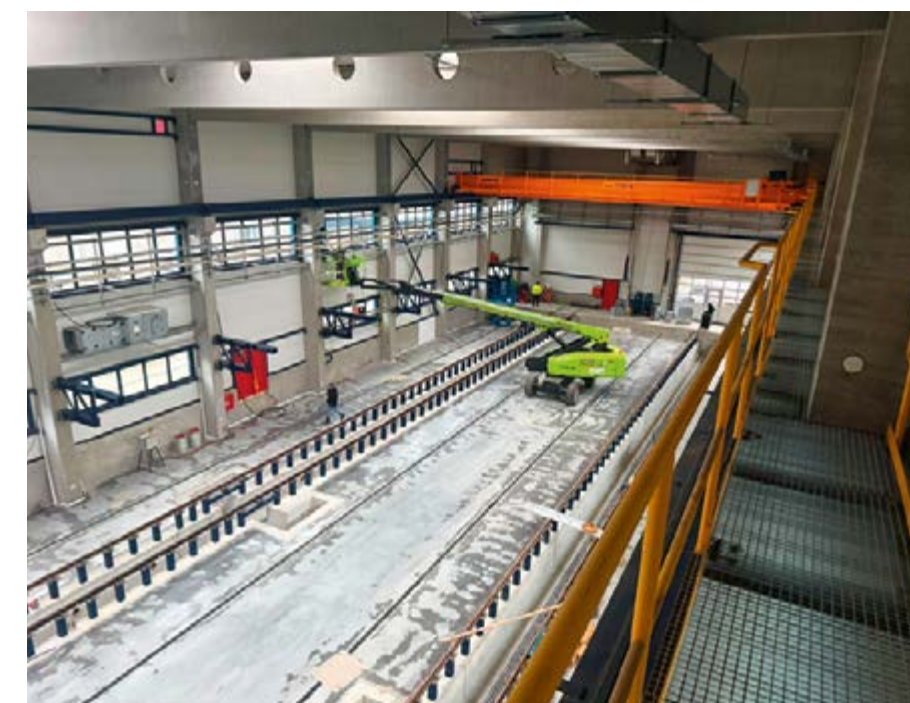
Michal Krapinec
předseda představenstva
a generální ředitel Českých drah

Představenstvo Českých drah je od nového roku tříčlenné

V návaznosti na rozhodnutí Řídicího výboru Českých drah o změně stanov společnosti rozhodla v pondělí 22. prosince Dozorčí rada Českých drah o úpravě složení představenstva. Od 1. ledna 2026 pracuje představenstvo Českých drah ve tříčlenném složení v souladu s novým zněním stanov: Michal Krapinec – před-



seda představenstva, Jiří Jeřeta a Lukáš Svoboda. Součástí této změny je také ukončení působení Blanky Havelkové ve funkci členky představenstva Českých drah k 31. prosinci 2025.



V Havlíčkově Brodě finišuje výstavba nové opravárenské haly

Když jsme v letním dvojčísle psali o nové havlíčkobrodské opravárenské hale naposledy, byla hotová hrubá stavba a opláštění, ale uvnitř se ještě nacházelo ryzí staveniště. Dělníci zde však odvedli kus práce, a tak se nyní můžeme podívat na dokončovaný interiér. Hala včetně požární a retenční nádrže a přidruženého skladu olejů a čističky odpadních vod by měla být hotová na jaře a poskytne

odpovídající zázemí tamějším moderním vozidlům, tedy RegioPanterům řady 650 a motorovým vozům řad 841, 844 a 847. Celková výše investice přesahuje 235 milionů bez DPH.



Prohlédněte si fotky dokončované haly!



Konec hákovnice v Roudnici

Pod roudnickým Špindlerovým mostem zmizely z trolejového vedení hákovnice. Ty měly chránit dělníky na mostě, ale zároveň zde celkem 18x došlo ke stržení sběrače projíždějícího vlaku a většinou rovněž k rozsáhlé poruše trakčního vedení na jedné z našich nejfrekventovanějších tratí. Současná výměna za dvojistou ochranu izolovaného úseku pod mostovkou prostřednictvím teflonových tyčí by však konečně měla přispět ke spolehlivosti provozu během protahující se rekonstrukce mostu.

Situace pro strojvedoucí nebyla v Roudnici nad Labem jednoduchá. Zejména u vlaků, které se z nádraží rozjížděly směrem k Ústí nad Labem, bylo třeba před „stahovačkou“ provést řadu úkonů a zároveň rozjet vlak natolik, aby nedošlo k uvíznutí v beznapětovém úseku. K definitivní stabilizaci provozu by tak měla přispět sestava teflonových tyčí. Na každé troleji jsou před mostem dvě, které tak vytváří izolované pole chránící před přetahem napětí sběračem do beznapětového úseku.

Časopis Železničář bude nově vycházet čtvrtletně

Od ledna tohoto roku bude časopis Železničář vycházet v novém rytmu – čtvrtletně místo dosavadního měsíčního vydávání. Změna nám umožní nabídnout rozsáhlejší a obsahově bohatší čísla s větším počtem stran a novými rubrikami. Při přípravě obsahu se chceme víc inspirovat vašimi podněty z ankety, ve které jste nám dali cennou zpětnou vazbu. Železničář tak bude mít více prostoru pro témata, která vás skutečně zajímají. I nadále zůstane dostupný jak v tištěné, tak v elektronické podobě.



IT transformace: co nás čeká a proč

Rok 2026 bude rokem plným změn v IT. Čeká nás nasazení Microsoft365 pro většinu uživatelů, nová VPN, nové funkce systému SBM pro zadávání požadavků vůči IT a mnohá další vylepšení, která posunou IT služby Českých drah do 21. století. Bude za tím i mnoho práce na neviditelné části informačních systémů, do kterých běžný uživatel nevidí, a to bude občas přinášet změny v nastaveních. O veškerých změnách vás ale budeme včas informovat.

Tomáš Lukašik | Foto: Canva

IT prostředí Českých drah nevzniklo přes noc. Budovalo se postupně více než 35 let, v různých etapách, za různých podmínek a s různými technologickými možnostmi. Řada systémů byla navržena v době, kdy se neřešila dnešní kybernetická rizika, neexistoval cloud a bezpečnost ani dostupnost neměly takovou váhu jako dnes. To, co tehdy fungovalo dobře, už dnes často naráží na své limity – ať už z hlediska bezpečnosti, podpory nebo dalšího rozvoje.

Právě proto jsme zahájili postupnou transformaci IT. Jejím cílem není komplikovat vám práci, ale naopak vytvořit stabilní, bezpečné a dlouhodobě udržitelné prostředí, které bude firmě i zaměstnancům sloužit další roky. V praxi to znamená, že změn bude

více než dříve a některé věci mohou dočasně fungovat jinak, než jste byli zvyklí. Občas se nevyhneme ani krátkodobým omezením.

Již brzy vás budeme informovat o novém způsobu přihlašování do VPN pro vzdálený přístup. Pro uživatele bude jednodušší a stabilnější, pro České dráhy pak především bezpečnější. Průběžně vás také budeme oslovovat s instalací Microsoft365, chystáme nový intranet. Také se budeme čím dál častěji setkávat s dvoufaktorovým ověřováním, které s sebou modernizace nástrojů přináší. Všechny změny mají ale jedno společné – budeme vás o nich zavčas informovat. Také pokud byste sami chtěli přispět svou zpětnou vazbou, můžete nám kdykoli napsat na it@cd.cz. ■

„Víme, že ne všechny změny jsou příjemné. Zároveň ale platí, že bez těchto kroků se nikam neposuneme, a také to, že odkládání změn by znamenalo větší rizika a problémy v budoucnu. Proto bych vás chtěl požádat o trpělivost v období změn a také slíbit, že změny nejsou náhodné. Přinesou nám IT prostředí hodně naší společnosti.“



Jan Hazlbauer
ředitel odboru informatiky

Zadávali jste požadavky v systému Patriot? Nově nastupuje SBM

Před Vánoci jsme spustili systém SBM (Service business manager), který nahradil Patriot pro zadávání uživatelských požadavků. Zatímco pracovníci HelpDesku, řešitelé i garanti budou nadále v systému Patriot pracovat, uživatelé už budou vkládat své požadavky do nového prostředí.

Díky novému systému uvidíte aktuální stav a průběh řešení v reálném čase, obdržíte notifikaci při změně stavu požadavku a zadávání i schvalování požadavků bude celkově rychlejší.



Modernizace jako motor změny

Michal Krapinec

Předseda představenstva a generální ředitel

ComfortJety, RegioFoxy, rychlé Vectrony i investice do opravárenského zázemí. Generální ředitel Michal Krapinec v rozhovoru vysvětluje, proč je modernizace klíčem ke konkurenceschopnosti a co všechno se skrývá za spolehlivým provozem.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

Pane generální řediteli, vstupujete už do čtvrtého roku ve funkci. S jakými plány a očekáváními jdete do nového roku?

Do nového roku vstupuji s cílem, který zní možná jednoduše, ale v praxi je o to důležitější, aby se nám všem lépe pracovalo a abychom dokázali dlouhodobě udržet kvalitu služeb, kterou od nás cestující právem očekávají. Čeká nás další etapa obnovy vozidel, zároveň ale silný tlak na včasnost a spolehlivost provozu. Do toho přibývá velké množství výluk souvisejících s opravou infrastruktury, což je pro nás obrovská výzva nejen po organizační stránce, ale i v komunikaci směrem k cestujícím.

Je něco, co vás v každodenním provozu pořád znovu dokáže překvapit?

Stále mě překvapuje, jak je železnice „živý organismus“. Můžete mít sebelepší plán, ale realita provozu ho během několika minut dokáže úplně změnit. Ať už kvůli počasí, závadě na infrastruktuře, nebo jiné mimořádnosti. Každý den se potvrzuje, že rozhodování v provozu je otázkou minut, velké míry odpovědnosti a samostatnosti.

Když pak vidím, jak si kolegové dokážou poradit i v hodně složitých situacích, jak spolupracují napříč profesemi a útvary, znovu a znovu mě to utvrzuje v tom, že na železnici pracují lidé, kteří tomu opravdu rozumějí a berou svou práci jako poslání, ne jen jako zaměstnání.

Když se setkáváte se zaměstnanci přímo v provozu, co vám říkají nejčastěji?

Většinou jde o velmi konkrétní a praktické věci. O tom, co by šlo dělat jednodušeji, kde je zbytečná administrativa, kde chybí vybavení nebo personál. Právě tahle zpětná vazba je pro mě nesmírně cenná, protože vychází z konkrétní směny a skutečné každodenní reality.

Zároveň slyším často pozitivní reakce, třeba na nová vozidla nebo vylepšené zázemí. Lidé chtějí hlavně vědět, že jejich práce má smysl a že vedení vnímá problémy provozu. Snažím se proto mluvit otevřeně o tom, co dokážeme změnit rychle, a co je naopak běh na delší trať.

Podívejme se trochu na činnost naší firmy. Jaký byl v loňském roce zájem o cestování vlaky Českých drah?

Velký, i když jsme se na předcovidová čísla zatím nedostali. Počet cestujících je v celku stabilní a za celý rok je na podobné úrovni jako v roce 2024, pokud odečteme některé linky, které přešly pod jiné dopravce. Dobře se držíme i proti naší největší konkurenci, kterou je nyní auto.

Pohonné hmoty jsou nejlevnější minimálně od roku 2020 a člověk, když plánuje cestu, tak většinou počítá jen cenu za benzin nebo naftu. Že náklady na provoz auta zahrnují také jeho pořízení a amortizaci,

servis, pojištění, dálniční známku a v podstatě i cenu za řidiče, o tom člověk neuvažuje. Ale my všechny tyto náklady musíme do ceny jízdného kalkulovat, jinak by nám hospodaření nevycházelo.

Proto musíme nabízet zákazníkům co nejlepší služby a přidanou hodnotu, kterou v autě nemá. Třeba možnost ve vlaku pracovat nebo odpočívat. To se odráží v zájmu o dálkovou a mezinárodní dopravu, například na linkách mezi Prahou a Berlínem, Drážďany nebo Vídní. Prostě tam, kde nabízíme ty nejmodernější soupravy.

V loňském roce modernizace pokračovala. Které vlaky jsme uvedli do provozu?

Výkladní skříň jsou určitě ComfortJety. Na konci roku jsme disponovali už 15 kompletními devítivozovými jednotkami a vyjeli jsme nejen na linku Berliner, ale také na Vindoboně a díky novému vlaku jsme od maďarských kolegů převzali vozbu Hungarie.

Pokračovala dodávka motorových jednotek RegioFox. Těch bylo dodáno více než 20 do Plzeňského, Středočeského a Královéhradeckého kraje.

Samozřejmě nesmím zapomenout na dvacítku rychlých Vectronů. Loni jsme zahájili jejich zkušební provoz. Krátce před Vánoci byly lokomotivy schváleny Evropskou železniční agenturou a ještě do konce roku jsme jich 20 převzali.

„Musíme nabízet zákazníkům co nejlepší služby a přidanou hodnotu, kterou v autě nemají. Třeba možnost ve vlaku pracovat nebo odpočívat. To se odráží v zájmu o dálkovou a mezinárodní dopravu tam, kde nabízíme ty nejmodernější soupravy.“





Modernizace vozového parku je jedno z nejčastějších témat. Co konkrétně se chystá letos?

Modernizace je pro nás skutečným motorem změny. Nejde jen o komfort, ale také o konkurenceschopnost a spolehlivost služeb. Do nových vlaků investujeme desítky miliard korun a v posledních letech jsme převzali stovky nových vozidel.

12

Letos bude pokračovat dodávka nových dálkových souprav ComfortJet. Zbývá jich ještě pět, přitom první z nich jsme převzali v lednu. Poslední má být dodána během jarních měsíců. Potom bude ještě pokračovat schvalování pro provoz v režimu push-pull. Na to má dodavatel ještě několikaměsíční rezervu.

Během letošního roku máme převzít také dalších 30 Vectronů řady 384. V průběhu roku mají být dodávány až čtyři lokomotivy měsíčně. Jak proběhnou nezbytné administrativní kroky u našich partnerů a proběhne školení zahraničních strojvedoucích, tak je budeme v průběhu roku postupně nasazovat na mezistátní výkony na Slovensko, do Maďarska, Rakouska, Německa, případně do Polska, a ve finálním modelu počítáme s jejich provozem až do Dánska.

Bude také pokračovat dodávka motorových jednotek RegioFox do Karlovarského, Středočeského a Královéhradeckého kraje.

Zároveň výrazně zlepšujeme služby na palubách. To je ten benefit, který auto nenabízí. Instalovali jsme opakovače

pro lepší mobilní signál a testujeme také vysokorychlostní satelitní internet Starlink na jednom z našich InterPanterů.

Jak si České dráhy vedly z pohledu hospodaření a investic?

Loňský rok byl z tohoto pohledu náročnější než ten předchozí. Zejména situace v nákladní dopravě nebyla úplně jednoduchá. Není to proto, že by kolegové v ČD Cargo odváděli svou práci špatně, ale krizí prochází celé odvětví železniční nákladní dopravy napříč celou Evropou. Problémy řeší takoví giganti, jako jsou německé nebo švýcarské dráhy, které mohou těžit z velikosti ekonomiky nebo z výjimečnosti alpského tranzitu.

Michal Krapinec

- Narodil se v roce 1986
- Předseda představenstva a generální ředitel Českých drah
- Vystudoval práva, profesní dráhu zahájil v advokacii. Pro Skupinu ČD pracuje od roku 2012. Ve společnosti ČD Cargo vykonával funkci tajemníka vedení firmy a poté převzal útvary pro řízení a správu majetkových účastí, kde měl na starosti zahraniční expanze.
- Později působil jako člen představenstva společnosti ČD Logistics, člen dozorčí rady společnosti ČD – Informační Systémy, v mateřské společnosti řídil odbor strategie a správy majetkových účastí a odbor projektová kancelář.
- V polovině roku 2020 se stal členem představenstva ČD - Telematika, v září 2021 pak jeho předsedou. V březnu 2022 byl zvolen do čela společnosti České dráhy jako předseda představenstva a generální ředitel.
- Ve volných chvílích se rád věnuje sportu a cestování.

Naopak se ale ekonomicky dařilo segmentu osobní dopravy. V tento moment ještě nemáme uzavřena čísla, ale očekáváme, že bychom na tom jako Skupina celkově mohli být i o něco lépe než v roce 2024. Zatím je to však předčasné, protože oficiální uzavření čísel nás teprve čeká a také ještě budou muset projít auditem.

Pokud jde o investice, část se nám jich zpozdila a přesune se do roku 2026, nicméně i tak pokračujeme ve vysokém tempu.

V posledních měsících se výrazně investuje do opravárenských kapacit. Co bylo hlavním impulsem?

Naše strategie je v tomto směru jasná. Chceme zajistit maximální spolehlivost a dostupnost vozidel. Moderní vlaky vyžadují mnohem sofistikovanější údržbu a úplně jiný typ zázemí, než tomu bylo dříve. Tomu musíme přizpůsobit naši servisní základnu. Rozšířili jsme kapacity v několika depech, zavedli nové diagnostické technologie a zkrátili časy odstávek. Ale především jsme se pustili do výstavby nových, dlouhých opravárenských hal, kde lze servisovat ucelené jednotky. To byl v depech koncipovaných pro údržbu jednotlivých lokomotiv a vozů často velký problém. Nyní stavíme nové haly v Chebu, Havlíčkově Brodě, Olomouci, České Třebové a v Hradci Králové. Modernizujeme halu v Brně, tam bude také úplně nový podúrovňový soustruh, a připravujeme halu v Českých Budějovicích. Tyto investice se musí projevit vyšší efektivitou oprav a menším počtem mimořádných výpadků, což je zásadní pro komfort cestujících a plnění smluv s objednateli dopravy.

Na závěr tradiční novoroční otázka – dáváte si předsevzetí?

Myslím si, že když se člověk rozhodne něco změnit, nemusí čekat na první leden. Ale pokud bych přece jen jedno předsevzetí zmínil, tak bych letos rád najezdil víc kilometrů na kole a víc kilometrů naběhal. ☺ Je to pro mě ideální způsob, jak si vyčistit hlavu a zároveň zůstat v kondici. ■

13

Hrdinové mezi námi

Pražský Obecní dům v úterý 16. prosince patřil zaměstnancům Českých drah. Na slavnostním večeru jsme ocenili naše kolegyně a kolegy, kteří svými mimořádnými činy mnohdy zachraňovali životy. Jedním z nejsilnějších momentů bylo připomenutí nehody ve Zlivi, při níž bylo zraněno osm našich kolegů. Mezi oceněnými nechyběli ani čtyři zaměstnanci, kteří byli přímo u události. Zvláštní poděkování si vysloužil strojvedoucí, jenž dokázal v kritickém okamžiku snížit rychlost vlaku na pouhých 15 km/h, čímž zásadně zmírnil následky celé nehody. Kompletní seznam oceněných přinášíme prostřednictvím stránek Železničáře.

Redakce | Foto: Jan Chaloupka

Martin Liška, strojvedoucí

13. 11. 2024

Poskytl první pomoc zraněné osobě v kolejišti, přemístil ji mimo kolejiště a přivolal rychlou záchrannou službu. Ve spolupráci s dispečery Správy železnic pomohl zajistit bezpečný provoz ve stanici Benešov u Prahy.

Martin Špaček, strojvedoucí

1. 3. 2025

Ze stanoviště spatřil osobu v kolejišti. Bezpečně zastavil, zajistil soupravu a šel zjistit, co se stalo. Jednalo se o paní, která v kolejišti upadla a nemohla vstát. Společně s vlakvedoucím ji zvedli a dovedli zhruba padesát metrů k zastávce Hodkov, kde ji naložili do vlaku. Cestou do stanice Zbraslavice zavolal rychlou záchrannou službu, která si ji následně ve stanici bezpečně převzala.

Josef Gargula, strojvedoucí

3. 9. 2025

Při odjezdu vlaku od nástupiště stanice Kolín si všiml postavy, která se nejistě pohybovala v kolejišti, následně vstoupila do cesty vlaku a upadla. Josef Gargula stihl včas zareagovat, s vlakem zastavil a osobě pod vlivem alkoholu přivolal pomoc, která zajistila její vyvedení z kolejiště.

Jaroslav Barák, strojvedoucí

2. 4. 2025

Na nádraží ve Vraném nad Vltavou před přejezdem pro pěší díky velice rychlé reakci dokázal zastavit před dítětem, které upadlo do kolejiště, a předešel tak tragédii.

Daniel Zeman, strojvedoucí

2. 5. 2025

Zastavil vlak před zraněnou osobou v kolejišti, která předtím skočila z mostu. Poskytl první pomoc a přivolal rychlou záchrannou službu. Následně pomáhal záchranářům a společně s nimi osobu transportoval do sanitky.

Václav Houfek, strojvedoucí

10. 10. 2024

Včas zastavil vlak před nehodou na přejezdu mezi stanicemi Uhlířské Janovice a Leděčko, čímž předešel dalším zraněním a škodám.

Lukáš Radla, strojvedoucí

23. 9. 2024

U vlaku 8608 v Českém Brodě společně s vlakvedoucím poskytli první pomoc zraněné cestující a přivolali záchrannou službu.



Jaroslav Kopecký, strojvedoucí

12. 3. 2025

Zabránil střetu vlaku s uvízlým traktorem na přejezdu.

Luděk Přivratský, strojvedoucí

7. 5. 2025

Ze stanoviště zahlédl u protijedoucího nákladního vlaku hořící vůz, požár řádně ohlásil a pomohl se zajištěním bezpečnosti, čímž zabránil velkým materiálním škodám a možnému dalšímu ohrožení.

Petr Kašpar, strojvedoucí

Ve stanici Třebovice v Čechách zahlédl muže, který spadl z nástupiště do kolejiště, udeřil se do hlavy a v kolejišti zůstal nehybně ležet. Neodkladně poskytl první pomoc a přivolal rychlou záchrannou službu.

Jiří Hons, vlakvedoucí

Ve stanici Benešov u Prahy byl upozorněn, že v kolejišti mimo peron leží nehybný člověk. Okamžitě žádal o zastavení provozu a volal linku 155. Pána se mu s pomocí náhodného cestujícího podařilo dostat mimo kolejiště a do předání záchranářům zraněnému poskytoval první pomoc a udržoval ho při vědomí.

Ladislav Kapsa, vlakvedoucí

4. 3. 2025

Mezi Oráčovem a Švihovem u Jesenice poskytoval první pomoc chlapci po pokusu o sebevraždu, a to po celou dobu až do příletu vrtulníku rychlé záchranné služby.

Alena Dostálková, vlakvedoucí

20. 5. 2025

Ve stanici Káranice došlo ke střetu rychlíku s osobou v kolejišti. Vlakvedoucí až do příjezdu rychlé záchranné služby poskytovala postižené osobě první pomoc.

Michal Fialka, vlakvedoucí

24. 7. 2025

V Hradci Králové poskytl první pomoc a přivolal rychlou záchrannou službu pokladní, která při směně zkolabovala. Následně se potvrdilo, že svým činem předešel vážným následkům mozkové příhody kolegyně.

Radek Fajkus, strojvedoucí

8. 12. 2024

Ve stanici Zábřeh na Moravě přecházela přes koleje bez dostatečného rozhlédnutí rodina s dětmi od mikulášského vlaku, díky včasné reakci a rychločinnému brzdění se mu podařilo vlak dostatečně zpomalit na to, aby všichni stačili uskočit.

Luděk Štěrbá, strojvedoucí

8. 5. 2025

Strojvedoucí zůstal po střetu motorového vozu s nákladním autem uvězněný na stanovišti, přičemž vlak kvůli úniku vzduchu pokračoval po nehodě neovladatelně dále. Strojvedoucímu se i přes drobné zranění nakonec podařilo poškozené stanoviště opustit a motorový vůz zastavil pomocí ruční brzdy na zadním stanovišti.

Jiří Streit, strojvedoucí

10. 12. 2024

Při vjezdu do stanice Praha hlavní nádraží vstoupila bezprostředně před lokomotivu osoba, i přes zavedení rychločinného brzdění a dávání zvukových návěstí došlo ke střetu. Strojvedoucí dotyčnou nalezl pod lokomotivu mezi podvozky. Poskytl neodkladnou první pomoc (zafixování nohy, zastavení krvácení na hlavě, ošetření masivní tržné rány na rukou). Rychlá záchranná služba osobu přebírala v šoku, ale při vědomí.

Roman Slowiaczek, strojvedoucí

3. 7. 2024

Za jízdy vlaku v prostoru bývalé zastávky Karviná Darkov strojvedoucí zaregistroval v sousední koleji prověšení trakčního vedení. Událost ohlásil na dispečink. V té chvíli zaregistroval protijedoucí vlak, který se mu podařilo návěstí „stůj, zastavte všemi prostředky“ varovat a včas zastavit, čímž zabránil poškození vozidel i infrastruktury.

Aleš Pacner, strojvedoucí

10. 7. 2024

V úseku Zábोří nad Labem – Řečany nad Labem vlak náhle vjel do silné bouřky doprovázené silným větrem a kroupami. Před vlakem náhle spadl strom, v té chvíli již strojvedoucí snižoval rychlost a měl stažené sběrače na lokomotivě. Díky jeho předvídavosti nedošlo k výraznému poškození lokomotivy. Zároveň se mu podařilo návěstí „stůj, zastavte všemi prostředky“ zastavit protijedoucí vlak.

Josef Janů, vlakvedoucí

2. 4. 2024

Při mimořádné události mezi stanicemi Olomouc hlavní nádraží a Olomouc – Nová Ulice poskytl první pomoci zraněným cestujícím v osobním vlaku.



Michael Vykoukal a Martin Matal, vlakvedoucí

19. 6. 2025
Odhalili kameny na kolejích a přivolali policii k podezřelým osobám. Díky včasné komunikaci zúčastněných vlakvedoucích se podařilo zabránit vzniku mimořádné události.

Lukáš Holacký, vlakvedoucí

22. 1. 2025
Při nárazu motorové jednotky do spadlého stromu poskytl první pomoc těžce zraněnému strojvedoucímu.

Ema Illková, vlakvedoucí

17. 3. 2025
Poskytla první pomoci zraněnému řidiči osobního automobilu po střetu na přejezdu.

Petra Řehořová, dozorčí osobní přepravy, Eva Čechová, osobní pokladní

2. 7. 2025
Poskytly první pomoc cestujícím, která v podchodu dostala epileptický záchvat. Pokladní paní Čechová vlastním tělem zabránila, aby se slečna při záchvatu zranila, a vedoucí směny zajistila příjezd záchranné služby. Obě včasným zásahem zabránily vzniku zranění většího rozsahu.

Libor Kiš, vlakvedoucí

2. 5. 2025
Ve stanici Zábřeh na Moravě došlo během rozdělování soupravy k rozjezdu její části proti příjíždějícímu spěšnému vlaku. Vlakvedoucí okamžitě zareagoval a použil záchrannou brzdu, čímž zabránil střetu.

Alena Menclová, vlakvedoucí

Všimla si zahoření lokomotivy od sběrače, situaci nahlásila strojvedoucímu a zabránila výstupu cestujících, čímž předešla značné škodě i případnému zranění cestujících.

Šimon Krippner, vlakvedoucí, Michal Kutílek, strojvedoucí

17. 12. 2024
Přímo se podíleli na poskytnutí první pomoci cestujícím s epileptickým záchvatem dle pokynů záchranáře na tísňové lince. První pomoc poskytovali nejméně 20 minut.



Jan Ježek, Stanislav Gubran, vlakvedoucí

26. 5. 2025
Vlakvedoucí byli upozorněni na krvácejícího muže v oddíle. Okamžitě společnými silami zastavovali masivní krváčení z dolní končetiny cestujícího včetně použití tlakového obvazu.

Pavel Šlapák, vlakvedoucí

7. 5. 2025
Cestující se náhle sesunul ze sedačky do uličky, měl fialový obličej a nehmotný puls na krku. Vlakvedoucí ihned volal záchrannou službu do další stanice a následně začal s resuscitací. Tu prováděl až do převzetí muže zdravotníky.

Pavel Král, strojvedoucí

2. 6. 2025
Všiml si uvězněného vozidla mezi závorami na vícekolejném přejezdu. Neprodleně zavedl rychločinné brzdění a okamžitě přes nouzové volání informoval dispečera CDP Praha o nutnosti zastavení provozu v dané oblasti, jelikož se k přejezdu blížil další vlak, se kterým zde pravidelně křížoval. Po zastavení vlaku ihned zareagoval vlakvedoucí Eduard Ham, který ručně přizvedl závoru a osobní automobil bezpečně opustil železniční přejezd.

Josef Raušer, strojvedoucí

8. 1. 2025
Na železničním přejezdu bez závor došlo ke střetu osobního vlaku s autem. Po zastavení a kontrole, zda nedošlo ke zranění cestujících, oznámil strojvedoucí mimořádnou událost, zajistil vozidlo proti ujetí a ujal se poskytování první pomoci zraněnému řidiči osobního automobilu.

Martin Apoštol, strojvedoucí

14. 10. 2024
Při vedení vlaku upozoroval, že na železničním přejezdu stojí kamion i s návěsem. Okamžitě použil rychločinné brzdění a podařilo se mu včas zastavit. Díky jeho včasné reakci nedošlo k žádné újmě na zdraví cestujících ani škodám na majetku.

Jan Matěj Filipovič, elektromechanik

2. 5. 2025
Poskytl první pomoc kolegovi, který v šatně upadl do bezvědomí. Když se mu nepodařilo přivolat pomoc, dostal ho do stabilizované polohy a zkontroloval životní funkce. Po nabytí vědomí odmítl kolega přivolání záchranné služby, ale po odchodu domů se jeho stav zhoršil a byl hospitalizován se slabým infarktem. Duchapřítomnost a rychlá a správná reakce zachránily jeho kolegovi život.



Milan Sáblik, Michal Marcišin, Luděk Frgal, dispečeři

Při návratu z oběda pomohli řidiči nákladního vozidla, který při vystupování z automobilu náhle zkolaboval. Včasným a rychlým poskytnutím první pomoci zachránili dotčenému život.

Jan Křemen, strojvedoucí

20. 11. 2025
Při vjezdu do stanice Zliv upozoroval proti sobě jedoucí rychlík na stejné koleji. Zavedl okamžitě rychločinné brzdění a opustil stanoviště strojvedoucího. Díky jeho duchapřítomnosti se mu podařilo snížit rychlost vlaku na 15 km/h a zmírnit tak následky střetu obou vlaků.

Vojtěch Příbyl, supervizor, Eliška Malířová a Daniel Diviš, vlakvedoucí, Josef Turek, vedoucí oddělení OJ

20. 11. 2025
Při střetu vlaků ve Zlivi všichni jmenovaní prokázali obdivuhodnou profesní i lidskou odvahu a duchapřítomnost. Navzdory tomu, že sami byli mimořádnou událostí postiženi, zajišťovali odblokování dveří, odváděli cestující mimo vlak, zajišťovali první pomoc a technickou pomoc do příjezdu záchranářů. Z několika nezávislých zdrojů přišlo ocenění jejich vysoké profesionality. ■



Ať už byli ve službě, nebo mimo ni, neváhali jednat. Někdy stačila vteřina pozornosti navíc a správné rozhodnutí. Včasné zastavení před člověkem v kolejišti, rychlá reakce na nebezpečí na přejezdu, pomoc po mimořádné události, nebo dlouhé minuty první pomoci, než dorazili záchranáři.

Tyhle příběhy nejsou „jen“ o profesionalitě. Jsou hlavně o lidech, kteří mají odvahu převzít odpovědnost, zachovat chladnou hlavu a pomoci, když je to nejvíc potřeba.

A přesně takové lidi České dráhy mají, každý den v provozu i v zázemí. Jsem na vás hrdý. Děkuji za to, co děláte pro cestující, pro kolegy i pro bezpečí na železnici.



Michal Krapinec
předseda představenstva
a generální ředitel Českých drah

Dispečer Miroslav Boška

Ledovka byla nejostřejší.
Cestující vozil i Cyklohráček

Vystihnout veškerá specifika práce lokomotivního dispečera v běžném rozhovoru není jednoduché. Našemu kolegovi Miroslavu Boškovi se to však pro server zdopravy.cz povedlo natolik, že jej s laskavým svolením přinášíme i na stránkách našeho časopisu.

Ondřej Kubala, zdopravy.cz, redakčně kráceno | Foto: Vít Čepický, Miroslav Boška

Co přesně dělá lokomotivní dispečer?

Lokomotivní dispečer je vlastně neoficiální název. Na síťovém dispečinku funguje pět postů. Jednička je vedoucí směny, dvojka je v uvozovkách lokomotivní dispečer, trojka má na starosti vlakové čtyry a připoje, čtyřka vypomáhá trojkovému, píše mimořádnosti na web Českých drah a stará se i o informace v mimořádném řazení vlaků. A pětkový je takzvaně datový dohled. Ten bdí nad správností dat, která odesíláme do sítě Správy železnic. Všichni jsme ale formálně síťoví dispečeré.

Potkáváme se v podvečer, za chvílku začíná vaše noční. Co vás čeká?

Dvanáctihodinová směna. Lokomotivního dispečera zajímají lokomotivy, jednotky v dálkové dopravě a strojvedoucí. Musíme si nejdříve s kolegou z Trutnova předat, co kde máme odstaveného, poničeného či jedoucího jinam, než byl plán. Zatím nevím, co se odehraje, každá noc je jiná. Když se v zásadě nic neděje, což není moc často, tak odevzdávka směny s kolegou, kterého střídám, trvá 10 až 15 minut. Pokud je toho víc, protáhne se to. A když je velká mimořádnost na koridoru s dopadem do celé sítě, tak spolu ještě hodinu i víc zůstáváme a chvíli sloužíme ve dvou. Nikdo o tom v tu chvíli nepřemýšlí tak, že by odešel a dál by ho to nezajímalo.

Přijel jste před chvílí vlakem od Nymburka, za dvě hodiny začínáte. Díváte se už cestou, co se děje v síti? Abyste věděl, do čeho jdete.

Určitě, abych měl základní představu, na co se mám psychicky připravit. Dneska máme třeba jedno najetí motorového vozu na spadlý strom u Bruntálu. To je tam docela časté, už jsme tam o stromy poničili mnoho motorových vozů. Je to trať, kde se v některých částech těžko organizuje náhradní autobusová doprava, ale zas není tak frekventovaná. Rychlíky jedou jednou za dvě hodiny, k tomu regionálka. Není tam takový tlak, že by k místu mimořádné události najížděly stále další a další vlaky, jako je to na koridoru.

Co je pak úkolem lokomotivního dispečera?

Ve spolupráci s kolegy se domluvíme, jak budeme celou mimořádnost organizovat. Zda budeme potřebovat náhradní autobusy, kde další vlak otočit nazpět a jestli to vůbec umožňuje ještě pracovní doba strojvedoucího a vlakové čtyry. Pokud ne, můžeme je převézt autobusem za místo mimořádné události, aby pokračovali správným směrem a aby jim vyšel fond pracovní doby. To je na tom vlastně nejtěžší. Když mimořádnost trvá déle, je tam víc vlaků a strojvedoucí

vyčerpají zákonnou dobu, kdy mohou být v práci. Pak musíme shánět dalšího kolegu se strojmisty v depech. Když dojde ke střetu vlaku s autem nebo s člověkem, tak strojvedoucího také střídáme, a ještě musíme dostat nového kolegu nějak na místo. Nežádka to bývá v místech, kam to chvíli trvá.

Každou mimořádnost řeší vlastně dva dispečinky. Vy v dálkové dopravě a kolegové v té regionální. Koordinujete se?

Samozřejmě. Když zůstaneme na trati u Bruntálu, tak se děje velmi často, že strojvedoucí z rychlíku přejde na osobní vlak a ten z osobáku na rychlík. A až se později během dne zas potkají, tak si přeskočí, aby pokračovali opět ve své směně na svém vlaku. A nebo prohodíme celé soupravy. S tou regionální odjedeme rychlík, s tou rychlíkovou osobák. V tomhle případě jsou to všechno motorové vozy, tak v tom není takový problém.

Kdo shání náhradní autobusy?

Vždy regionální dispečink. Je to důležité i pro autobusové dopravce, aby měli na naší straně jednoho partnera a dispečera, který s nimi řeší, kam a kdy jet a kdy třeba čekat.

Jaké mimořádnosti řešíte nejčastěji?

Z pozice lokomotivního dispečera jsou to na prvním místě poruchy lokomotiv a jednotek nebo technické problémy. Často to vůbec cestující nepocítí, protože ještě před výjezdem vlaku v depu vystaví náhradní hnací vozidlo. Stroj mistr z depa mi v takovém případě už dopředu volá, že má poruchu, a společně hledáme cestu, jak to vyřešit, aby cestující ideálně vůbec nic nepoznali a odjeli na čas. Taková komplikace se dotýká jen jednoho konkrétního vlaku. Ale střety vlaků s lidmi nebo auty na přejezdech, což je na druhém místě, ovlivní bohužel desítky spojů a tisíce cestujících. A na třetím místě by pak byly závady na infrastruktuře Správy železnic

Vizitka

- Na železnici začínal v roce 1991 ve stanici Praha-Jinonice jako výpravčí.
- V roce 2004 zamířil k provozním dispečerům (dnešní dispečeré Správy železnic).
- Od roku 2008 působí na síťovém dispečinku v roli lokomotivního dispečera.

včetně problémů se zabezpečovacím zařízením, trolejovým vedením a vším, co s tím souvisí. Dříve bývaly v zimě také velmi časté lomy kolejnic. Letos se nejvíc mluví o Roudnici. A není se co divit.

Všiml jsem si, že nezřídka řešíte zpožděné vlaky z ciziny tak, že se snažíte aspoň na českém území odvézt cestující náhradní soupravou. Kdo o tom rozhodne, že teď má smysl ji vypravit?

Tohle řešíme na síťovém dispečinku společně. Potřebujeme v takovém případě zajistit lokomotivu nebo jednotku, vozy, strojvedoucího, vlakovou četou a také objednat náhradní trasu u Správy železnic. Když se to všechno podaří, může vyjet náhradní souprava. Ve směru od Bratislavy můžeme udělat náhradní soupravu z Brna, ve směru od Berlína to umíme z Děčína.

V Německu často řeší problémy se soupravou tak, že se vlak odřekne, a cestující, porad' si, jak umíš. Je v tomhle náš přístup jiný?

V Německu je skutečně nejčastějším řešením jakékoli mimořádné události odřeknutí vlaku bez náhrady. A to třeba i v takovém případě, že jim nefungují dveře jednoho vozu. Nedokážou je zabezpečit, tak zruší celý vlak. Z našeho pohledu odřikají vlaky i kvůli prkotinám, se kterými si u nás poradíme. Už se stalo, že nám kvůli banalitě přijel vlak od Berlína jako zamčená prázdná souprava bez lidí. V Děčíně k tomu přišel vozmistr, opravil to a jelo se bez problému dál. Rakouský přístup je pak někde mezi tím naším a německým. Snaží se víc dělat náhradní opatření, je tam lepší domluva.



A v čem spočívá váš dispečerský přístup?

Naší prioritou je, aby vlak jel, aby dovezl cestující tam, kam potřebují, a pokud možno aby to bylo včas.

Která z mimořádností pro vás byla nejdrsnější? Že jste si fakt sáhl na dispečinku na dno.

Určitě ledovka v roce 2014. Když vám zkolabuje celá železnice v Česku, to je čiré zoufalství. Snažili jsme se, jezdilo se v motorové trakci, aby něco jelo. Vytáhly se i muzejní kousky, abychom odvezli alespoň některé vlaky. Na trati se tak objevily stroje jako Čmeláci, Zamračené, Brejlovci. KŽC jezdilo v okolí Prahy s Hektorem a bixama, Cyklohráček i s balonkovištěm jezdil do Dobřichovic. Když vlak někoho přejede, víme, že to za dvě nebo tři hodiny skončí a pojedeme dál. Ale v tomhle případě nikdo netušil, kdy bude konec. V některých vlcích cestující i přenocovali, než jsme je dokázali dostat do stanic. Tohle před námi nikdo nezažil a neměl s tím žádné zkušenosti. Proto i záchranné práce občas drhly.

20 Ledovka byla opravdu extrém. Když se vrátíme k běžnějším mimořádnostem, potrápí vás nejvíc události na koridoru?

Určitě. Tam je nejvíc vlaků. Takovým evergreenem poslední doby je Roudnice a stržené troleje a zničené pantografy. A problém je také srážka vlaků. Třeba loni v červnu v Pardubicích střet ČD Cargo



a RegioJetu. Byly neprůjezdné Pardubice a na odklonové trase přes Hradec byla výluka. Nedalo se jezdit ani okolo. Ale i kdyby to šlo, kapacita těch jednokolejek s intenzivní příměstskou dopravou kolem Hradce Králové je prostě malá. Jakmile dojde k tak závažné události v klíčovém uzlu na koridoru, moc řešení v rukávu nemáme. Dálkové vlaky do Brna pošleme z Kolína přes Havlíčkův Brod a pak už můžeme jen vozit přes Pardubice cestující autobusovými pendly. Ale to množství lidí z vlaků se autobusy rychle převézt prostě nedá. Jsou to tisíce cestujících, autobusy dokážou nabídnout kapacitu maximálně pro stovky z nich. Je to, jako když by vám zavřeli na půl dne dálnici Praha–Brno

a k tomu všechny silnice v okolí, na které byste mohli sjet. Všichni se pak zlobí, jak to železnice nezvládla. Ale když nemáte koleje, tak to líp zvládnout nemáte jak.

Jak dlouho to po velké mimořádnosti na koridoru rovnáte zase zpátky?

Když otočíte soupravy, tak vám lokomotivy i personál najednou skončí na jiném místě, než skončit mají. A třeba i na jiném konci republiky. V ideálním případě se to srovná ještě ten den, nebo den následující. Co se týká oběhu souprav, tam se to může rovnat i více dní. Jsme v kontaktu i s kolegy z ostatních zemí, kam jezdíme, a nabízíme jim možnosti řešení. Hodně ulehčí situaci, že všechny soupravy budou na některých



Občas se po noční vyspím a odpoledne vyrazím na kole vyvětrat se venku s foťákem někam k trati. Tam se mi čistí hlava nejlépe.

trasách ComfortJety. Dříve, když dojela do Hamburku kvůli mimořádnosti na trase maďarská souprava později a naše dřív, tak je tam jen občas byli schopni srovnat do svého oběhu.

Takovou základní operativu Němci nezvládají?

Někdy jen horko těžko. Jednou se stalo, že vytáhli v Hamburku z odstavného nádraží jinou soupravu, a když to zjistili, tak ten vlak raději odřekli, než aby ji vrátili zpátky a vytáhli tu správnou.

Jakou roli hraje při mimořádnosti ochota strojvedoucích pomoci?

Hraje. Ale největší je riziko, že vyčerpají pracovní dobu. Ze zákona nesmí být v zaměstnání déle než 13 hodin. Přes to nejede vlak, nesmí je překročit ani o minutu. A my pak musíme sehnat někoho jiného. To třeba v sobotu večer nemusí být úplně jednoduché. Když má strojvedoucí kratší směnu a je tam časová rezerva, je to na jeho ochotě, jestli bude pokračovat dál. Může jezdit déle. Ale také může mít naplánované vyzvedávání dětí ze školy, půjde k lékaři nebo řeší jinou soukromou aktivitu. Pak je to o domluvě. Většina strojvedoucích je ale ochotná při mimořádnostech pomoci a udělat přesčas. Tímto bych jim všem chtěl poděkovat, že pomohou a někdy se i aktivně nabízejí, kdybychom ještě něco potřebovali. To je pak i v případě mimořádnosti radost pracovat.

Když vás poslouchám, musí to být vyčerpávající práce. Co vás na dispečinku baví?
Mám začít tím, že už od mládí jsem si hrál s vláčky? (směje se)

Klidně můžete.
Tak je to pravda. Mě to na dráze baví. Ale když je mimořádností víc najednou, je to někdy stresová situace, a může být člověk hodně unavený. Ale vždycky víte, že směna skončí a přijde kolega, kterému to předáte.

Vynadají vám někdy strojvedoucí? Panebože, co je to tam za troubu, to snad není možné?

S řadou strojvedoucích se známe osobně, jezdíme i na jejich setkání. Strojvedoucí i vlaková četa vidí samozřejmě ten jeden svůj vlak. Zatímco my situaci vidíme

v širších souvislostech a naše rozhodnutí nemusí někdy chápat na první pohled.

Vysvětlujete strojvedoucím, proč se rozhodujete, jak se rozhodujete?

Pokud je na to čas, není problém si to vysvětlit a říct si víc. Pokud není čas a je toho moc, rozdávají se úkoly. Ať vyřešíme problémy cestujících na trati co nejdříve.

Z našeho povídání cítím, že jste ostřílený profík. Ale také to, že to může být psychicky velmi vyčerpávající práce. Jak si to kompenzujete ve volném čase, abyste byl fit?

Někdy to dopadne tak, že se po noční vyspím a odpoledne vyrazím na kole s foťákem někam k trati. Vyvětrat se venku, když to jde. Tam se mi čistí hlava nejlépe. ■



Rok s výhradním provozem ETCS pohledem přímo z trati

S přelomem roku projela česká železnice důležitý milník – rok výhradního provozu ETCS. Statisticky vykazuje zabezpečovací systém velmi dobrá čísla, dnes nás ale bude zajímat pohled přímo z provozu. Pro ten jsme se vypravili za strojvedoucím instruktorem Pavlem Roubíčkem, který v našem časopise není neznámý. „Hlavní argument je jednoduchý: výrazně se zvýšila pravděpodobnost, že přijdeme zdraví domů,“ říká.

Vít Čepický | Foto: autor



Setkali jsme se v pražských Holešovicích na lokomotivě Vectron, se kterou vedl soupravu ComfortJet na své domovské trati do Drážďan. Tu jsme nezvolili náhodou, neboť právě úsek z Prahy do Kralup nad Vltavou vstoupil do výhradního provozu prozatím jako poslední, v prosinci 2025 se změnou jízdního řádu. Laik by se mohl domnívat, že pro cestujícího i strojvedoucího se tu kromě bezpečnosti, která je samozřejmě nejzásadnější, nic moc nezměnilo, ale to není úplně pravda.

Sedíme před odjezdem na lokomotivě, zkuste mi jako laikovi vysvětlit největší přínos systému ETCS.

Jednoznačně markantní zvýšení bezpečnosti. Je to fakticky první skutečný vlakový zabezpečovač na české síti. Z pohledu strojvedoucího i cestujícího je to tedy jednoduché - výrazně se zvýšila pravděpodobnost, že i poté, co nedej bože uděláme chybu, přijdeme zdraví domů. Vlastně všechny nemilé události z poslední doby, u kterých došlo k újmě na zdraví nebo na životě našich kolegů a cestujících,

byly typické situace, kterým by ETCS zabránilo nebo by výrazně eliminovalo jejich následky. To je naprosto zásadní.

Dá se říct, že máte na lokomotivě oči navíc?

Ale pořádně bystré oči. Krásným příkladem je inverzní podzimní počasí. Díky ETCS může člověk jet klidně 160 km/h do husté mlhy, může si lépe rozvrhnout strategii jízdy, protože „vidíme“ až osm kilometrů před čelo vlaku, na displeji vidíme všechna rychlostní omezení, tedy i z hlediska technologie vedení vlaku je to velmi přínosné.



ETCS se postupně rozšiřuje, kde vidíte ideální stav?

Rád bych se dočkal toho, že systém bude skutečně interoperabilní a rozšíří se co nejvíc. V současnosti, a třeba právě na EC z Prahy do Drážďan, strojvedoucí potká tři úrovně zabezpečení, což už vyžaduje jistou pečlivost a pozornost, musíte si mozek nastavit na jiný princip jízdy a fungování jízdy vlaku. V tomhle směru opravdu pomůže co největší sjednocení, se kterým, a o tom jsem přesvědčený, výrazněji poklesne chybovost strojvedoucích.

Ještě před začátkem rozhovoru jsme se bavili o tom, že ETCS na trati do Kralup dokáže bez úpravy kolejiště ušetřit nějakou tu minutu, což se nám ostatně dnes bude hodit. Jak to?

Kromě zvýšení bezpečnosti to v úseku Praha – Kralupy nad Vltavou přineslo zavedení výhodnějšího rychlostního profilu, takže

„Díky ETCS může člověk jet klidně 160 km/h do husté mlhy, může si lépe rozvrhnout strategii jízdy, protože „vidíme“ až osm kilometrů před čelo vlaku.“

došlo i k částečnému zkrácení jízdních dob, tedy i možnosti krátit zpoždění. A k tomu běžně dochází například i při průjezdu přes nějaká delší a složitější zhlaví – rychlost je možné stanovovat nikoli návěstidlem pro celý úsek, ale dynamicky dle toho, jak je to skutečně potřeba, třeba jen snížit rychlost pro konkrétní výhybky.

Je to velká změna i z hlediska vedení vlaku?

Pro kolegy s delší praxí je to mírný nezvyk, to chápu. Průběh rychlosti nyní mnohem více určuje zabezpečovač než strojvedoucí, na to jsme jako čeští strojvedoucí doteď nebyli zvyklí. Ale je to jako vždy otázkou

zvyku. Naopak když se zeptáme kolegů třeba z pražské příměstské dopravy, tak ve většině s ETCS panuje spokojenost, zejména ve spojení s automatickým vedením vlaku. Ta práce je pak opravdu komfortnější.

Může být jízda pod ETCS plynulejší?

Když se strojvedoucí jízde opravdu věnuje a vnímá údaje z plánovací oblasti, tak může být jízda nejen plynulejší, ale také energeticky úspornější. Současný zabezpečovač nám sice taky dokázal zobrazit, co bude následovat, ale vždy se to týkalo jen dvou následujících oddílů. Maximálně tedy dvou, dvou a půl kilometru. ETCS je schopno přenášet informaci až na 32 kilometrů, my se zatím v praxi na síti SŽ pohybujeme v maximu kolem osmi kilometrů, i to je ale násobek, který nám dává mnohem lepší možnosti jet tak, aby to pro cestující i pro nás bylo co nejpříjemnější. ■

Počátky zabezpečení na železnici

Zatímco na předchozích stránkách jsme se věnovali nejnovějšímu zabezpečení na tuzemské železnici, v této rubrice se přeneseme na opačný konec zabezpečovací historie. A to do dob, kdy železnice teprve hledala inspiraci pro kontrolu nad provozem u říční dopravy a koněspřežky.

Vít Čepický | Foto: Wikipedie, www.prazsketramvaje.cz

Už od počátků železniční dopravy bylo zřejmé, že je nezbytné její provoz nějak řídit. Ostatně první závažné nehody na sebe nenechaly dlouho čekat. První vlak dojel na naše území 6. června 1839 – konkrétně z Vídně do Břeclavi. O měsíc a den později,

7. července, byl zprovozněn úsek z Břeclavi do Brna, a právě v tento den historické prameny evidují první nehodu na dráze.

Ano, první železniční nehoda na území Rakouska-Uherska se udála po slavnostních zahajovacích jízdách při návratu zvláštních vlaků z Brna do Vídně. Předpisem bylo stanoveno, že vlaky pojedou v odstupu osmi minut maximální rychlostí 32 km/h, přičemž v zářezích či ve sklonu nejvýše 15 km/h. Doba pobytu ve stanici byla určena rovněž na osm minut.

První ze čtyř vracejících se vlaků se však opozdil ve Vranovicích při doplňování vody, druhý zastavil za ním, přičemž jeho poslední vozy zůstaly stát v oblouku a v zářezu před vjezdovým zhlavím. A právě do nich narazil následný, třetí vlak. Výsledkem bylo několik těžkých a vícero lehkých zranění. Čtvrtý vlak již naštěstí stihl zastavit v bezpečné vzdálenosti.

Bylo však jasné, že prostý rozestup vlaků a spolek čistě na strojvedoucí nemá budoucnost a je třeba najít systematictější řešení. Nejen kvůli předcházení nehodám, ale zejména také kvůli možnosti rychleji odbavovat vlaky a zefektivnit jejich provoz. První variantou řízení vlaků na širé trati z pohledu návěstění byly barevné praporky vyvěšované na stožár u strážních domků, jenž byly podél trati umístěné na dohled. Totožná návěst se vyvěšovala od jedné stanice až do sousední. Šlo o analogii vlajkové signalizace, která se hojně využívala například u říční dopravy.

Nejdéle sloužící košové návěstidlo ve Spojených státech je stále udržováno u již neprovozované trati ve Whitefieldu.



Zdokonalení následně přinesla ve 40. letech 19. století košová návěstidla, která k nám dorazila ze Spojených států. Kombinací vytažených a stažených košů na stožáru si jednotlivé dopravní sdělovaly signály a pohyb vlaků po dráze. Prvním skutečným návěstidlem pro vlak pak byl stožár s jedním košem vytahovaným do různé výšky – koš vytažený zcela nahoru znamenal „volno“, koš v polovině přikazoval pomalou jízdu a spuštěný koš signalizoval „stůj“.

Strážník, který koš vytahoval a svěšoval, se řídil sousedními oddíly, které byly přibližně kilometr dlouhé. Za projíždějícím vlakem spustil na „stůj“, když pak vlak přešel do následujícího oddílu, návěstil „pomalu“, a jakmile viděl, že se koš na signál „pomalu“ vytáhl i v následujícím oddíle, mohl již vytáhnout ten svůj až nahoru, tedy na „volno“. Dá se říci, že se vlastně jednalo o předchůdce dnešního autobloku – ovšem na ruční pohon. A pokud se na koš pověsila lucerna, mohlo se návěstit, na rozdíl od praporků, i v noci.

To přineslo zásadní evoluční skok – svítící lucerna mohla mít různá barevná skla,

tedy poprvé bylo možné různým barvám světél přidělit specifický význam. Zajímavé je, že až do roku 1941 se na našem území lišil od toho současného. Červená už od železniční konference v Birminghamu v roce 1841 znamenala „stůj“, ovšem „volno“ na hlavním návěstidle znázorňovala bílá, zelená přikazovala „pomalu“ a modrá „posun zakázán“. Žluté světlo se pak až do roku 1941 v Rakousku-Uhersku a posléze u ČSD nevyužívalo.

Na kolejích se ale dodnes udržel jeden způsob signalizace, který byl na tratích k vidění již v počátcích zabezpečení a překvapí svou naprostou jednoduchostí. Je jím žezlo. Kdo jej má, může mezi dvěma body na trati jet. A protože je pro konkrétní úsek vždy pouze jediné, mělo by zajistit, že se vlak nemůže potkat v daném úseku s jiným.

Bohužel má žezlo několik podstatných nevýhod. Vlak musí zaprvé vždy na konci úseku zastavit a žezlo předat, zároveň také nemohou jet dva vlaky za sebou, ale musí jezdit střídavě, jelikož by se jinak žezlo nevracelo zpět. Vysílání posílů se žezlem by nebylo příliš praktickým řešením. ■



Košové návěstidlo na trati Praha - Ústí nad Labem vyobrazené na malbě, která je ke zhlédnutí na hradě Střekov.

Košové návěstidlo v technickém muzeu ve Vídni.



„A kde že se tedy u nás udrželo dodnes? Možná trochu překvapivě u tramvají, a to (alespoň občas) dokonce i v hlavním městě. Naposledy v roce 2018 krylo během rekonstrukce trati jednokolejný koncový úsek v Zenklově ulici k Bulovce. V úseku, jehož volnost nebylo možné pro jeho délku zkontrolovat od sjezdové výhybky pouhým pohledem, tak tramvajáci museli vozit kolík, tedy „Souhlas k povolení vjezdu“. A v jednokolejném provozu s výhybnami jej můžeme stále vidět jen kousek za hranicemi v Bad Schandau.“





Výhodné vstupenky do zábavního parku Mirakulum: sezona 2026

Zábavní park Mirakulum patří mezi nejoblíbenější rodinné parky v Česku a my vám opět nabízíme možnost zakoupení zvýhodněných vstupenek do zábavního parku. Cena vstupenky pro sezonu 2026 je 330 Kč za kus. Děti do 90cm mají vstup zdarma. Pokud máte zájem, napište nejpozději do 28. 2. 2026 na e-mailovou adresu jaroslava.kristova@cd.cz a nezapomeňte připojit své jméno, OJ, počet kusů, e-mail a telefon.



S Českými dráhami na fotbal

Díky partnerství mezi ČD a Ligovou fotbalovou asociací rozdáváme vstupenky na zápasy první a druhé fotbalové ligy. Po zimní pauze už opět vypisujeme jednotlivá kola. Jen si o vstupenky napsat! Na intranetu najdete návod jak na to.



Přihlaste se do intranetu z mobilu a koukněte na seznam utkání!

Fotokoutek

Pochlubte se svými fotoúlovky

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 fotku otiskneme.

Fotografie zasílejte do konce února 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.



Výstava železničních modelů

Železniční modeláři si vás dovoluji pozvat na výstavu, která se uskuteční v rozšířených prostorách divadla Karla Pippicha v Chrudimi ve dnech 20.–22. 2. a 27. 2.–1. 3. 2026.



Aquapalace v Čestlicích

Také bychom rádi připomněli, že jako zaměstnanci můžete využívat slevu 20 % na vstup do Vodního a Saunového světa Aquapalace Praha. Objednávky zasílejte min. 3 dny předem na sales01@aquapalace.cz (na víkend nejpozději ve čtvrtek dopoledne). Objednávejte pouze z domény Českých drah a uveďte: firmu, termín, jméno, počet osob (dospělí/děti/studenti/senioři), typ vstupu (vodní svět / + sauna) a délku pobytu (celý den / 3 hodiny). V den návštěvy se hlase v Aquashopu u vstupní haly. Sleva je vázána na jméno a firmu České dráhy. Platba možná hotově i kartou.

Čtenářské foto



Fotografii ze setkání české a slovenské legendy nám zaslal čtenář, který se představil jako Pepa Výkolejka. Zachytil lokomotivu 151.014 zvanou Krysa v čele speciálního vlaku z Nymburka do Elektrárny ELNA Opatovice. Na konci vlaku jede Gorila 350.002.

POMŮCKA: MARA, RATEL, SINK	JIHO-AMERICKÝ HLODAVEC	ALŽÍRSKÝ PŘÍSTAV	ZAČÁTEK TAJENKY	VÁBIT	HLINÍKOVÁ FOLIE		MOHAMED DŮVDRUH	PŘEDLOŽKA	JMÉNO HERCE BROUSKA	MADAGAS-KARSKÁ POLOOPICE		SÍDLO V CHARKOV-SKÉ OBLASTI	INDOEVR- PANOVO	KRÁTKÉ KABÁTY	SVATEČAN (V NÁŘEČI)
IDOL						AROMATICKÁ SLOUČENINA					CITOSLOVCE SYČENÍ				
VYMEZENÁ ČÁST ÚZEMÍ S BUDOVAMI						TUMÁTE					SEVERSKÉ MUŽSKÉ JMÉNO				
JMÉNO BÝV. DIABETOLOGA DOLEČKA						BIBLICKÝ PRAOTEC SVAZ					KEŘ RUDODŘEV CITRUSOVÝ PLOD				
LÉK ALKOHOLIKŮ								ZÍSKÁVAT ZA PENÍZE ROZKAZ							
	OSAMO-CENA	PLYNNÝ UHLOVODÍK NADŠENÍ					VOJENSKÉ HESLO TEČKA							CIZÍ ZNAČKA LYŽI	PŘÍBUZNÁ
NA TOTO MÍSTO				JMÉNO BOUČKA HOCH						FRANCOUZSKÝ MALÍŘ ZÁPISNÍKY					
JMÉNO PSÍKA					EL. OHŘEV VÝHYBEK VĚDRO U STUDNY				ROZHOŘČENÍ SPOLEČENSTVÍ						
MLÉČNÝ VÝROBEK						ZDOBIT SLAVNOSTNÍ SÍN									
POVRCH TENISOVÝCH HRIST							STOLNÍ HRY ZOLŮV ROMÁN					TAMTA OZNÁMIT			
	KOLOS	DRAVÁ RYBA ČESKÝ NAKLADATEL						POŘAD JÍDEL NÁSTROJ ŽENCE					SAŇ	ČIVA	ANGLICKÁ DELKOVÁ MÍRA
SMYČKY				KONEC TAJENKY SENOSEČ											
NÁSTROJ K BROUŠENÍ					CYKLO-HEXANONY DAREBÁK						VÝMĚRA POZEMKŮ LYŽAŘSKÝ POZDRAV				
MEDOJED KAPSKÝ						SNAD POVAHA				BUBENÍK SK. BEATLES SKŘIŇ (HOVOR.)					
	STĚPNÍ KOČKA MĚSTO V IRÁKU						ÚTOK ZAŠÍVAT					SPZ OKR. K. VARY LEHKÁ SLITINA			
ZÁKLADNÍ OMAČKA								SVOB. ŠLECH. STÁTEK NAŠE PŘÍR. REZERVACE					TAŽNÁ ZVÍŘATA	JIHO-EVROPAN	ASIJSKÝ STROMOVÝ SAVEC
DRUH PAPOUŠKA				OPĚŘENEK PAPOUŠEK NĚSTOR					POVÍDAT NÁSEP						
ANGLICKÝ DŘEZ					PATŘÍCI OTOVI						SETNINA				
PAŽE (MN. Č.)					RADIO-LOKÁTOR						SARMAT				
ZNAČKA ČAJOVÉ SMĚSI					CHATEAU-BRIANDOVA NOVELA						ODSTÍN FIALOVÉ				

ČD DNY 25 jsou speciální akční dny určené pro skupiny 2 až 5 cestujících. Během akce získáte slevu až 25 % na jízdenky pro každého ve skupině. Je to výhodné cestování pro malé skupiny po Česku.

Vyluštěnou tajenku křížovky zasílejte na e-mail komunikace@cd.cz do 6. února 2026 a uveďte prosím své celé jméno a pracovní pozici u ČD, a.s. Vyrovanému šťastlivci zašleme dárek a v příštím vydání uveřejníme jméno i pracoviště výherce. Tím posledním je zatím Radka Barčíková z OPT Olomouc. Gratulujeme!

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



Přečtěte si časopis Železničář také elektronicky!

Místo auta vyrazte spolu vlakem se slevou

25%

*Sleva se poskytuje na jednotlivé vnitrostátní jízdenky tarifu ČD od 1. 1. 2026.

ČD DNY 25

Akce platí do 31. 3.

**Využijte slevu
na online nákup
jízdenek pro 2 až 5 osob.***



Milujeme vlaky.
Zamilujte si je taky.
www.cd.cz/cddny



České dráhy
Moderně a spolehlivě