

ČD železničář

jaro / 2026 Časopis pro zaměstnance Českých drah

Téma:
Lužná na prahu změn

Rozhovor:
s Ivanem Bednářikem,
ministrem dopravy



Den s:
Viktorií Hlavackou,
naší strojvedoucí

279 vozů

Starým vlakům odzvonilo. Proto jsme loni poslali do šrotu 279 vozidel. V likvidaci již nevyhovujících vozidel pokračujeme i nadále. Díky ní můžeme nasazovat do provozu nové vlaky.



Přečtete si časopis
Železničář také
elektronicky.

822

Díky likvidaci starých vozidel vzniká prostor pro nová. A letos vrcholí zhruba čtyřleté období největší modernizace vlaků v historii České republiky. Jedná se o 822 nových vozidel se skoro 45 000 sedačkami v klimatizovaných prostorech. Pro tak velké množství nových vlaků jsme museli uvolnit koleje v depech a odstavných nádražích.

43

Přesně tolik starých vozidel získalo v uplynulém roce nového majitele. Nejčastěji jsme k prodeji nabídli motorové vozy řady 810 nebo rychlíkové vozy řady B249.

27,5 roku

V souvislosti s modernizací vozového parku se snižuje také průměrné stáří našeho vozového parku. V příštím roce bychom se rádi dostali k číslu 27,5 roku a předpokládáme provoz cca 126 řad vozidel. Toto číslo chceme i nadále snižovat.



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, Michal Makl

Grafická úprava: Sevenart, s.r.o.

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

E-mail: komunikace@cd.cz

Obsah

- 4 Foto měsíce**
Stadlery na „Vlašimce“
- 6 Modrý svět**
To nejpodstatnější, co se odehrálo v únoru a březnu
- 9 Nepřehlédněte**
Zavádíme e-Benefity pro každého zaměstnance
- 10 Rozhovor**
s Ivanem Bednářem, ministrem dopravy
- 14 Téma**
Lužná na prahu změn. Co můžeme čekat?
- 18 Den s**
naší strojvedoucí Viktorií Hlavackou
- 20 Jsme jeden tým**
Pražští dispečeri konečně v novém
- 22 Od kolejí**
Červeno-šedé motoráky: Jak probíhá nasazování 841 a 847 do provozu?
- 24 Historie s okřídleným kolem**
Zájem o železniční dědictví vypukl před půl stoletím
- 26 Tipy redakce a soutěž**
Pochlubili jste se nám svým posledním železničním fotoúlovkem?



Nejlepší vlaky pro české cestující



RailJet



InterJet



ComfortJet

Praha	•	Brno	30× denně		
Praha	•	Ústí nad Labem	38× denně		
Praha	•	Pardubice	32× denně		
Praha	•	Plzeň	•	Cheb	16× denně

V roce 2026 bude v provozu

20× ComfortJet, 7× RailJet, 10× InterJet, 17 527 míst k sezení

Pozn. Uvádíme součty vlaků za cestu tam i zpět



Idylický pohled na „Vlašimku“

Konkrétně malebný kraj doslova na dohled od zámku Jemniště nám ukazuje postupnou obnovu motorové vozby na jih od Prahy. Jeden z prvních čtyř Stadlerů RS1 řady 841.3 z táborského depa se tu prozatím střídá s legendárními motoráky řady 810, již velmi brzy zde však početní stavy stoupnou. A novinky v podobě RegioFoxů řady 847 se dočkalo i Posázaví. Více se tématu motoráků ve Středočeském kraji věnujeme v rubrice Od kolejí.

Co je u nás v ČD nového



Polská vlna na trati mezi Prahou a Bohumínem. Na tuzemské koleje vyjíždí vysokorychlostní Pendolino dopravce PKP Intercity

Ve spolupráci s polským národním dopravcem PKP Intercity vypravujeme vysoko- rychlostní vlakovou jednotku ED250 Pendolino. Od 9. března do 17. června bude nasazena na vlacích SC 511 a 516 na trati mezi Prahou a Bohumínem. Ve vlaku můžete ochutnat polské speciality v restauračním voze WARS a užít si nevšední zážitků na tuzemských kolejích.

Vlak vyrobila společnost Alstom. Společnost PKP Intercity nakoupila 20 těchto jednotek. Jejich maximální rychlost je 250 km/h. Jednotka se skládá ze sedmi vozů a kapacita vlaku činí 402 míst k sezení. Jednotky jsou vybavené vlakovým zabezpečo- vačem ETCS. Historicky poprvé se tato jednotka podívá v rámci pravidelného provozu na koleje mimo Polsko. Důvodem jsou probíhající schvalovací procesy v souvislosti se schválením provozu pro Českou republiku.



Podívejte se na více fotek!

ČD Lounge na pražském hlavním nádraží v novém kabátě. Cestující láká na nové služby

Na pražském hlavním nádraží je nově otevřena zrekonstruovaná čekárna ČD Lounge pro cestující. Rekonstrukce přinesla výrazné zvětšení prostoru a navýšení kapacity z původních 24 na 76 míst.

Součástí modernizace je také nová Business zóna určená pro cestující s jízdenkou do 1. vozové třídy, na které čeká také welcome drink. Čekárna nabízí komfortní zázemí při čekání na vlak, moderní design a řadu služeb. K dispozici jsou například teplé i studené nápoje, připojení k internetu nebo elektrické zásuvky. Veškeré služby jsou pro cestující zdarma.

Modernizace čekárny vyšla přibližně na 5 milionů korun. České dráhy provozují ČD Lounge také ve stanicích Brno hl. n. a Olomouc hl. n.



Podívejte se na více fotek!



Noví náměstci, nový ředitel Odboru právního i změny ve vedení ČD - Telematika. Skupina ČD prochází organizačními změnami

Představenstvo společnosti České dráhy jmenovalo s účinností od 1. března 2026 Jana Staňku náměstkem generálního ředitele ČD pro lidské zdroje a Tomáše Honomichla náměstkem generálního ředitele ČD pro servis.

Odbor právní nově vede Štěpán Herout, který dosud působil jako vedoucí oddělení soukromého práva a veřejných zakázek.

Ke změně došlo také ve vedení společnosti ČD - Telematika. Na pozici předsedy představenstva na konci února rezignoval Jan Hobza, který společnost vedl tři a půl roku. Od 1. března jej ve funkci nahradil Lukáš Sebastian Kryňský, dřívější člen představenstva společnosti ČD – Informační systémy, a.s., a od roku 2023 také jednatel společnosti CHAPS spol. s r.o.

Další změny navážou s platností od 1. dubna a budou souviset především s úpravou organizační struktury Českých drah. Jednotlivá OCÚ budou nově zařazena do působnosti ředitele Odboru servisu kolejových vozidel Jiřího Oty, všechna OŘOD pak budou spadat pod Odbor provozu osobní dopravy, kde je ředitelem Jan Blažek. Oblastní centra obchodu budou nově součástí Odboru regionální dopravy, jehož řízením bude pověřen Roman Tesař.

Ministerstvo dopravy podepsalo smlouvu na provoz tzv. moravských rychlíků. Vlaky zde budeme provozovat šest let

Ministr dopravy Ivan Bednárik podepsal 26. února šestiletou smlouvu na provoz rychlíkových linek R8, R12 a R13. České dráhy tak prodlužují působení na linkách R12 z Brna přes Olomouc do Jeseníku nebo Šumperka a R13 z Brna přes Břeclav do Olomouce. Nově se modré vlaky vrátí na linku R8 z Brna přes Ostravu do Bohumína, kde nahradíme dopravce Regiojet.

Na linkách budou nasazovány klimatizované soupravy s maximální rychlostí 140 nebo 160 km/h. Linku R13 budou i nadále obsluhovat jednotky řad 660 a 661, známé jako InterPanter.



Legendární Hydry dojezdí v pravidelném provozu. Jednotky 854 budou sloužit už jen jako záloha

Začátkem března došlo k ukončení pravidelného provozu motorových vozů řady 854 v pražském depu v Libni. Posledním pracovištěm, kde se s nimi setkáme v pravidelném provozu, je Rakovník. Zde by měly dojezdit přibližně za tři měsíce. Jako záložní vozidla však zůstanou v Trutnově, Praze a Brně, odkud mohou vyjet například v době údržby modernějších vozidel.

Držíme tak trend postupné obměny vozového parku. Z pravidelného provozu postupně vyřazujeme i další typy vozidel.

V dálkové dopravě se loučíme s osobními vozy řad B249 nebo Bdmtee. Ty již nyní využíváme především jako posilové nebo záložní vozy.

Změny se týkají také hnacích vozidel. Většinu dálkových výkonů již nyní zajišťují lokomotivy Siemens Vectron. Během roku bychom měli postupně vyřazovat z provozu také lokomotivy řady 380, které plánujeme odprodat soukromým dopravcům. Lokomotivy řady 1216 Taurus, kterých máme v depu Bohumín už jen šest kusů, slouží již pouze jako záložní stroje.



Vrací se přímé spojení Opavy s Prahou. „Opavan“ bude zatím jezdit jednou týdně

Cestující z Opavy do Prahy a zpět se dočkají návratu přímého spojení. To bylo zrušeno v polovině loňského prosince, po jednání se zástupci města se však začátkem března podařilo jeho provoz obnovit. Zatím bude spojení zajištěno jedním párem vlaků týdně.

Páteční vlak SC 513 bude z Prahy odjíždět v 16:30. Nedělní spoj zpět vyrazí ze stanice Opava východ v 15:48 a ponese označení SC 502. Zvoleny byly časy s největší přepravní poptávkou.

Vlak bude provozován jako komerční spoj na obchodní riziko dopravce. Samozřejmě bude povinná rezervace místa k sezení. O možnostech rozšíření provozu jednáme se zástupci města. Původní spoje SC Opavan ukončily provoz v polovině prosince loňského roku.

Do našich vlaků přijelo nové sezonní menu i další novinky v jídelních vozech

Ve spolupráci se společností JLV jsme na konci února představili novou sezonní nabídku jídelních vozů ČD Restaurant. Od 26. února se cestující mohou ve vlacích setkat s řadou novinek. Hlavním lákadlem je nové menu, které oproti předchozím obdobím prošlo výraznou proměnou – a to jak po stránce nabídky, tak i celkové podoby.

Nová sezonní nabídka:

- Polévka:** čočková s klobásou a mrkví
- Hlavní chod:** telecí sekaný řízek s čedarem, slatinovou omáčkou, batátovo-bramborovým pyré a fazolkami
- Vegetariánská volba:** orecchiette s rostlinným ragú alla Bolognese
- Dezert:** jablečný koláč se šlehačkou



Značka ČD Restaurant se servisem JLV dlouhodobě staví na kvalitních surovinách, tradičních recepturách a úzké spolupráci s Asociací kuchařů a cukrářů ČR.

Novinkou je také změna dodavatele nealkoholických nápojů, kterým se nově stala společnost Coca-Cola. S tím souvisí i změna minerální vody pro cestující 1. vozové třídy ve vlacích vyšší kvality – minerální vodu Mattoni tak nahrazuje Toma Natura.

Změna v benefitech: e-Benefity pro každého zaměstnance

Představenstvo schválilo podobu sociálního fondu pro rok 2026. Počítá se zavedením benefitního finančního příspěvku pro volnočasové aktivity všem zaměstnancům. Příspěvky na dovolenou (včetně příspěvků na rekreace pro vybraná povolání) a dětské tábory sice bude možné využívat i nadále, ale v jiné podobě, v omezeném rozsahu a bez možnosti kumulace.

Impulzem pro změnu je ze strany společnosti snaha o rozšíření portfolia benefitů na více oblastí než jen cestování, jak tomu bylo doposud. České dráhy chtějí poskytovat benefitní finanční příspěvek přehledně všem zaměstnancům, a nikoli pouze omezenému počtu. Doposud byli například znevýhodněni zaměstnanci, kteří z jakéhokoli důvodu nechtějí nebo nemohou organizovaně cestovat. V benefitním programu bude možné využít služeb několika tisíc poskytovatelů v oblastech volnočasových aktivit a zdraví, což budou oblasti, za které bude možné benefitní finanční příspěvek utratit.

Příspěvky na dovolenou, dětské tábory a příspěvky na rekreaci pro vybraná povolání čerpalo v loňském roce pouze přibližně 2 500 osob. Nový systém poskytne finanční příspěvek a zpřístupní nabídku benefitů všem zaměstnancům společnosti.

Benefit pro všechny zaměstnance

Nový systém počítá pro rok 2026 s částkou 4 000 Kč ročně pro každého zaměstnance. Čerpání těchto prostředků by mělo být nastaveno stejně jako elektronická stravenka. Bude možné využít již existující účty a karty, které má podstatná část zaměstnanců aktivní a k dispozici.

Zaměstnanec se sám rozhodne, jak prostředky využije. V roce 2026 bude umožněno kredit využít také na rekreace a tábory dětí a mládeže poskytované a administrované přes ČD Travel. Nadále tedy zůstává možnost využít prostředky coby „příspěvek na dovolenou“ jako doposud.

Platnost benefitního kreditu bude 24 měsíců, tudíž bude možný i jeho převod do dalšího roku.

Systém volnočasových benefitů bude spuštěn na jaře.

» Chceme nastavit benefity spravedlivěji a umožnit jejich čerpání všem zaměstnancům bez rozdílu. Částku 4 000 Kč pro rok 2026 bereme jako začátek. Pokud se bude firmě dařit, budeme se snažit příspěvek navyšovat, aby se jednalo o skutečnou pomoc. Osobně si moc cením toho, že v systému by měly být takřka všechny lékárny v Česku. Zdraví je to nejdůležitější, co máme, a bohužel péče o něj není levná záležitost. Pokud bude možné využít benefitní příspěvek například na nákup léků, ať už pro sebe, nebo pro někoho z rodiny, tak to bude naplňovat skutečně sociální rozměr našeho fondu.



Jan Staněk
náměstek pro lidské zdroje



Musíme přestat přešlapovat

Ivan Bednárik

Ministr dopravy

Jak si poradíme s nedostatečnou kapacitou na železnici? Kudy vede cesta ven z krize nákladní železniční dopravy? A v čem se může stát vůči dopravcům polepšit? Nejen pro tyto odpovědi jsme v redakci časopisu Železničář uvítali opravdu vzácného hosta, který, jak sám zdůrazňuje, má „modrou železničářskou krev“. A věří, že železnice potřebuje především jasná rozhodnutí. Ministr dopravy Ivan Bednárik.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv ČD

Co vás po nástupu do funkce nejvíce překvapilo? V pozitivním i negativním smyslu?

Po nástupu do funkce mě v pozitivním smyslu překvapila profesionalita a nasazení lidí v resortu dopravy i v organizacích, které pod něj spadají. Setkal jsem se s řadou odborníků, kteří mají hlubokou znalost železničního prostředí i dalších dopravních oblastí a kterým skutečně záleží na tom, aby se česká doprava posouvala kupředu.

Na druhou stranu mě nepříjemně překvapilo, s kolika tématy se po několika letech znovu setkávám a zjišťuji, že jsme se v nich neposunuli dopředu, ale spíše přešlapujeme na místě. Jako by často chyběla vůle rozhodovat a věci dotahovat do konce. Chápu, že čtenáři i lidé z praxe někdy vnímají opakování stejných debat bez skutečného posunu, ve výsledku totiž nechybí analýzy ani úvodní diskuse, ale spíše jasné rozhodnutí a tah na branku. A to nám doprava dlouhodobě neodpustí.

A pak taky samozřejmě zažívám trochu kulturní šok z politiky, ale to k tomu asi patří.

Největším problémem české železnice je nedostatečná kapacita v klíčových uzlech. Situaci měla částečně řešit výstavba dalších kolejí v rámci VRT. Jaký je váš postoj k přípravě systému rychlých spojení v českých podmínkách?

Kapacita je skutečně největší výzvou pro rozvoj české železnice. Rychlá spojení a vysokorychlostní tratě dávají smysl a trochu mě mrzí, když mě někdo označuje za člověka, který je odmítá. Já chci rychlá spojení. Jen jsem asi první člověk v rozhodovací funkci, který se taky ptá: A jak je zaplatíme? Tak, jak jsme si zde sít rychlých spojení naplánovali, by nás stála minimálně 1 200 miliard korun. A doteď nevíme, kolik by nám na ně přispěla Evropská unie, protože to se dozvíme letos v létě.

Rozhodně neodmítám moderní železnici, ale je potřeba rozlišovat, co je ekonomicky udržitelné a co reálně přínosné pro celý systém. To znamená určit si priority: zaměřit se na projekty, které skutečně odlehčí přetíženým místům, a nepokračovat v projektech větví, které jsou nákladné a bez odpovídajícího efektu.

Zkrátka rychlá spojení ano, ale racionálně, s důrazem na kapacitu, návratnost a reálné možnosti státu. Za mě osobně dává největší smysl udělat takové VRT „véčko“ – osu Drážďany – Ústí nad Labem – Praha – Brno a Ostrava jako přirozenou bránu směrem do Polska.

Vášim velkým tématem je také krize nákladní železniční dopravy, která bují v celé Evropě. Máte nějakou vizi, jak železničnímu cargo pomoci?

Nákladní železniční doprava prochází nelehkým obdobím prakticky v celé Evropě. A nejde o krátkodobý výkyv, ale o strukturální problém, který výrazně ovlivňuje především cena trakční elektřiny. Bez snížení této ceny se konkurenceschopnost železnice bude dál propadat, přestože nákladní železniční doprava je v podstatě efektivnější než silniční doprava. Dokud bude elektřina drahá, železnice prostě nemůže kamionům cenově konkurovat.

Proto chci na evropské úrovni otevřít debatu o nastavení podpory, protože bez koordinovaného postupu to nepůjde.

Současně musíme narovnat podmínky soutěže se silnicí. Železnice striktně dodržuje hmotnostní limity, zatímco na silnicích se dlouhodobě setkáváme s přetíženými kamiony, což je pro železniční cargo výrazná konkurenční nevýhoda. Jedním z nástrojů, který by nám v tom měl pomoci, je Inspekce silniční dopravy (INSID), která se zaměřuje mimo jiné právě na přetížené kamiony.

Zkrátka musíme srovnat podmínky, protože pak to teprve může být férový boj mezi železnicí a silnicí.

„Skupině ČD jsem dal hned 8 let svého života, ať už to bylo na Cargu, nebo pak přímo u Českých drah. Ona mi na oplátku dala spoustu zkušeností, krásných vzpomínek a kamarádů na celý život. Mám „modrou železničářskou krev“ stejně jako čtenáři, jsem na to právem hrdý.“



České dráhy vnímám jako klíčového hráče ve veřejné dopravě. Jejich základní rolí je poskytovat kvalitní služby tak, aby lidé skutečně viděli přínosy veřejných investic – ať už v podobě rychlejších vlaků, vyššího komfortu cestování, nebo dostupnější dopravy v regionech.

Osobní dopravci i objednatelé dopravy často žejrají na to, že se nemohou spolehnout na elektrizační plány, jež se neustále posouvají v čase, a kvůli tomu mnohde neví, s jakými vozidly do budoucna počítat. Zlepší se to?

Rozumím frustraci dopravců i objednatelů. Pokud se plány elektrizace neustále mění, nemohou smysluplně plánovat vozidla ani služby, což je zásadní problém pro celý systém. Právě proto chci, aby investiční rozhodování stálo na realistic-kém financování, analýzách a exaktních datech, nikoli na politických slibech, které se pak o roky odsouvají. Naším cílem je nastavit dlouhodobou investiční strategii tak, aby dopravci věděli, s čím mohou počítat, a mohli se podle toho rozhodovat.

A klíčové je podle mě také to, aby Správa železnic fungovala jako spolehlivý a předvídatelný partner. To není fráze: Už jsme zahájili změny ve filozofii Správy železnic a budeme v tom pokračovat.

Jak se v Česku vyvíjí z vašeho pohledu liberalizace?

Liberalizace sama o sobě není cílem. Tím je to, aby doprava fungovala spolehlivě, bezpečně a za co nejlepších podmínek pro cestující. Jsem přesvědčen, že při správně nastavených kritériích otevřená soutěž mezi dopravci vede k vyšší kvalitě a lepším službám pro zákazníky. Právě zákazník, tedy cestující, musí být pro nás vždy na prvním místě.

Role státu, potažmo ministerstva je v tomto ohledu jasná – nastavit a uhlídat pravidla hry. To znamená zajistit před-

vídatelné prostředí, spravedlivý přístup a podmínky soutěže a v neposlední řadě provádět důslednou kontrolu kvality poskytovaných služeb a tam, kde selhává, tak konat. Na to se chci v nadcházejícím období víc zaměřit. Důsledné kontroly a vymáhání pravidel.

Jak se díváte na situaci, kdy jednotlivé kraje mají rozdílné tarifní systémy a mnohdy je problém v mezikrajské osobní dopravě?

Tarifní roztříštěnost je typická „neviditelná brzda“ veřejné dopravy. Lidé ji na první pohled nevidí, ale v praxi často přispěje k jejich rozhodnutí místo vlakem nebo autobusem jet raději autem. Prostě proto, že je to jednodušší a předvídatelnější. Od auta máte jedny klíčky, nepotřebujete patery.

Cestující nemá řešit hranice krajů. Jako zákazník potřebuje vyřešit, jak se dostane z bodu A do bodu B co nejjednodušším způsobem a jak to zaplatí. Pokud se v tarifech ztrácí nebo musí studovat různé podmínky a tabulky jen proto, že se přesouvá z jednoho kraje do druhého, systém nefunguje správně.

Mým cílem je, aby dopravní systém fungoval jako celek a byl přehlednější vůči zákazníkům. Musíme důsledně vyžadovat lepší koordinaci mezi kraji a funkční propojení systému – ať už formou společného minima, nebo pravidel, která cestující pochopí bez nutnosti orientovat se v různých tarifech. Nejde o rušení krajských kompetencí, ale o to, aby veřejná doprava byla skutečně použitelná a konkurenceschopná v každodenním životě.



Jaký vliv by si měl stát udržet v železniční dopravě? Existuje nějaké strategické minimum?

Strategické minimum vidím v tom, že stát garantuje funkční páteřní infrastrukturu, dohlíží na bezpečnost a má dlouhodobou investiční strategii, na kterou je schopen získat peníze. Tam, kde je prostor pro tržní principy, tam by stát neměl zbytečně moc zasahovat. Ale vždy by měl být zárukou, že dopravní systém je spravedlivý a funguje v první řadě ve prospěch lidí a celé ekonomiky.

Jaká je do budoucna role Českých drah?

České dráhy vnímám jako klíčového hráče v systému veřejné dopravy v České republice. Jejich základní rolí je poskytovat kvalitní a spolehlivé služby tak, aby lidé skutečně viděli přínosy veřejných investic – ať už v podobě rychlejších vlaků, vyššího komfortu cestování, nebo dostupnější dopravy v regionech.

České dráhy tedy musí zajišťovat veřejnou službu, ale zároveň musí obstát v konkurenčním prostředí při soutěži s jinými dopravci.

Úkolem státu je vytvořit stabilní a předvídatelné prostředí: kvalitní infrastrukturu, dlouhodobě jasný plán investic a rozhodování založené na datech a skutečných potřebách. Jen v takovém prostředí mohou České dráhy dlouhodobě plnit svou roli moderního národního dopravce, který zvyšuje kvalitu cestování a posiluje důvěru veřejnosti v železnici.

Pokud byste měl šanci prosadit na dráze tři konkrétní věci, kterým byste dal přednost?

Mám trochu obecný cíl, který se ale týká i železnice a výstavby obecně. Chci, aby se stavělo rychle, levně a kvalitně. To jsou tři věci, kterými budu posuzovat každé rozhodnutí, každou investici. Nemám rád tu politickou proklamaci, že „musíme najít

peníze“. Já neumím hledat peníze. Já je umím vydělat nebo ušetřit, tak jako každý z nás, jako každá rodina.

Na závěr, je něco, co chcete našim čtenářům vzkázat?

Chci je především všechny pozdravit a popřát jim vše dobré. Skupině ČD jsem dal hned 8 let svého života, ať už to bylo na Cargu, nebo pak přímo u Českých drah. Ona mi na oplátku dala spoustu zkušeností, krásných vzpomínek a kamarádů na celý život. Mám „modrou železničářskou krev“ stejně jako čtenáři, jsem na to právem hrdý. Například na všechny zahraniční návštěvy do okolních zemí jezdím s kolegy výhradně vlakem, už sem byl v Bratislavě, v Berlíně, čeká nás i Vídeň.

Všem čtenářům bych chtěl také poděkovat za jejich každodenní nasazení, tvrdou práci, která drží republiku v chodu. Víím, že to často není žádná sranda a o to víc si toho vážím. Těším se, až se někde potkáme. ■

Ivan Bednárík

Manažer s téměř třicetiletou praxí v dopravě a logistice. Absolvent NSW Business College v Austrálii a držitel titulu MBA z CEMI Praha. Vedl ČD Cargo i České dráhy, byl poradcem ministra dopravy Slovenské republiky a od roku 2025 byl generálním ředitelem ŽSR. Ivan Bednárík je také spoluzakladatelem profesního sdružení ŽESNAD.cz. Hovoří slovensky, česky, rusky a anglicky.

Lužná na prahu změn. Co můžeme čekat?

Centrum historických vozidel v Lužné u Rakovníka prochází přerodem v Nadační fond Svět železnice. Pro mnoho z nás je historické dědictví našich drah, z něhož suverénně nejširší část spravují právě České dráhy, srdeční záležitostí, a tak je celé téma poněkud citlivé. Proto jsme v tématu čísla dali co možná nejširší prostor výkonnému řediteli fondu Matěji Hornovi, aby nám odpověděl na otázky, které éterem běží nejčastěji.

Vít Čepický | Foto: autor

Celý proces je logickým vyústěním dění na tuzemské železnici v posledních letech. Přestože si České dráhy váží historického dědictví, v současných podmínkách je čím dál složitější odůvodnit významné množství investic, jež jeho správa vyžaduje. A to zejména uprostřed tlaku na co nejefektivnější fungování firmy

v prostředí nabídkových řízení na dopravní obslužnost, kde rozhoduje převážně co nejnížší cena.

Proto vznikla idea udržet vliv nad osudem všech našich technických památek, zároveň ale vytvořit prostor pro nové zdroje financování a ideálně jejich soběstačnost a další rozvoj v rámci

nadačního fondu. Jak to tedy je s likvidací vozidel, které se mnozí příznivci historie obávali, co můžeme čekat od rozvoje areálů v Lužné nebo Olomouci či jaký formát fungování nostalgie se chystá, nastiňuje Matěj Horn, v drážním prostředí dobře známý dlouholetý šéf Království železnic.



Pamatujete si, kdy jste byl v Lužné poprvé?

Vzpomínám si, synkovi tehdy byly asi čtyři roky. Vzhledem k tomu, že mu teď je jednadvacet let, takže už to nějaká doba je.

Když sem teď přijedete a podíváte se na areál muzea – co byste na první dobrou chtěl změnit?

Určitě jednu věc. Nezaměřovat se úzko-profilově, ale být tu pro všechny. Nebo ještě přesněji – chtěl bych hlavní zaměření posunout od odborné veřejnosti a fanoušků železnice k rodinám s dětmi, školám, tedy abychom byli otevřenější širšímu publiku než nyní. Rodiny s dětmi jsou ostatně nezbytností, aby areál ekonomicky chytil nový dech a mohl se v klidu rozvíjet, posouvat kupředu.

Udržet pozornost dětí je poměrně složité, jak toho chcete docílit?

Uplynulých patnáct let jsem se snažil udržet pozornost dětí, teď se vlastně jen přesouvám od měřítka 1 : 87 k 1 : 1.

Děti udrží pozornost nějakých patnáct minut u činnosti, která pro ně bude zajímavá, ideálně interaktivní. Bez interakce to nejde. Nechci na exponát koukat, ale chci ho zažít. Podstatné jsou kolikrát drobnosti. Audiovizuální technika nám mašinku může rozsvítit, zahouká, vytvoří

dojem roztopeného kotle, vymyslet se ostatně dá i dýmající komín. Jakmile to bude na tlačítko, tak ty děti máme.

Je to samozřejmě jeden z příkladů, pomohou nám hry, hřiště, zahradní železnice, prostě nakombinovat více atraktivních prvků tak, aby se z návštěvy Lužné stal pro rodinu plnohodnotný celodenní výlet a strávili tu nějaké tři hodiny, které se budou bavit.

Kdy to bude vidět?

Jako nadační fond přebíráme objektů více. Nejen Lužnou, ale také areál v Olomouci, Valašském Meziříčí a remízu v Bechyni. První v pořadí větších změn zřejmě bude objekt v Olomouci, kde by mělo dojít k výrazné revitalizaci patrně v rámci PPP

projektu. Tedy tak, aby stavba byla provedena ihned a byla splácena z výnosů od návštěvníků. Plán, jak budou areály v Olomouci a Lužné vypadat, chci mít hotový do konce roku.

Olomouc bych rád posunul na úroveň jakéhosi národního železničního muzea pro Moravu, Lužná by se měla stát jakýmsi zábavním železničním parkem pro rodiny. Zároveň ale říkám, že nechci žádný luna-park bez většího vztahu k dráze, to ne. Ale chceme být přijatelní pro děti a neurážet odbornou veřejnost – tak, aby obě strany udělaly pomyslný krok k sobě a ani jedna se za to nemusela stydět.

Lužná má u velkých akcí trochu problém v tom, jak civilizovaně pojmout větší množství lidí. Nikoli tedy z hlediska samotného areálu, ale jejich příjezdu. Co s tím?

Nebude to nic jednoduchého, ale základem je debata se samosprávou, kterou jsme už začali. Jak s krajským úřadem, tak obcí, resp. paní starostkou. První signály jsou pozitivní, jak ale bude vypadat například parkování, to bude ještě předmětem debaty.

Rádi bychom sem dostali návštěvníky také jinak než autem a já pevně doufám, že se nám podaří v sezoně muzea prosadit pravidelné víkendové vlaky, které budou součástí dopravní integrace. Nabízí se ret-

„ Struktura Nadačního fondu je vystavěna tak, aby přijal vozidlový park a lokace od Českých drah a hledal co nejracionalnější využití. To může být i kooperací s externími spolky a partnery. Technicky budeme u každého vozidla, a těch budeme přebírat kolem 400 kusů, rozhodovat střednědobě. Je to strašný fičák, těším se, až se věci trochu uklidní, dojde k přerodu, ale hlavně tu uvidíme spokojené návštěvníky.

ro souprava vedená Bardotkou s ETCS. Cílem je každopádně dopravní služba, nikoli primárně prezentace historických strojů, ta bude mít prostor o vybraných víkendech spíše z Lužné směrem dál v rámci provozního konceptu, který známe. Ostatně celý proces transformace do nadačního fondu není žádná revoluce, primární je možnost získat vícezdrojové financování. Zejména v letošní sezoně se tedy nějaké dramatické změny opravdu nechystají, přerod bude spíše postupný.

Jaký výhled mají muzejní vozidla? Kolik jich je reálné udržet, je cestou i spolupráce s externími spolky?

Struktura Nadačního fondu je vystavěna tak, aby přijal vozidlový park a lokace od Českých drah a hledal pro ně co nejracionalnější využití. To může být ve vlastní režii, ale i kooperací s externími spolky a partnery.

Technicky budeme u každého vozidla, a těch budeme přebírat kolem 400 kusů, rozhodovat střednědobě. V rámci podnikatelského záměru chceme garanci pětiletého fungování tak, abychom měli dostatek času opravdu u každého stroje dobře zvážit, jaký účel a potenciál pro nás má. A to ne teď, ale s ohledem na budoucí plány a fungování. Protože pokud bychom se rozhodovali optikou současnosti, pro spoustu vozidel by to byla konečná stanice, zatímco u střednědobého výhledu můžeme u řady z nich zjistit, že své efektivní využití mít mohou.

U vozidel, u kterých provozní či expoziční potenciál ve středním horizontu nenalezneme, budeme právě hledat vhodné partnery mezi spolky a dalšími partnery. Ideálně bychom jim vozidla poté neprodávali, ale pronajímali, protože základem je udržet sbírku vcelku. Jak se něco prodá, tak zmizí vazba k vozidlu.

Teprve to, co zbude, bude předmětem debaty, co má či nemá smysl zachraňovat a bohužel skončí lépe jako náhradní díly, hůře v nenávratnu prodejem či likvidací. Já se ale budu snažit, aby se tento smutný konec týkal co nejmenšího množství strojů. Nejlépe žádného, ale nějaké tam patrně budou, to je třeba si upřímně říct. Na druhou stranu onen střednědobý horizont nám dává dobré možnosti takový potenciální seznam co nejvíce zúžit.

Smyslem založení Nadačního fondu je mimo jiné také možnost dosáhnout na zdroje financování, na které by České dráhy dosáhnout nemohly. Kde se dají najít?

Když byla nostalgie pod hlavičkou Českých drah, mělo to svou výhodu v zázemí největšího dopravce. Ale mělo to i zřejmé nevýhody, řada institucí se ze své podstaty a statusu Českých drah do financování nostalgie nemohla zapojit. Naopak jakýkoli nadační fond je z podstaty určen k tomu, aby něco takového bylo možné.

Další příležitosti chceme hledat v regionech, protože víme, že tam jsou. Dám dva jednoduché příklady – v rámci Prahy můžeme navázat spolupráci s agenturami, které provozují lodní turistickou dopravu. Loď doveze skupinu například do Davle, kde je bude čekat parní vlak. Ale ať nejsme jen v Praze, totéž se dá vymyslet kolem Baťova kanálu. Kus od bechyňské remízy je zámek, který se také snaží dělat aktivity pro děti. Pokud někde základní turistická infrastruktura funguje a jsou poblíž koleje, dává velký smysl vše provázat a přesunout program rovněž na palubu vlaků. Lidé si pak nebudou kupovat jízdenku na prostý přesun, ale vstupenku na zážitek. A hodnota takové vstupenky za zážitkem je mnohem vyšší.

V některých krajích jsou populární různé turistické a nostalgické vlakové linky, je pro vás myslitelné, že se o jejich provozování budete ucházet a najdete v nich další zdroj pro financování flotily?

Určitá cesta to jistě je, nicméně primárním cílem nemá být získávání dotací, ale nastavení fungování tak, aby bylo soběstačné a zdroje přišly ideálně zespodu, od lidí. Se subjekty, které tuto dopravu nyní provozují, ale určitě chceme spolupracovat. A jestli se někde ukáže, že se ze spolupráce urodí i závazková doprava, proč ne.

O stroje patřící Lužné se už nyní stará řada nadšenců, mnohé z nich jsou silně spjaté s konkrétními regiony. Jak jejich činnost do budoucna vidíte?

Za jakýkoli námět z regionů jsme moc rádi a mají podle nás smysl. A to do té míry, že máme plán na jejich systematickou podporu, samozřejmě po nějakém zhodnocení

jejich smyslnosti, a to nejen z hlediska prosté finanční náročnosti. Dle našich možností pak ty, které se ocitnou nad čarou našich možností, budeme realizovat. Čili jsme regionům naprosto otevření, fungovat pouze na principu našich základních areálů by bylo málo. Svět železnice vnímám jako určitého garanta a partnera pro regionální spolky, který jim zároveň může pomáhat i například metodickým způsobem.

Velká změna logicky přináší jistou nedůvěru u lidí, kterých se dotkne. Jak to dál s kolegy z Lužné bude?

Obecně vládne strach. Ne tolik z nějaké likvidace, ale právě ze změny. Velké změny v práci má rád opravdu málokdo. Proto se snažím se všemi mluvit a vysvětlit jim, že se není čeho obávat. Jistotu jim ale dá až čas, doba, kdy uvidí, že se naše plány daří naplňovat.

I právě proto jsem chtěl mít onu pětiletou garanci financování při přechodu do nové formy, aby nebyl důvod cokoli okamžitě redukovat, zavírat, nedělat. To je základ, se kterým jsme oslovili všechny zaměstnance i dohodáře. Všichni dostali reálnou nabídku na další pokračování. Pro některé sice jsou veškeré změny přece jen příliš, ale drtivá většina pokračovat bude, z čehož mám radost.

A je důležité říct ještě jednu věc, celá racionalizace má výhodu v tom, že nám dává šanci mnohým z nich zpříjemnit mzdové ohodnocení.

Čím navíc budeme úspěšnější, v což věřím, tím větší šance bude přilákat nové tváře, omladit se a připoutat k nostalgii další generace. Vzniká nám i řada nových pracovních příležitostí po celé republice i pro ty, pro které prozatím nostalgie nebyla z nějakých důvodů tak atraktivní. Ať už zevnitř, ale také z řad studentů nebo veřejnosti.

Co je Svět železnice?

- Nadační fond pro správu a provoz historických vozidel
- Svět železnice bude zajišťovat dlouhodobou a profesionální péči o rozsáhlou sbírku historických vozidel, která činí více než 430 exponátů. Unikátní sbírka je deponována na 16 místech po celé republice a zahrnuje lokomotivy, vozy i další technické památky se zásadním významem pro českou železniční historii.

Až si to na stránkách Železničáře bude někdo číst a ucítí, že by rád vyslyšel volání, co má udělat? Sednout na vlak a jet zaklepat do Lužné? Otevřete mu?

Určitě ano! Jen poprosím o chvilku strpení, než se nám podaří základní rozjezd, ale vážné zájemce velmi rádi uvítáme, velmi uvítáme i náměty na projekty, ostatně první nám tu už přistály. Jako příklad můžu dát nápad na bezbariérový historický vůz, to má za mě stoprocentní smysl. Ale může to být i na nový druh akce, není hloupých námětů.

Na co se letos nejvíce těšíte?

Je to strašný fičák, těším se, až se věci trochu zklidní, dojde k přerodu, ale hlavně tu uvidíme spokojené návštěvníky. Největší hodnota celé Lužné a toho, co pod ní patří, je v jejích lidech. A pro ně největší odměna není ta finanční, jakkoli je důležitá, ale fakt, že dělají smysluplnou práci, která přináší radost. To je náš největší motor. A je to odpověď i za mě, nejvíce se těším, až tu uvidím čím dál víc spokojených návštěvníků, zejména dětí.

Tak držíme palce. Díky! ■



Strojvedoucí Viktorie Hlavacká

Na kolejích jsem se našla

Dámy ke kolejím vždycky patřily. Vlakvedoucí u vlaků, tramvajové průvodčí i řidičky, závorářky, dozorčí v metru... A stále častěji také strojvedoucí. Viktorii Hlavackou jsme ve svých řadách přivítali před rokem a půl – a nyní je to právě ona, kdo nám v náborové kampani pomáhá zaujmout případné nástupkyně. Denní rutinou jí však nadále zůstává stírání rosy z kolejí ocelovými koly. I když – rutinou? „Pacifik mi pořád nezevšedněl,“ říká.

Daniel Mrázek | Foto: redakce

Viktorie Hlavacká nejčastěji jezdí na Posázavském pacifiku, tedy z Prahy do Čerčan přes Davli, či na trati z Prahy do Čisovic, kde jsme se s ní svezli i my. „To jsou tak nádherné tratě, že mi ještě ani trochu nezevšedněly. Pokaždé v nich vidím něco jiného. Na podzim, kdy stromy mění barvu, nebo dneska, kdy nám tak nádherně nasněžilo. Na jaře zase bude všechno kvést. To se prostě musíte kochat.“

Trasu mezi Prahou a Čisovicemi zvládne za dnešní směnu tam a zpět třikrát. Do odjezdu zbývá pár minut. Viktorie sedí nachystaná na sedadle, před sebou má položený tablet. „Mám tam jízdní řád, kde vidím třeba zastávky na znamení a časy odjezdu. Na tento tablet mi také chodí rozkazy k cestě. To je horká novinka. Ještě nedávno jsme je dostávali od výpravčího na velkém papíře. Z rozkazu se dozvím všechny odlišnosti od běžného stavu, třeba že je někde omezená rychlost, probíhají tam práce na trati či bylo zřízeno nové návěstidlo,“ připomíná.

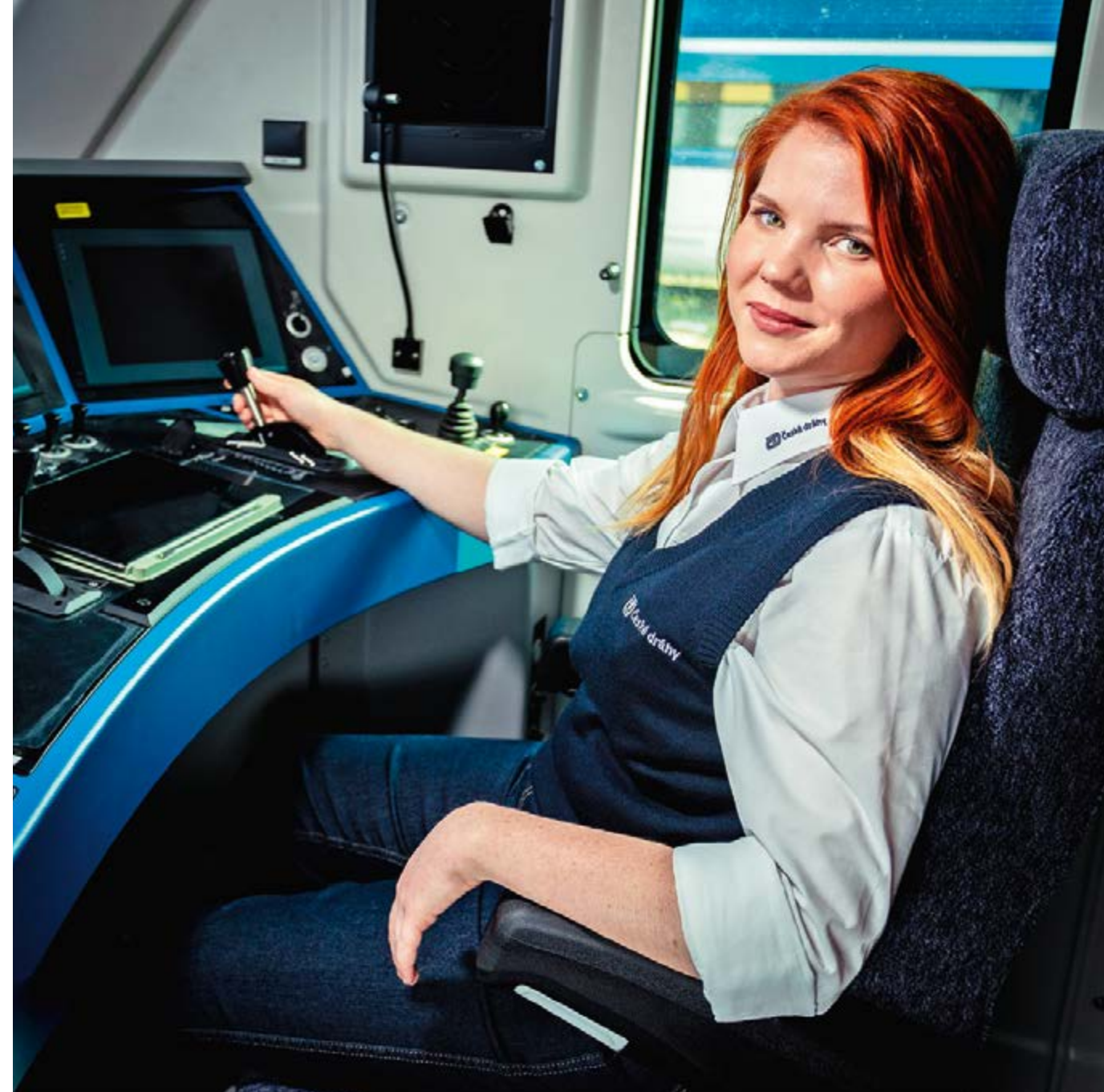
Světelné návěstidlo před námi oznamuje připravenou vlakovou cestu, hodiny ukazují čas odjezdu. Viktorie stiskne tlačítko píšťaly, čímž vyzývá vlakový doprovod k potvrzení, že může vyrazit na cestu. Vlakvedoucí zkontroluje, že je vše v pořádku, a dá souhlas k odjezdu. Viktorie to vidí ve zpětném zrcátku. Posune pákou a vlak se rozjíždí. Ihned vjíždíme do tunelu, což je přes čelní sklo hodně zajímavý pohled. „Taky jsem byla vyjevená, když jsem to viděla poprvé,“ usmívá se.

Místo chemie na koleje

Viktorie absolvovala gymnázium a zkusila studium chemie na vysoké škole. „Poznala jsem ale, že to není moje parketa,“ prozrazuje. Našla si práci ve skate shopu, ale pracovní podmínky jí nevyhovovaly. „Tehdy mi brácha navrhl, jestli nechci dělat strojvedoucí. On sám strojvedoucím je, jezdí s nákladními vlaky. Navíc jsme rodina dopraváků. Zpočátku jsem pochybovala, ale nakonec jsem se to rozhodla zkusit – a nelituji. Cítím, že jsem se v životě našla,“ je spokojená.

Z kurzu měla respekt. „Úplně jednoduché to nebylo, přece jen nemám za sebou žádnou technickou školu. Ani na vysoké jsem se neučila tak jako během výcviku. Na druhou stranu to byly všechno věci, u kterých jsem věděla, že je skutečně budu potřebovat, naučili jsme se nic zbytečného,“ vzpomíná na začátky. A co ji motivovalo, aby v kurzu vydržela? „Moc mě to bavilo. Čím víc jsem se o drážním světě dozvídala, tím víc jsem chtěla být jeho součástí.“

„Mám služebně starší kolegyně, od kterých se hodně učím. Muži nás přijímají a fandí nám. Kolegové-muži mi rádi poradí, něco vysvětlí... Mám štěstí na skvělý kolektiv.“



Jaká byla první samostatná jízda? „Perfektně zafungoval zákon schválnosti. Dokud jsem jezdila pod dohledem, žádné závažné situace nenastaly. Jakmile jsem ale začala jezdit sama, objevily se problémy, které jsem znala jen z doslechu. Dokonce pro můj vlak musela přijet odtahová lokomotiva. Nakonec to ale byla ta nejlepší škola. Dnes už mě jen tak něco nerozhodí!“

Dívka z plakátu

Přestože depa již delší dobu nejsou výlučně mužským prostředím, ženy jsou v nich stále ještě ve výrazné menšině. „U nás ve vršovickém depu rozhodně nejsem jediná. Mám služebně starší kolegyně, od kterých se hodně učím. Muži nás přijímají a fandí nám. Kolegové-muži mi rádi poradí, něco vysvětlí... Mám štěstí na skvělý kolektiv,“

pochvaluje si. Dokonce spolu jezdívají i na dovolenou. Samozřejmě vlakem... Přestože se Viktorie nedávno stala tvář naší náborové kampaně, v depu to žádné příkoří ani štouchance nepřineslo. „Nebylo to poprvé, co jsem se někde fotila na reklamu, ale tentokrát to bylo o několik tříd výše. Neustále o mě pečovali stylisté jako o nějakou celebritu. No a kolegové si pak plakát se mnou vyvěsili v depu a chtěli po mně autogram,“ směje se.

„Zpočátku jsem pochybovala, ale nakonec jsem se to rozhodla zkusit – a nelituji toho. Cítím, že jsem se v životě našla.“

S Viktorií se rozloučíme po kompletním kole, ona si trasu dá ještě jednou. A pak v depu? „Musím nahlásit a zapsat průběh jízdy, zvláště jestli byly nějaké závady, které je potřeba odstranit. To je důležité pro bezpečnost a spolehlivost našich jízd. Také vyprázdním toalety, doplním naftu a vodu pro WC – a pak ze sebe smyju tu mašinkovinu.“ Nechápeme... „Při všech těchto úkonech se někdy umažu. A to nemluvím o tom, že motor musím zkontrolovat někdy i během cesty. Bez sprchy se tedy vážně neobejdu,“ směje se.

Viktorie řídí, správněji řečeno vede, malou motorovou Regionovu. Nepomýšlí ale na něco většího? „Nejsem člověk, který by někam pospíchal. Mně se ‚Regina‘ a drobné tratě velice líbí. Pročistím si tu hlavu. Zatím tedy měnit nehodlám,“ uzavírá. ■

Pražští dispečerři konečně v novém

Práce dispečerů osobní dopravy je pro náš provoz zcela klíčová, a proto je důležité, aby se na svou práci mohli soustředit v klidném a komfortním prostředí. Původní prostory u pražského autobusového nádraží Florenc již potřebný klid a dobré zázemí nenabízely, nakonec se však podařilo najít více než vhodnou náhradu. Přestěhovat celý funkční dispečink rozhodně není jednoduchou záležitostí, ale díky dobré přípravě se to nakonec povedlo bez větších problémů.

Vít Čepický | Foto: autor

Stěhování se týkalo dvou pracovišť pražského dispečinku – síťového a regionálního dispečinku Střed. Nový domov našli přímo u Petrské věže, kde pro ně v administrativní budově našel Odbor správy a rozvoje majetku prostorově i komfortem vhodné prostředí.

Přesun odstartoval v únoru 2025 přípravou bývalých kanceláří. Do volného prostoru

bylo třeba vhodně umístit jednotlivá pracoviště, jejich zázemí, ale také dobře promyslet technické řešení dispečerské infrastruktury. Samotné stavební práce začaly v srpnu 2025, hrubá stavba byla hotová v říjnu a v závěru roku již správa prostory vybavila i náležitým zařízením. K definitivnímu nastěhování došlo 21. ledna – bez omezení provozu jednotlivých pracovišť.

„S přesunem jsme začali po ranní špičce, dispečerři postupně a řízeně odcházeli z původního pracoviště a na novém pracovišti jsme oživovali jednotlivé dispečerské posty, přeměrovali telefony – celkem to bylo ve čtyřech vlnách,“ uvedl Jan Sívek, vedoucí oddělení síťového dispečinku.

„Naštěstí vše šlo jako na drátkách, kolegyně a kolegové v provozu a u všech

partnerů v ČR i zahraničí to poznali tím, že jsme začali volat z jiných telefonních čísel. V době přesunu a krátce po něm naštěstí nedošlo k větším mimořádnostem. Za dispečery pak vyrazilo šest silných chlapů z našeho správního oddělení s autem, kteří nám převezli všechny potřebné věci,“ řekl Sívek.

Dispečerři tedy přešli do nového, klimatizovaného prostředí, polepšili si rovněž technologicky. Mají nový telefonní systém s řadou pokročilých funkcí, významně se tím zjednodušilo kontaktování kolegů v provozu. Dispečerské místnosti mají zálohovaný zdroj energie, takže vše funguje i v případě výpadku (což už si i stihli vyzkoušet), nechybí ani odpovídající zázemí pro odpočinek, které ocení nejen místní, ale zejména dojíždějící.

„Chtěli bychom všem poděkovat za výbornou spolupráci, podporu a porozumění našim specifickým potřebám – na přípravě, zprovoznění a vlastním stěhování dispečinku se podílelo opravdu velké množství kolegů a kolegyň, a to nejen z Českých drah. A velké díky zaslouží samozřejmě všichni dispečerři za trpělivost a nasazení během celé akce,“ dodal Štoček, vedoucí oddělení regionálního dispečinku Střed. ■

Podívejte
se na více
fotek!



„Obě pracoviště jsme připravili a důkladně otestovali předem, aby nás nic nezaskočilo. Dispečerři se v předstihu seznámili s obsluhou aplikací a telefonů a dalších technologií tak, aby při samotném přesunu nikdo v provozu nepoznal, že se u nás něco děje.“

Petr Štoček
vedoucí regionálního
dispečinku Střed



Rekonstrukce pohledem Odboru správy a rozvoje majetku

V rámci všech rekonstrukcí u administrativní budovy PCC se jednalo o jednoznačně největší výzvu pro zástupce správy nemovitého majetku. Kromě standardních úprav bylo potřeba zajistit s ohledem na provoz dispečerského pracoviště sociální zázemí – šatny, sprchy a kuchyňku s jídelním koutem. Velkou pozornost jsme věnovali také elektroinstalaci včetně napojení na záložní zdroj tak, abychom kolegům zajistili bezproblémový a bezpečný provoz dispečinku.

Červeno-šedé motoráky: Jak probíhá nasazování 841 a 847 do provozu?

Středočeský kraj s dominantním centrem a silnou radiální vlakovou dopravou na elektrifikovaných koridorech tradičně trhá republikové rekordy v počtech přepravených cestujících. Významná obnova vlaků však dospěla i na jeho neelektrifikované tratě, a to zejména v naší režii. Cesty jsou (alespoň zatím) povšechně dvě – díky novým dieselovým vlakům řady 847 a modernizovaným motorákům řady 841 původem z Německa. V jaké fázi je obnova nyní?

Vít Čepický | Foto: autor

Řada 847: Lišky přebírají nadvládu

Dieselových dvoudílných jednotek řady 847 od Pesy jsme postupně objednali celkem 106 (z rámcové smlouvy na až 160 kusů), přičemž do Středočeského kraje míří jejich nejpočetnější smečka, celkem 38 z nich. Prvních 10 dorazilo na trať z Prahy přes Rudnou do Berouna a z Berouna do Rakovníka, kde se s nimi setkáváme již od druhé poloviny roku 2024.

22 Druhá vlna dodávek momentálně vrcholí, a tak se RegioFoxy objevují postupně na dalších středočeských tratích. Nejprve převzaly otěže frekventovaných osobních vlaků linky S3 z Prahy přes Neratovice do Všetat a dále do Mělníka. Od podzimu 2025 pak i na provázaných spěšných vlacích

linky R43 z Prahy přes Neratovice a Všetaty do Mladé Boleslavi. Zde řada 847 postupně přebírá kompletní vozbu (kromě jednoho posilového páru).

V posledních dnech pak cestující i naši kolegové občasně potkávají RegioFoxy na poměrně netypických výkonech podél Sázavy v rámci zaškolování personálu. Předznamenávají postupné nasazování Foxů na trať z Prahy přes Vrané do Čerčan, resp. na Dobříš během letošního jara dle postupných dodávek nových strojů z Bydhoště. I zde ve výsledném stavu zbuduje jediný posilový pár v řazení 2× 814 kvůli provázanosti s tratí z Čerčan do Zruče nad Sázavou.

Spíše zajímavostí pak je, že i na trati do Zruče se řada 847 nakonec objeví –

dvojice převezme víkendový rekreační spěšný vlak Posázaví jezdící z Prahy přes Říčany a Čerčany. Jinak bude tuto trať od příštího jízdního řádu standardně obstarávat řada 814, naopak řada 810 má před sebou v Čerčanech svou závěrečnou provozní sezonu.

Poslední dodané RegioFoxy na konci května pak posílí zálohu v Praze a Rakovníku a posílí vozbu na trati z Prahy do Berouna přes Rudnou tak, aby všechny špičkové spoje jezdily zdvojené.



Řada 841: Volnější rozjezd naděje pro méně frekventované tratě

Naopak rozjezd řady 841 je pomalejší, než jsme očekávali, a její větší rozlet do kraje brzdí převážně postupně řešené legislativní překážky. V provozu tak jsou nyní čtyři kusy především na tratích z Benešova do Sedlčan a z Tábora do Olbramovic.

V současné době pak přichází dalších pět kusů, které jsou čerstvě po modernizaci v DPOV dle požadavků Středočeského

kraje a po dořešení potřebných náležitostí se přesouvají do táborského depa. Po definitivním převzetí posílí provoz na již zmíněných tratích a zamíří rovněž z Olbramovic do Sedlčan.

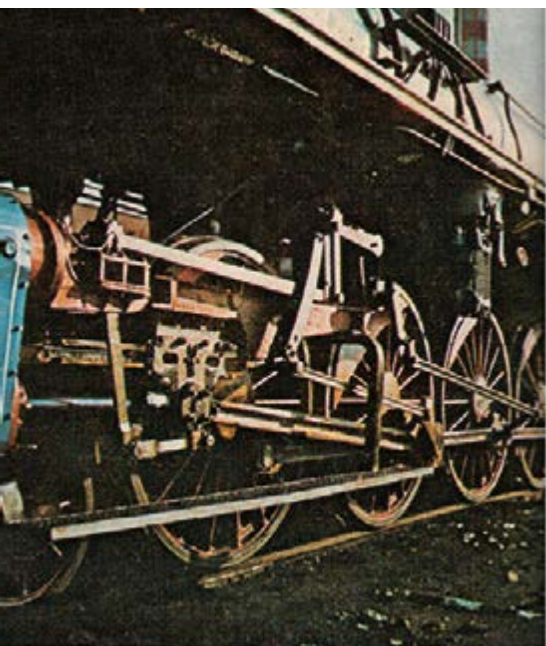
Dodávky dalších 21 RegioSpiderů řady 841.3 očekáváme průběžně do jara 2027 a jejich nasazení bude záležet především na postupném průběhu „bohémizace“

a instalaci ETCS. Od jízdního řádu 2028 s nimi počítáme na trati z Čelákovice do Neratovic, z Prahy přes Hostivice do Rudné, resp. z Hostivice do Podlešína a později také na dalších tratích spadajících pod Nymburk. Vše však bude ještě záležet na budoucích požadavcích Středočeského kraje, k tématu se tak jistě ještě v budoucnu vrátíme. ■

Zájem o železniční dědictví vypukl před půl stoletím

Mnoho našich parních lokomotiv zachránila iniciativa mladých lidí v době, kdy končil parní provoz. Zájem o železniční historii, a především o záchranu parních lokomotiv, vzrostl koncem 70. a hlavně v 80. letech minulého století, kdy rychle mizely z tratí ČSD. Parní provoz u ČSD oficiálně skončil v roce 1980. Tuto událost zdůraznila velká výstava parních lokomotiv v Liberci. Poslední pravidelné výkony dýmajících lokomotiv však zanikly až o rok později.

Petr Štáhlavský | Foto: archiv



70. a 80. léta

Technické muzeum se věnovalo záchraně těch nejdůležitějších vozidel pro vývoj československé železnice. Do sbírek získalo Křížův motorový vůz z Bechyňky, Mikádo nebo rekordního Albatrose 4978.106. Jeho možnosti však byly velmi limitované mimo jiné nedostatečnými prostory depozitáře v Čelákovicih. Situace se podstatně zlepšila až díky získání bývalého depa v Chomutově, které nabízí mnohem více prostoru pro záchranu drážních vozidel. Omezené možnosti muzea v 70. a 80. letech tak neumožnily zachránit všechna zajímavá vozidla, a přestože mělo technické muzeum i řadu stále provozních lokomotiv, velké množství jich zůstalo jako neprovozní exponáty.

Fanoušci páry zachraňují stroje

Ve stejné době však rostl zájem o odcházející parní stroje mezi mladými železničáři a drážními fanoušky. Ti se v mnoha případech zasloužili o záchranu, a dokonce zprovoznění mnoha dalších lokomotiv, které by jinak skončily pod plameny autogenu.

V minulém režimu však nešlo založit nějakou nezávislou organizaci nebo spolek, který by se věnoval železniční historii. Vše muselo být řádně organizované a pod kontrolou příslušných orgánů. Železniční fandové se tak začali sdružovat pod hlavičkou různých států a stranou posvěcených organizací. Například jedna z největších a nejznámějších organizací KHKD vznikla

na začátku 80. let původně jako Kroužek historie kolejových vozidel při Kulturním domě železničářů v Nymburce. Tato skupina organizovala ve spolupráci se státními podniky a jinými povolenými organizacemi třeba populární jízdy na vlečky Rudných dolů Mořina. Kroužek zachránil a zprovoznil také několik jedinečných vozidel. Jejich vlajkovým strojem je lokomotiva 354.7152 Gölsdorfovy konstrukce, která pamatuje ještě Rakousko-Uhersko.

Záchraně dalších lokomotiv pomohla činnost oficiální státem zřízené Československé vědeckotechnické společnosti (ČSVTS nebo někdy jen VTS) anebo základní organizace Socialistického svazu mládeže (SSM), jakéhosi mládežnického předvoje komunistické strany, v jednotlivých depech. Na jejich záchraně se podílely také Brigády socialistické práce a další povolené organizace, pod jejichž křídly se mohly železniční fanouškové a milovníci vůně páry a dýmu schovat.

Albatros znovu na kolejích

A tak jste se mohli v roce 1986 dočíst na stránkách celostátního Železničáře, že v neděli 1. června kroužil po zkušebním okruhu VUŽ u Velimi opravený Albatros 498.022, aby vykonal technicko-bezpečnostní zkoušku a mohl se vrátit do provozu v čele nostalgických vlaků. Doslova se tam píše: „Úspěšně tak bylo završeno pětileté úsilí kolektivu svazáků ZO SSM při lokomotivním depu Praha-Libeň, zapojených



do činnosti BSP SSM, kteří s mimořádným pochopením vedení depa, za výrazné pomoci ŽOS Česká Lípa a ŽOS České Velenice a přispění dalších organizací i železničních institucí dokázali společnými silami, navzdory všem – a nemalým – překážkám nejen opravit, ale i zprovoznit historickou lokomotivu ČSD.”

Zde snad jedna malá poznámka. Depo v Praze-Libni bylo postaveno na konci 40. let jako moderní zařízení pro motorové lokomotivy, a tak umístění parní lokomotivy bylo zcela výjimečné.

Jak je výše uvedeno, úspěch záchrany a péče o parní lokomotivy nezávisel jen na iniciativě železničních fandů, řadových zaměstnanců, ale také na získání záštity některé z povolených organizací a také na přístupu vedoucích zaměstnanců. Zároveň to byla doba živelná, nekoordinovaná. To se projevovalo třeba i v těžké dostupnosti informací o nostalgických

jízdách a akcích. Samotná redakce Železničáře si posteskla, že „takové akce nejsou jednotně řízeny, koordinovány ani evidovány, přesná data jejich konání jsou známa většinou až velmi krátkou dobu před jejich uskutečněním, a výrobní lhůty Železničáře neumožňují jejich včasné zveřejnění.”

Po roce 1989

Situace se začala zlepšovat až po roce 1989. Přestože ČSD a později ČD procházely náročným transformačním obdobím, byli ve vedoucích pozicích lidé, kteří si uvě-

domovali význam zachování technického dědictví i podporu fandovství v řadách železničářů. Když v roce 1996 skončil provoz v depu v Lužné u Rakovníka, vyčlenili ho pro historická vozidla a v roce 2009 zřídili i specializovanou složku Depo historických vozidel. Zlepšila se koordinace záchrany významných lokomotivních řad i sdílení informací o nostalgických akcích.

Otevření trhu železniční dopravy nejprve v nákladní a posléze také v osobní dopravě však otevřelo nové výzvy pro České dráhy i v péči o technické dědictví, které mají ve své správě. Po vzoru jiných evropských železnic, například v Německu, Švýcarsku nebo v Itálii, tak zřídily specializovaný nadační fond, který má za úkol zajistit budoucnost železniční nostalgie a záchranu drážního technického dědictví. Zda se mu to podaří, nezáleží jen na vedení fondu, ale na všech lidech, kteří chtějí přidat ruku k dílu při péči o naše železniční památky. ■



Úspěch záchrany lokomotiv nezávisel jen na nadšení fandů, ale také na získání záštity některé z povolených organizací.



Slevy a vstupenky od ČD

Neustále pro vás rozšiřujeme nabídku zaměstnaneckých slev v zajímavých obchodech i divadlech. Mrkněte se na ně na našem intranetu.



Jarní nabídka VPN Family

Výrazné rozšíření a zlevnění datových tarifů, a to zejména u neomezených datových variant pro nás přichystalo VPN Family. K minutovým tarifům, například k 7kačce, si nově můžete objednat neomezený internet s rychlostí 10 Mbps za 495 Kč.



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 20. května 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.



Zahájení muzejní sezony v Lužné u Rakovníka

Zveme vás k návštěvě železničního muzea v Lužné u Rakovníka, kde otevřeme brány mimořádně již ve čtvrtek 2. dubna 2026! Přijďte se podívat na mnoho lokomotiv parních, motorových i elektrických, navštivte vnitřní expozici zabezpečovacího zařízení, zhlédněte modelové kolejiště a mnoho dalšího.



Rail Business Days 2026

Mezinárodní železniční veletrh a konference Rail Business Days se uskuteční 9.–11. června 2026 v areálu Trojhalí Karolina v Ostravě.



Čtenářské foto

Fotografii Hydry čili motorového vozu řady 854 na trase mezi Prahou a Blatnou (konkrétně u obce Trhové Dušníky) nám zaslal pan Martin F. z Příbrami. A připomněl tak jejich stahování z pravidelného provozu. Zatím je stále ještě budeme vídat na Rakovnicku, časem už ale pouze jako zálohy v Trutnově, Praze a Brně.

POMŮCKA: ADAT, MIRA, RETA, TAEI	STEPNÍ PŠOVITÁ ŠELMA	ZPĚVOHRA	ZEMĚDĚLSKÉ NÁRADÍ	AVŠAK	LEPŠÍM ZPŮSOBEM		ROSTLINA PRHA	MALE PLAVIDLO	ISLÁMSKÉ RODOVÉ TRADICE	PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA	MODERNI-ZOVAT		MONOPOLNÍ SDRUŽENÍ	VAŘENÉ VEPŘOVÉ	PÁDOVÁ OTÁZKA	KONTAKT
BÝVALÝ OSTRAVSKÝ DIVADELNÍ HEREC						ASIŠTÍ SOKOLÍCI						HUTNICKÉ PALIVO				
OPOJENÉ ALKOHOLEM						FRANCOUZSKÝ SOCHAŘ MODLY						STARÁ ZN. ZILETEK RELACE				
KONEC TAJENKY																
ZKRATKA ODDĚLENÍ VNEMOCNICI				ÚŘEDNÍ VYHLÁŠKA NEMLUVITI PRAVDU						HRADECKÉ PIVO SPADNOUT (DĚTSKY)						
ČÍNSKÉ PLATIDLO					SMYČKY JANINSKÝ PAŠA				ZÁRMUTEK (KNIŽNĚ) OTÁZKA NA POČET					MRAVOUKA	OPĚRNÁ ZED	PAZNEHTNÍK
	MOŘSKÁ VYDRA	VŮNĚ	DVORANA MRAŽENÁ POCHOUTKA					JEZDECKÁ PŘEKÁŽKA ST. UČEBNICE GRAMATIKY								
STOKY							DŮSLEDEK OBEC U KOLÍNA							TÍM ZPŮSOBEM ČESKÝ HUDEBNÍK		
MONGOLŠTÍ ROLNÍCI						TELEFONOVAT ZAČÁTEK TAJENKY						POLEDNÍKOVÁ ZNAČKA CESTOVNÍ PRŮKAZ				
MINULÉHO ROKU					NADHLAVNÍK LOLKŮV KAMARÁD						SUBTROP. OŘECHOVEC PRŮJEMNĚ					
ZKRATKA AKADEMIE				VŘED LEKNUTÍ (ŘIDČEJ)						BLÁTO (HOVOR.) KVĚTENSTVÍ ŠERIKU						
NAKLONIT									LUPEN NÁŠ PREZIDENT					TÝKAJÍCÍ SE PARKOVÉHO STROMU	OSAMOCENI	REKLAMNÍ SNÍMEK
	KUS LEDU	POHODNÝ	STAROVĚKÝ ASIJ. STÁT PÁS KE KIMONU					POVEL KE STŘELBĚ KOSTRA HLA-VY (KNIŽNĚ)				ASOCIACE SOC. SLUŽEB OKOLO				
STŘEŠNÍ TRÁM							UHELNÝ PRACH BANKOVNÍ PANIKA						CHŇAP FILMOVAT			
OTROK (KNIŽNĚ)				CHIRURGICKÁ LŽÍČKA ÚŘEDNÍ SPISY							NA ONO MÍS-TO (ZASTAR.) MOŘSKÁ RYBA					
ZNAČKA ČAJOVÉ SMĚSI					BIZON MADAGASK. OPICE					DÁVAT PENÍZE SARMATI						
	TOHOTO DNE	ZÁCHRANA (ZASTAR.)	NEPOHLAVNÍ POTOMEK ST. JEDN. HMOTNOSTI					MALÍŘSKÁ POTŘEBA ÚDOLÍ (BÁS.)							RUSKÝ REVOLUCIO-NÁŘ	BIOGRAFY
VÝROBNÍ DRUŽSTVO V ÚSTECKÉM KRAJI							PŠENIČNÁ BULKA NÁTER									
NENA-KRESLIT												NĚJAKÁ VĚC (SLOV.)				
A TAK DÁLE (LAT. ZKR.)				UVRŽENÝ								ANGLICKY DOKONCE				
SPOJENÉ ARABSKÉ EMIRÁTY (ZKR.)				VŘAVA				PRES				HMOTNOST OBALU ZBOŽÍ				

Náповѣда: Do jízdního řádu se od 6. března vrátilo přímé spojení Prahy se slezskou metropolí. Jak by se s trochou nadsázky a železničářského humoru dala tato zpráva shrnout?

Vyluštěnou tajenku křížovky zasílejte na e-mail komunikace@cd.cz do 20. května 2026 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 Jana Neuerová z OPT Olomouc. Gratulujeme!

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



Přečtěte si časopis Železničář také elektronicky!

JEDU JEDU  JEDU JEDU  JEDU JEDU 
JEDU JEDU  JEDU JEDU

**Z OSTRAVY
DO PRAHY
I ZA 3 H. 8 MIN.
MODERNÍM
VLAKEM ČD**



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



České dráhy
Moderně a spolehlivě