

ČD železničář

podzim / 2026 Časopis pro zaměstnance Českých drah

Téma:
Novinky ve vzdělávání
a digitalizace –
cesta k modernějším ČD

Rozhovor
s Janem Staňkem,
náměstkem
pro interní podporu

Fotoreportáž:
ČD Náš Fest



Den s:
Karolínou
Janypkovou,
specialistkou
propagace

8 099

Kolegyň a kolegů složilo v roce 2025 nějakou odbornou zkoušku. Někteří z nich absolvovali zkoušek i víc.



Přečtěte si časopis
Železničář také
elektronicky.

142

Tolik kolegyň a kolegů absolvovalo v minulém a letošním roce manažerský program. Z tohoto celkového počtu bylo 32 manažerek.

1 085

Tolik nových zaměstnanců se v roce 2025 zúčastnilo vstupního školení ČD.

96 %

Účastníků manažerského programu, kteří nám dali zpětnou vazbu, by ho doporučilo dalším manažerům.

87 %

Absolventů manažerského programu poté zaznamenalo posun ve své vedoucí roli.



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: Veronika Dlouhá, Petr Štáhlavský, Michal Makl, Vít Čepický, Nikola Moravcová, Dominika Rachůnková

Grafická úprava: Sevenart, s.r.o.

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

E-mail: komunikace@cd.cz

Obsah

- | | | |
|--|--|--|
| 4 Foto vydání
Všechny Vectrony 384 jsou doma | 22 Den s
Se specialistkou propagace Karolínou Janypkovou | 34 Historie s okřídleným kolem
Mikádo slaví stovku |
| 6 Modrý svět
Novinky ze světa Skupiny ČD | 25 Fotoreportáž
ČD Náš Fest | 36 Od kolejí
Nová opravárenská hala v Chebu |
| 12 Nepřehlédněte
Informace, které by vám neměly uniknout | 26 Ze skupiny
ČD Bus rozšiřuje provoz | 38 Fotoreportáž
Národní den železnice v Chebu |
| 14 Rozhovor
S náměstkem generální ředitelky Janem Staňkem nejen o benefitech | 28 Cestopis
Tentokrát doma: Středohorská zmrtvýchvstání | 40 Železnice v srdci
Pohled na ČD zpoza oceánu |
| 18 Téma
Novinky ve vzdělávání a digitalizace | 32 Od kolejí
Novinky v aplikaci Můj vlak | 42 Tipy redakce
Co byste neměli minout |



Nová hala v Chebu v kostce



176 m
délka
haly

3 x 165 m
údržbových
kolejí

3,2 km
nových
kolejí

12,5 t
nosnost
jeřábu

19
nových
výhybek

830 mil. Kč
cena stavby
dle smlouvy



FOTO: VIT ČEPIČKY

Všechny Vectrony 384 jsou doma

Dokončení dodávek lokomotiv Siemens Vectron řady 384 s maximální rychlostí 230 km/h předznamenal zkušební jízdy posledních dvou dodaných kusů s čísly 049 a 050. Fotografie z 13. srpna 2026 je zastihla během jízdy mezi Tábořem a Benešovem, konkrétně na estakádě Radíč uprostřed vyprahlé Vlašimské pahorkatiny. Po skončení předepsaných úkonů se souprava ještě zastavila v Benešově, kde se k symbolickému slavnostnímu otočení na místní točně lokomotiva 384.050 odpojila. Od září se pak v čele našich vlaků můžete setkávat s padesátkou nejrychlejších lokomotiv řady 384 – Vectronů vysíláme do provozu celkem 111.



Co je u nás v ČD nového



Pololetní výsledky Skupiny ČD: historicky nejvyšší zisk a rekordní počet cestujících

Skupina České dráhy vykázala za první pololetí roku 2026 zisk před zdaněním více než 2 miliardy korun. Ve srovnání s rokem 2025 jde o zlepšení o téměř 1,6 miliardy korun.

Je to nejlepší pololetní výsledek v historii Skupiny ČD. V zisku byly i ostatní společnosti Skupiny ČD, včetně ČD Cargo. Důležitým potvrzením finanční stability Českých drah bylo také zlepšení ratingového hodnocení agenturou Moody's na stupeň Baa1. Agentura ocenila zejména silnou likviditu podpořenou provozními výsledky.

Největší podíl na historickém výsledku má opět osobní doprava, která vykázala zisk bezmála 1,5 miliardy korun. Vlaky ČD cestovalo 85,5 milionu zákazníků, tedy o pět milionů více než ve stejném období roku 2025. Je to nejvyšší počet cestujících od roku 2019. Výrazně rostla především vnitrostátní doprava, a to jak příměstská, tak dálková. Mezinárodní doprava se udržela na stabilní úrovni srovnatelné s předchozím rokem. Rostla také spokojenost cestujících – zatímco v roce 2022 jsme měli v aplikaci

Můj vlak průměrné hodnocení cesty 3,85 bodu z pěti, letos za první pololetí je to již 4,25 bodu.

Průběžně pracujeme i na zázemí ČD – uvedli jsme do provozu novou halu údržby v Havlíčkově Brodě a opravárenskou halu v Chebu. Pokračovaly i stavby opravárenského zázemí v Olomouci, Brně, České Třebové a Hradci Králové.

„V prvním pololetí letošního roku naše vlaky využilo 85,5 milionu zákazníků, tedy o téměř sedm procent více než ve stejném období loňského roku. Potvrzuje se tak, že investice do moderních vlaků, zvyšování kvality služeb a rozšiřování nabídky spojení mají pozitivní dopad na zájem cestujících. Výrazně rostla především vnitrostátní doprava, a to jak v příměstské, tak v dálkové dopravě,“ dodává Jiří Jeřeta, místopředseda představenstva a náměstek generální ředitelky ČD pro osobní dopravu.

Lenka Hamplová novou generální ředitelkou Českých drah

Dosavadní předseda představenstva a generální ředitel Michal Krapinec se s dozorčí radou dohodl na ukončení svého působení ve funkci k 31. srpnu 2026. V čele národního dopravce stál více než čtyři roky, celkem pak v Českých drahách působil patnáct let. Při svém odchodu poděkoval všem zaměstnancům za práci a nasazení, díky nimž se podle jeho slov společnost v posledních letech stala stabilnější, modernější a ekonomicky silnější.

Od 1. září 2026 se předsedkyní představenstva a generální ředitelkou Českých drah stala Lenka Hamplová, která dosud působila jako vrchní ředitelka sekce ekonomické a infrastruktury na Ministerstvu dopravy ČR. České dráhy dobře zná také díky předchozímu členství v dozorčí radě a Výboru pro audit společnosti. Ve svém prvním vyjádření zdůraznila, že chce stavět především na zkušenostech a práci zaměstnanců, zaměřit se na efektivní fungování společnosti, smysluplné investice a další posilování konkurenceschopnosti národního dopravce.

„České dráhy přebírám v době, kdy mají za sebou hospodářsky velmi úspěšné pololetí a zároveň před sebou řadu důležitých úkolů. Čekají nás náročné soutěže o zajištění dopravní obslužnosti a musíme dál zvyšovat efektivitu celé společnosti. Chci navázat na to, co se daří, důkladně poznat fungování Českých drah a společně se zaměstnanci hledat další prostor pro zlepšení. Naším cílem musí být dlouhodobě zdravá a sebevědomá společnost, která dokáže dobře hospodařit a obstát v konkurenci.“



Lenka Hamplová
předsedkyně představenstva
a generální ředitelka Českých drah

Rozhovor s novou generální ředitelkou ČD pro vás připravujeme do následujícího čísla časopisu, které vyjde v prosinci 2026.



V Bohumíně máme nový soustruh za téměř 50 milionů korun

Investujeme do moderní údržby a pokračujeme v modernizaci zázemí pro údržbu kolejových vozidel. V našem servisním středisku v Bohumíně jsme v létě zahájili zkušební provoz nového mobilního soustruhu pro obrábění dvojkolí železničních vozidel. Investice ve výši 47,5 milionu korun nám umožní efektivnější údržbu, prodlouží životnost dvojkolí a omezí nutnost přeprav vozidel do vzdálenějších servisních pracovišť. Zařízení každoročně poslouží při údržbě přibližně 270 kolejových vozidel.

Nový mobilní nadúrovňový soustruh od německého výrobce Hegenscheidt umožňuje obrábění jízdních ploch dvojkolí i obnovu povrchu brzdových kotoučů bez jejich demontáže přímo na pracovišti údržby. Soustruh budeme využívat především pro údržbu vozidel dislokovaných v našich střediscích údržby v Bohumíně, Opavě, Šumperku a Velkém Meziříčí.

V Jihočeském kraji platí nový integrovaný dopravní systém IDESKA

Nový systém funguje od začátku července a ČD jsou jeho důležitou součástí. Vedle vlaků podporuje IDESKA autobusy a městskou dopravu, zavádí jednotný krajský tarif a jednu jízdenku pro celou cestu. V souvislosti s jeho zavedením jsme rozšířili platnost tarifů PID a IDPK na území Jihočeského kraje.

Vedle našich pokladen nabízíme i odbavení ve vlacích, a to prostřednictvím

přenosné osobní pokladny u průvodčího a prodejního automatu MOPAJ. Jízdenky v rámci zón a území IDESKA přijímáme i v našich dálkových vlacích na linkách R17, Ex7, R11 a R31. Se spuštěním IDESKA jsme upravili v Jihočeském kraji také dopravní nabídku a návaznosti mezi spoji, abychom cestujícím nabídli lepší provázání jednotlivých druhů dopravy a přehlednější systém.

V Jihočeském kraji provozujeme jeden z nejmodernějších vozových parků z celé republiky. Na tratích dnes nasazujeme sedm nových motorových jednotek RegioFox a devatenáct elektrických jednotek RegioPanter. V další modernizaci vlaků budeme pokračovat po elektrizaci trati 226 Veselí nad Lužnicí – České Velenice, kam nasadíme pětici nových třívozových jednotek.





Do Libereckého kraje míří další RegioSpidery s originálním designem

Liberecký kraj u nás objednal pro Jizerskohorskou železnici více moderních, klimatizovaných a bezbariérových vozů RegioSpider. Zvýšíme tak komfort cestování v dalších spojkách. Součástí Jizerskohorské železnice bude i celá trať č. 035 Tanvald – Železný Brod.

Dráha v této části kraje tvoří páteřní část dopravní obslužnosti a zároveň se jedná o turisticky atraktivní tratě v oblasti Jizerských hor. To klade specifické požadavky na zajištění přepravy – v pracovní dny jezdí mnoho lidí do zaměstnání a žáků do škol, o víkendech a prázdninách zase velké množství lyžařů a cykloturistů. Všechny tyto požadavky jsme připraveni splnit ve vysoké kvalitě. Pro region nyní připravujeme dalších devět motorových vozů RegioSpider a první z nich už jsme uvedli do provozu.



Cestující ohodnotili už milion svých cest

Prostřednictvím aplikace Můj vlak poslali cestující už více než milion hodnocení spokojenosti s cestou. Data zároveň potvrzují rostoucí spokojenost zákazníků – zatímco v roce 2022 dosahovalo průměrné hodnocení cesty 3,85 bodu z pěti, letos je to už 4,25 bodu. Pozitivní trend jde ruku v ruce s rozsáhlou modernizací naší vlakové flotily a dalším zkvalitňováním služeb pro zákazníky.

Data ukazují, že spokojenost cestujících dlouhodobě roste. Nejlépe cestující hodnotí nákup jízdenek, který získává průměrnou známku 4,69 z pěti, následuje přístup vlakového personálu s hodnocením 4,60 bodu a také ostatní sledované oblasti se dlouhodobě pohybují nad hranicí čtyř bodů z pěti. Pozitivní hodnocení výrazně převažují. Čtyři nebo pět hvězdiček letos udělilo své cestě 80 procent cestujících. U nákupu jízdenek dosahuje podíl nejlepších hodnocení dokonce 92 procent.



Více
fotek
najdete
zde

Ve vlacích CityElefant máme nový kamerový systém

Do příměstských vlakových jednotek 471 CityElefant postupně instalujeme moderní kamerový systém, který má zvýšit bezpečnost cestujících, pomoci s prevencí kriminality a omezit vandalismus. Jde o další krok v našem společném úsilí se Středočeským krajem a hlavním městem Prahou o čisté a bezpečné příměstské vlaky.

Nový kamerový systém – až 42 kamer na soupravu – postupně instalujeme celkem do 55 souprav vlaků typu CityElefant. Protože jsou vlaky v běžném provozu intenzivně vytížené, můžeme k instalaci odstavit vždy jen jednu soupravu, a celý projekt proto potrvá až do podzimu 2027.

Náklady na zakázku v hodnotě téměř 88 milionů korun hradí v rámci financování dopravní obslužnosti Středočeský kraj jako objednatel dopravy.



V prvním pololetí jezdily vlaky stejně spolehlivě jako loni

Pokud přece jen došlo ke zpoždění vlaku, pak jeho průměrná délka nepřesáhla 15 minut. S průměrným zpožděním „akademické čtvrt hodiny“ je ve sledovaných stanicích a zastávkách 98,4 % našich spojů.

A když už došlo ke zpoždění, pouze 12,6 % odpovědnosti za zdržení vlaků

připadlo na nás (především závady lokomotiv a problémy při sestavě vlaku). Celkem 21,5 % souviselo s infrastrukturou (výluky a poruchy zabezpečovacího zařízení) a téměř 66 % představovaly ostatní příčiny.

Statistika plnění jízdního řádu za leden až červen 2026 zahrnuje

přibližně 1 215 000 vlaků osobní dopravy a zhruba 24 060 000 hodnocených časových údajů o příjezdech a odjezdech těchto vlaků ze stanic a zastávek po celé jejich trase.



Máme už 1 400 nízkopodlažních vlaků, převážně v regionech

Největší obnova vozidlového parku v historii Českých drah podstatně zjednodušuje cestování seniorům, rodinám s malými dětmi, handicapovaným a všem lidem, kteří by mohli mít problém při nástupu do vlaku s klasickou podlahou víc než metr nad úrovní kolejí. Nové nízkopodlažní vlaky mají podlahu v úrovni moderních nástupišť a cestující při nástupu nemusí překonávat žádné schody.

Nízkopodlažní vozidla slouží hlavně v regionální dopravě, nejvíce jsou zastoupeny různé typy RegioPanterů. Představují ekvivalent více než 350 osobních vozů. Dalších 62 vozů jezdí v provedení pro dálkovou dopravu InterPanter, vůbec první nízkopodlažní elektrické jednotky v dálkové dopravě v České republice.

V posledním roce mizí z našich tratí také „vysokopodlažní“ motorové vlaky, nahrazují je alespoň částečně nízkopodlažní jednotky. Velký úbytek se týká motorových vozů 854 a 810, které nahradily jednotky 847 RegioFox, 814 Regionova nebo motorové vozy 841.3 RegioSpider. Změna proběhla například na tratích z Hradce Králové do Letohradu, z Prahy do Mělníka a do Kladna, ze Zadní Třebaně do Lochovic nebo na několika tratích na Benešovsku.





Testujeme stoprocentní ekologické palivo v našich motorových vlacích

Ve spolupráci se Středočeským krajem v rakovnickém depu pokračujeme v testování ekologického paliva u moderních motorových vozů RegioFox. Ty jsou vybavené spalovacími motory firmy Rolls-Royce, které mohou využívat paliva s biosložkou. V další fázi testování trojice vybraných motorových jednotek využívá stoprocentní ekologické palivo vyrobené na bázi hydrogenačně upraveného rostlinného oleje (HVO). Záleží nám na tom, abychom přispívali ke zlepšení životního prostředí v Česku. Naším cílem je posilovat elektrickou trakci a snížit lokální emise zplodin ze spalovacích motorů, ale většina našich tratí je stále neelektrizovaná. Ještě několik desetiletí tak na nich budou jezdit vlaky se spalovacími motory. Přesto můžeme přispět k ochraně životního prostředí, a to právě využíváním ekologického paliva vyrobeného na bázi hydrogenačně upraveného rostlinného oleje.

Nymburk hlásí první vozy RegioSpider

Od 1. září 2026 jsme zahájili pravidelný provoz modernizovaných motorových vozů RegioSpider v nymburském depu. Do provozu jsme nasadili první dva motorové vozy řady 841.3, které nahradily motoráky 810 a jednotky 814 Regionova. Celkem bude v nymburském depu umístěno nejméně 21 motoráků RegioSpider. Moderní vozy už vyrazily na tratě z Čelákovic do Neratovic, z Nymburka do Poříčana a z Nymburka do Mladé Boleslavi. Cestujícím nabídnou pohodlnější svezení – jsou klimatizované, nízkopodlažní a na rozdíl od starších motoráků mají klasické podvozky, takže jízda bude pohodlnější. Lepší motorové vozy na vedlejší tratě a na regionální spoje si objednal Středočeský kraj. Jak budou dodávány z dílen další modernizované motoráky, tak se jejich provoz rozšíří také na linky S11 Pečky – Kouřim, S30 a S35 Všetaty – Mladá Boleslav – Turnov, S36 Lomnice nad Popelkou – Mladějov v Čechách – Mladá Boleslav, S54 (Slaný –) Podlešín – Hostovice a S65 Praha – Hostovice – Rudná u Prahy.



Děti si na cestě vlakem ČD užijí od září nové pohádky

Už dávno neplatí, že cesta vlakem s dětmi je pro rodiče martyrium. Na malé cestující čeká v našich vlacích dětské kino, stolní hry a další aktivity. Dětské kino aktuálně nabízíme ve 148 vlacích a od září obměňujeme jeho program. Děti se tak mohou těšit na nové filmy, ale samozřejmě nebudou chybět další díly Pohádek o mašinkách. Než Pendolino dorazí z Prahy do Ostravy, uplynou tři hodiny a deset minut. To děti v našem vlakovém kině stihnou celý film, a ještě si zahrají Elfíkovu cestu.

Dětské kino je součástí vybraných souprav Railjet, ComfortJet, InterJet a Pendolino a jednoho typu klasických vozů řazených do vlaků kategorie EuroCity a InterCity. Které konkrétní vlaky ho nabízejí, lze zjistit už při plánování cesty – na webu www.cd.cz je u vybraných spojů zobrazena ikonka kina. Cestující najdou dětské kino na všech páteřních linkách v Česku a na vybraných spojkách do zahraničí.



Rozšířená nabídka spojů SC Opavan pokračuje

I po skončení letních prázdnin pokračujeme v provozu dodatečných přímých vlaků SC Opavan, které jsme zavedli během letošní letní sezony. Mezi Opavou a Prahou tak jsou cestujícím i nadále k dispozici celkem čtyři přímá spojení týdně. Od června jsme doplnili nabídku spojení mezi Opavou a Prahou o dva nové přímé vlaky Pendolino SC Opavan. Jde o čtvrté vlaky SC 513 z Prahy do Opavy a páteční dopolední vlak SC 518 z Opavy do Prahy. Původně jsme tyto spoje zavedli pro letní sezonu, ale po vyhodnocení provozu jsme se rozhodli vedení těchto spojů zachovat i po prázdninách.

O občerstvení ve vlacích Českých drah je zájem

ČDMinibar letos využilo již téměř 600 tisíc cestujících, kteří si dali více než 230 tisíc šálků kávy, 289 tisíc teplých nápojů a desetitisíce dobrot. ČDMinibar je už řadu let oblíbenou součástí cestování našimi dálkovými vlaky. Vedle kávy patří mezi nejprodávanější položky také balená voda, Kofola nebo pivo. Z občerstvení cestující nejčastěji volí čerstvě rozpékané slané i sladké pečivo, croissanty nebo tatranky. Své příznivce mají také speciality, jako je sušené maso nebo křupaví červíci a cvrčci. Nabídku občerstvení průběžně rozšiřujeme. Službu ČDMinibar zajišťujeme v letošním jízdním řádu přibližně ve 170 dálkových spojkách. K dispozici je například na linkách Západní expres, Krušnohor, Hradečan, Krakonoš, Slovácký expres, Vysočina, Rožmberk, Svitava a Moravan.



Zahájili jsme vyjednávání o podnikové kolektivní smlouvě pro rok 2027 a 2028

Zástupci ČD ve středu 29. července 2026 předložili odborovým organizacím návrh základních parametrů nové podnikové kolektivní smlouvy. Oficiálně tak začalo vyjednávání pro následující období.

Redakce

První společná jednání zaměstnavatele a odborových organizací proběhla již ve druhé polovině srpna. Předložený návrh počítá s prodloužením platnosti podnikové kolektivní smlouvy ze současné roční platnosti na dva roky, tedy od 1. ledna 2027 do 31. prosince 2028.

Cílem návrhu je provést rozsáhlejší revizi podnikové kolektivní smlouvy, která zohlední vývoj železniční dopravy, ekonomické výzvy i měnící se provozní potřeby

společnosti. Některé navrhované změny zároveň reagují na připravovanou úpravu zákoníku práce v oblasti transparentního a rovného odměňování. Pokud by změny znamenaly vyšší nároky na zaměstnance, zaměstnavatel má snahu je odpovídajícím způsobem kompenzovat.

[Podrobně změny v rozhovoru přiblížil náměstek generální ředitelky pro interní podporu Jan Staněk.](#)
[Podrobnosti na straně 14.](#)

Hlavní části návrhu

Jednotlivé pracovní pozice ve společnosti by měly být nově porovnány podle jednotných pravidel a zařazeny do odpovídajících mzdových tříd. Každá třída by měla mít stanoveno rozpětí mzdy, které by mělo být rozděleno do tří úrovní. Nový systém by tak nahradil současné tarifní tabulky. Počítá se také se sjednocením způsobu odměňování provozních a administrativních zaměstnanců a s úpravou osobního ohodnocení. Cílem je vytvořit přehlednější, transparentnější a spravedlivější systém odměňování.

Návrh dále počítá s růstem mezd o 2,2% v roce 2027 a o 2% v roce 2028. U strojvedoucích je pro rok 2027 navrženo další navýšení o 0,8%, celkem tedy o 3%. Součástí návrhu je také jednorázová kompenzace ve výši 16 000 korun vyplacená v roce 2026 a 12 000 korun v roce 2027 všem zaměstnancům.

Dalším bodem je navýšení týdenní pracovní doby a zavedení dodatkového volna pro všechny zaměstnance v rozsahu jednoho pracovního týdne. Pět týdnů dovolené by zůstalo zachováno.

Mezi další body patří změny některých příplatků, odměn a odstupného, zvýšení hodnoty eStravenky a stravného mobilních zaměstnanců, rozšíření poskytování služebních mobilních telefonů a navýšení hodnoty eBenefitní karty v roce 2027.

Všechny uvedené body jsou v této chvíli návrhem zaměstnavatele. Jejich výsledná podoba bude záviset na průběhu kolektivního vyjednávání a dohodě s odborovými organizacemi. Výplata jednorázové kompenzace do konce roku 2026 a navýšení mezd od 1. ledna 2027 vyžaduje uzavření kolektivní smlouvy do konce listopadu tohoto roku. ■



Když stávkují technologie

Co mají společného kávovar, výtah, semafor a vlak? Když se rozhodnou stávkovat ve stejný den, budete mít o zážitky postaráno. A také zjistíte, že za nimi stojí technologie, bez kterých moderní svět už vlastně nefunguje. Jak tomu předejít?

Barbora Kotová

7:30

V práci mířím rovnou ke kávovaru. Místo kávy ale teče jen horká voda a na displeji se na mě šklebí smajlík.

12:40

S akutním nedostatkem kofeinu vyrazím výtahem ke kolegům do třetího patra. Výťah se po chvíli zastaví mezi patry. Tlačítka nereagují. Po třiceti minutách mě vysvobozují hasiči.

16:20

Nasedám do auta, ale rádio hlásí, že na všech křižovatkách svítí červená. Technická porucha. Doprava ve městě kolabuje. Nevadí, pojedu vlakem.

16:35

Konečně plán, který neselže. Nastoupím do soupravy a čekám na odjezd. Marně. Ozve se hlášení: „Omluvte prosím zpoždění vlaku, vlak je opožděn z důvodu technické závady na lokomotivě.“ Samozřejmě.

17:30

Doma konečně zapnu kávovar. Displej problikne a objeví se na něm vysmátý smajlík...

Dobrá zpráva je, že tento příběh je smyšlený. Ta horší, že popsané situace nikoli. Kybernetické hrozby se totiž netýkají jen informačních systémů bank nebo vašeho počítače. Napadnout lze chytrý kávovar stejně jako systémy výtahů, semaforů nebo dopravní infrastruktury.

Tyhle takzvané operační technologie (OT, Operational Technology) zajišťují řízení, dohled a bezpečný provoz zařízení a procesů ve fyzickém světě.

Když přestane fungovat aplikace v počítači, nedostanete se k datům. Pokud ale nastane problém v OT, neotevře se závora, zastaví se výtah, selže dopravní signalizace nebo se nerozjede vlak. U OT proto nejde jen o ochranu informací, ale také o bezpečnost lidí a kontinuitu provozu.

Operační technologie na železnici

Moderní vlak už dávno není jen motor, kola a spousta železa. Obsahuje řadu vzájemně propojených řídicích, komunikačních a diagnostických systémů. Ty zajišťují například řízení vozidla, dohled nad jeho technickým stavem, komunikaci mezi jednotlivými zařízeními nebo přenos dat potřebných pro provoz a údržbu.

Těmto systémům říkáme OT ŽKV, tedy operační technologie železničních kolejových vozidel. Čím více jsou tato zařízení propojena s dalšími systémy a s okolním světem, tím důležitější je jejich kybernetická bezpečnost. Nejde totiž jen o ochranu dat, ale především o bezpečný a spolehlivý provoz.

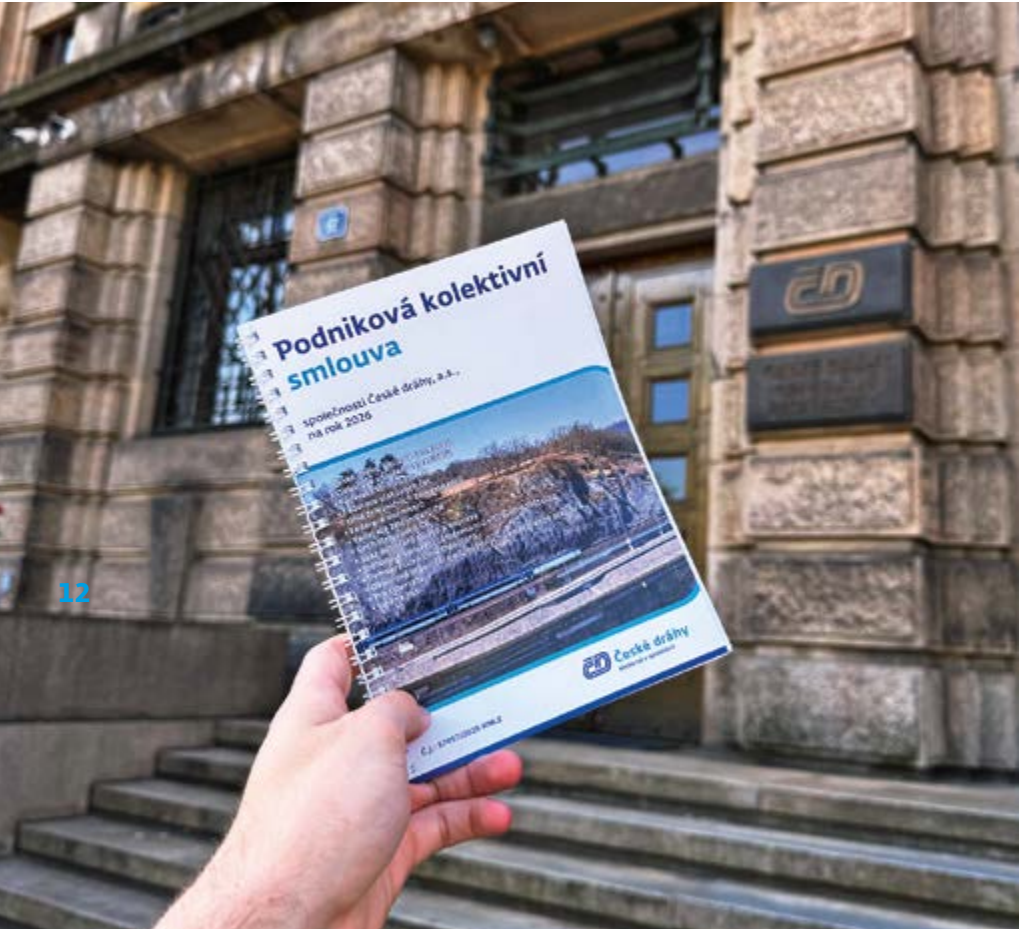
Protože zatímco smajlík na kávovaru nám může zkazit ráno, na displeji řídicí jednotky vlaku bychom ho opravdu potkat nechtěli. ■

Co můžete udělat pro bezpečnost operačních technologií?

- Nepřipojujte k nim neznámá USB ani jiná externí zařízení.
- Neobcházejte bezpečnostní pravidla kvůli pohodlí.
- Neignorujte varovné hlásky, alarmy ani bezpečnostní upozornění.
- Zpozorněte, pokud se zařízení/systém chová neobvykle. Něco nesedí? Hned kontaktujte helpdesk či servis.
- Používejte jen schválená zařízení a postupy.
- Do zařízení a nastavení nezasahujte.
- Podobně jako u počítače chraňte své přístupové údaje a nepouštějte k technologiím cizí (nepovolané) osoby.
- Jste si jistí, že znáte pravidla pro práci s OT ŽKV? Pokud ne, ověřte si je.

KyberTipy

Další tipy pro bezpečné chování ve virtuálním světě najdete na intranetu: IT Podpora - Informační a kybernetická bezpečnost.



Chci lidem ukázat, že změny mohou být k lepšímu

Jan Staněk

Náměstek generální ředitelky pro interní podporu

Úsek pro interní podporu vznikl teprve letos, ale jeho agenda zasahuje napříč celými Českými drahami. O digitalizaci, proměně benefitů, kolektivním vyjednávání i přípravě společnosti na stále konkurenčnější prostředí jsme hovořili s Janem Staňkem.

Redakce | Foto: archiv ČD

S jakou představou jste vstupoval do čela nového Úseku pro interní podporu?

Když jsem na začátku ledna dostal nabídku nový úsek řídit, měl jsem o fungování Českých drah i servisních útvarů poměrně dobrou představu, protože jsem předtím vedl Odbor právní. Na druhou stranu některé oblasti pro mě byly relativně nové, byť jsem se s nimi pochopitelně prakticky setkal – například celá oblast personalistiky, nábory, BOZP atd. Obecně je moje role především koordinační a manažerská a opírám se o expertizu zkušených ředitelů a odborníků jednotlivých odborů.

Co je teď vaší prioritou?

Naším úkolem je připravit České dráhy na prostředí silící konkurence a na řadu soutěží o zakázky. Máme jasné zadání – vytvářet podmínky pro to, aby České dráhy byly moderní, efektivně fungující společností, která dokáže uspět na trhu a kvalitně plnit své závazky.

Na jakých projektech tedy aktuálně pracujete?

Řada projektů probíhá na pozadí a běžný zaměstnanec je ani nezaznamená. Viditelnou změnou bude ale například nové online vstupní školení pro nastupující kolegy,

které plánujeme zavést od roku 2027. Noví zaměstnanci tak už nebudou muset trávit celý den mimo pracoviště a školení absolvují podle svých časových možností.

Prioritou je také digitalizace personálních procesů a archivů, nový HR systém zahrnující celou personalistiku, náborový proces, docházku, nástupní i výstupní proces zaměstnanců a další. Digitalizace se postupně dotkne všech zaměstnanců a věříme, že jim zjednoduší každodenní agendu. Být si umím představit, že to bude vyžadovat jistou změnu myšlení. Od obou stran.

Velké změny chystáte také ohledně DVI a ČD Travel. Můžete k tomu říct víc?

To jsou projekty, jejichž cílem je jednoduše větší efektivita. Celá vzdělávací část DVI se od 1. ledna 2027 stane součástí Českých drah a menší část, která zůstane pod hlavičkou DVI, by měla výhledově přejít pod VÚŽ, který bude mít prostor rozvíjet její komerční podnikání. Podmínky, za kterých dosavadní model organizace vzdělávání zaměstnanců vznikl, se změnil. Proměnilo se prostředí železničního sektoru, a DVI tak dnes zajišťuje vzdělávání vlastně jen pro České dráhy. Například Správa železnic si vybudovala vlastní vzdělávací systém a podobná je situace i u dalších subjektů.

Proto chceme nastavit model, který bude z dlouhodobého hlediska efektivnější jak organizačně, tak ekonomicky. Zkrátka potřebujeme systém, který se bude přizpůsobovat aktuálním potřebám společnosti.

A pokud jde o ukončení činnosti ČD Travel v jeho dosavadní podobě, to souvisí se změnami nastavení zaměstnaneckých benefitů. Přejít na benefity přinesl zaměstnancům větší volnost při využívání prostředků, a zároveň výrazně usnadnil s tím spojenou administrativu. Místo složité správy jednotlivých pobytů a zájezdů teď peníze jednoduše nahrajeme na kartu a zaměstnanci si sami vyberou, jak je využijí pro svoje zdraví a odpočinek.

S tématem benefitů úzce souvisí kolektivní vyjednávání, které nedávno začalo. S jakým cílem jste do něj vstoupili?

Je důležité zdůraznit, že zveřejněný návrh představuje naši výchozí pozici jako zaměstnavatele. Jeho podoba se bude v průběhu jednání vyvíjet.

Zároveň je potřeba brát v úvahu, že současná kolektivní smlouva vznikala v úplně jiných podmínkách před více než dvaceti lety. Trh práce i železniční doprava se od té doby výrazně proměnily. Snažíme se proto vytvořit smlouvu, která bude srozumitelnější, modernější, umožní pružněji rea-

„V benefitech sázíme na flexibilitu – dáme lidem možnost víc rozhodovat, co si vyberou.“



„ Máme jasné zadání – vytvářet podmínky pro to, aby České dráhy byly moderní, efektivně fungující společností, která dokáže uspět na trhu.

govat na změny a zároveň v rámci našich možností jako zaměstnavatele nabídnout zaměstnancům adekvátní odměnu.

Určitě nebude na první dobrou přijat náš návrh na zvýšení fondu pracovní doby. K tomuto návrhu nás nicméně vede realita trhu a konkurenční nutnost – všichni naši konkurenti mají pracovní dobu delší, a tak jsou oproti nám efektivnější.

Pravda je taková, že benefity získané pro zaměstnance před deseti dvaceti lety dnes přináší ČD komplikace. Je bolestivé se jich vzdávat, to chápeme. A snažíme se proto navýšením pracovní doby vyvážit navýšením mezd, zavedením týdne dodatkového volna pro všechny zaměstnance, kteří na něj doposud nemají nárok, jednorázovou finanční odměnou atd.

Musím ale přiznat, že se určitě nepovede při přepočtu na hodinovou odměnu kompenzovat navýšení pracovní doby – pokud se na něm dohodneme – v plné míře hned v příštím roce. Nicméně kombinace nárůstu mezd, většího volna a jednorázové odměny by měla být pozitivním přínosem, který kolegyně a kolegové významně pozitivně pocítí.

Pohled na pracovní podmínky a benefity se často liší podle regionu, ale také podle věku zaměstnanců. Jak chtějí České dráhy udržet loajalitu služebně starších zaměstnanců, a zároveň oslovit mladší generaci?

My hlavně věříme, že velkou předností Českých drah, kterou oceňují všichni napříč generacemi, je stabilita firmy. To dnes něco znamená. Nabízíme uplatnění lidem v administrativě, provozu i servisu a v každém oboru se tu můžou zdokonalovat a rozvíjet. Navíc výrazně modernizujeme, a to nejen provoz, a postupuje i digitalizace firmy. To je mix, který nám pomůže přitáhnout nové zaměstnance a udržet ty současné.

Pokud jde o benefity, České dráhy vždy měly lákavou nabídku zaměstnaneckých výhod. Mnohé z nich vznikly před lety a nemusí už odpovídat dnešním očekáváním. Naším úkolem je tedy udržet atraktivitu benefitů i pro nově příchozí. A pokud se ptáte na odměnu za dlouhodobou loajalitu pro služebně starší zaměstnance, pak ano, tu rozhodně chceme zachovat, jen v modernější formě.

Budeme benefity přizpůsobovat tomu, co lidé skutečně potřebují. To je ve společnosti s tolika zaměstnanci náročné vyladit, a proto sázíme na flexibilitu – dáme lidem možnost více rozhodovat, co si vyberou. O konkrétní podobě změn, nejen o benefitech, stále jednáme v rámci kolektivního vyjednávání. Nicméně chápu, že pro některé zaměstnance může být náročnější navrhované změny přijmout.

Mezi diskutované novinky návrhu patří indispoziční volno. Jak by mělo fungovat, zvlášť ve směnném provozu?

V tomto směru došlo ke změně. Na základě připomínek našich odborových partnerů jsme náš návrh změnili z indispozičního volna na dodatkové volno, tedy chceme poskytnout týden volna navíc – po vyčerpání veškeré řádné dovolené – těm zaměstnancům, kteří teď nárok nemají. Tento návrh je však úzce spojený se zmíněným navýšením fondu pracovní doby. Jedno bez druhého bychom si nemohli ekonomicky ani personálně dovolit.

Další novinkou, která vyvolává otázky, je změna systému kondičních ozdravných pobytů. Proč ji navrhuje?

I v tomto směru již neplatí zveřejněná informace o podobě našeho návrhu. Po prvotních diskuzích jsme se rozhodli tuto otázku v letošním roce neotevírat. Důvodem je, že máme pro firmu mnoho důležitějších témat, která potřebujeme

prosadit. Nicméně ke změně stejně dojde, protože „kopy“ nebude zajišťovat ČD Travel, ale zaměstnanci si budou pobyt zajišťovat sami přes benefiční kartu.

Do budoucna pak připravíme komplexní návrh změny celého systému s důrazem na prevenci, a to pravděpodobně již pro zaměstnance, kteří u nás stráví alespoň 8 nebo 10 let. To ovšem bude téma až v rámci kolektivního vyjednávání v roce 2028.

Když jste narazil na téma benefiční karty – jakou má v ČD budoucnost?

Určitě velkou. Podle dosavadních dat se benefiční karta osvědčila, její využívání předčilo očekávání. Nejčastěji lidé čerpají příspěvky na léky, knihy nebo kulturní akce. Do budoucna chceme, aby byla co nejvíce flexibilní. A chceme také dostávat do systému benefitů více prostředků

a nechat na zaměstnancích, jak je využijí. Letos je hodnota 4 000 korun a na příští rok chceme tuhle částku navýšit na 5 500 korun.

Jaké další změny mohou zaměstnanci v nejbližší době očekávat?

Od začátku příštího roku připravujeme digitalizaci podpisů pracovních právních dokumentů. Změny smluv a další dokumenty už nebude nutné podepisovat v papírové podobě, většina procesu bude výrazně rychlejší.

Dalším klíčovým projektem je poskytnutí pracovních mobilních telefonů všem zaměstnancům, abychom zjednodušili komunikaci a plošně zpřístupnili intranet. Aktuálně se navíc připravuje nový intranet, který bude moderní, přehlednější a kolegové na něm snadno najdou všechny důležité informace včetně výčtu benefitů.

Máte vůbec možnost dostat se mezi zaměstnance v provozu?

Ano, naštěstí mám. Podle mě je velmi důležité znát fungování společnosti i z pohledu zaměstnanců v terénu. Letos jsem proto navštívil řadu provozů a pracovišť po celé republice. Přestože se podmínky na jednotlivých místech liší, jedno mají společné – potkal jsem tam mnoho lidí, kteří jsou své práci i Českým drahám skutečně oddáni. To je obrovská hodnota, na které můžeme stavět.

Kdybyste mohl v ČD změnit jednu věc ze dne na den, co by to bylo?

Přál bych si větší otevřenost. Nejen mezi lidmi navzájem, ale také vůči změnám. Pokud chceme České dráhy posouvat dál, změnám se nevyhneme. Za svůj hlavní úkol tedy považuji vysvětlovat, že změny mohou být skutečně krokem k lepšímu. ■

Úsek pro interní podporu

Vznikl při změně organizační struktury ČD letos na jaře. S myšlenkou vytvořit úsek, který bude spojovat odbory zabývající se podpůrnými činnostmi pro kolegy v provozu a servisu, přišlo Představenstvo Českých drah. Úsek zahrnuje agendu centrálního nákupu, odměňování, personalistiky a náboru, projektové kanceláře, Odbor právního a Oddělení zkoušek, kvalifikací a BOZP.



Novinky ve vzdělávání a digitalizace – cesta k modernějším ČD

Virtuální realita, nové trenažéry pro strojvedoucí i jednodušší nástup do zaměstnání. V ČD rozvíjíme vzdělávání a připravujeme nástroje, které mají usnadnit práci zaměstnancům i jejich vedoucím. Vedle moderních forem výcviku se zaměřujeme také na posílení manažerských dovedností a práci se zpětnou vazbou (nejen) od nových kolegů. Aktuálními plány nás provedli zástupci Úseku interní podpory.

Michal Makl | Foto: archiv

Školící pracoviště, supervizoři i týmy odborníků pomáhají našim zaměstnancům, ať už těm zkušenějším, nebo nováčkům, rozvíjet profesní znalosti a osvojovat si práci s novými technologiemi. Vedle zavedených forem výuky se stále více uplatňuje praktický výcvik v simulovaném prostředí, kde si zaměstnanci mohou procvičit běžné pracovní postupy i reakce na mimořádné situace.

Nácvik pracovních postupů ve virtuální realitě

Letos v květnu jsme zaměstnancům v Praze na generálním ředitelství a v Bredivské dvoře a na hlavním nádraží v Olomouci poprvé představili možnosti využití virtuální reality při výcviku. Jde o nový způsob nácviku předepsaných úkonů a pracovních činností, se kterými se běžně setkávají vlakové čety.

V této pilotní fázi byla virtuální realita určena pro vlakvedoucí ve výcviku. „Virtuální realita nabízí dva režimy – výcvikový a zkušební. Na rozdíl od výcvikového, zkušební režim už neobsahuje hlasovou navigaci a dokáže vyhodnotit, zda si účastník daný proces zautomatizoval, nebo jestli je třeba ještě provést doškolení,“ přibližuje Klára Krokerová, specialista HR marketingu, která projekt představuje i veřejnosti v rámci náborových kampaní.

Vyhodnocení pilotní fáze projektu ukázalo, že úspěšnost účastníků ve školených tématech se oproti období před nasazením virtuální reality zvýšila o 24 %. Nespornou výhodou je i možnost procvičování úkonů spojených s odjezdem vlaku v bezpečí a pohodlí učebny.

Ale nezůstane jen u toho. „Po úvodním projektu zavádíme do praxe nová školení zaměřená na posun, zkoušky brzd a na prohlídku vozů, která využijeme především pro školení posunovačů a voz mistrů,“ říká Zuzana Vallová, vedoucí oddělení kvalifikací, zkoušek a BOZP.

Součástí projektu je rovněž výukový model zaměřený na poskytování první pomoci. Díky brýlím a simulaci ve vysokém rozlišení se účastník během okamžiku ocitne přímo uprostřed dění. Jednou z modelových situací je například první pomoc při zástavě srdce, při níž průvodce školením instruuje účastníka a učí ho, jak správně provádět nepřímou masáž srdce.

„Aktuálně školení první pomoci využívají vlakvedoucí, strojvedoucí a zaměstnanci údržby. Časem je v plánu nabídnout ho i ostatním zaměstnancům, aby bylo k dispozici pro všechny,“ doplňuje Zuzana Vallová.

Trenažéry pro nácvik krizových situací

Překážka na trati, pohyb osob v kolejišti nebo porucha zabezpečovacího zařízení. To jsou mimořádné situace, na které musí být každý strojvedoucí vždycky připrave-

ný. Nicméně protože je při běžném výcviku v provozu nelze záměrně vyvolávat, k jejich nácviku slouží kabinové simulátory. Ty v současné době využíváme na dvou pracovištích – v Praze a České Třebové. Každý rok na nich musí absolvovat výcvik všech přibližně 3,5 tisíce strojvedoucích Českých drah.

Aby kolegové a kolegyně strojvedoucí nemuseli kvůli tomuto školení jezdit přes půl republiky, chceme počet simulátorů v dohledné budoucnosti rozšířit. Nyní jsme ve finální fázi projektu na pořízení dalších dvou zařízení, která by měla být k dispozici na podzim příštího roku. Půjde o přenosné simulátory, což znamená, že je bude možné podle aktuální situace přesouvat tam, kde budou v danou chvíli nejvíce potřeba. Nové trenažéry zároveň umožní výcvik na dalším typu lokomotivy – Siemens Vectron.



Díky virtuální realitě se úspěšnost účastníků školení zvýšila oproti období před jejím nasazením

o 24 %.



Vstupní školení 2027, zn. Kdekoli

Zaměstnanci ČD se musí pravidelně vzdělávat v celé řadě oblastí. Některá školení vyžaduje zaměstnavatel, jiná vyplývají z legislativy. Jedním z těch povinných je také úvodní školení při nástupu do zaměstnání. To je prozatím nutné absolvovat prezenčně ve školících střediscích. Následně se noví zaměstnanci musejí seznámit také s místními podmínkami bezpečnosti práce a požární ochrany. Od 1. ledna příštího roku bude možné vše absolvovat online, ať už na mobilním zařízení v prostorách personálního oddělení, nebo distančně z domova. Tento nový způsob má celý proces nástupu zaměstnanců zrychlit a zefektivnit, jelikož zaměstnanci už nebudou muset jezdit do mnohdy vzdálených školících středisek.

Komunikace a vyjednávání – součást práce manažera

Pozornost věnujeme také rozvoji manažerů. Průběžně organizujeme manažerská školení zaměřená například na zlepšování komunikačních a vyjednávacích dovedností. Jedno z nich absolvovali v první polovině dubna také regionální manažeři obchodu,

kterí pravidelně jednají s obchodními partnery, kraji a jejich organizátory veřejné dopravy. Získané dovednosti jim pomohou lépe hájit zájmy ČD při vyjednávání podmínek v rámci zakázek a výběrových řízení.

Další manažerská školení se zaměřují na posílení komunikačních dovedností vedoucích pracovníků při jednání s jejich týmy. Od října letošního roku se vzdělávání rozšíří i do nižších úrovní managementu. „Skupiny jsou velmi pestré. Kolegyně a kolegové z různých organizačních jednotek se budou během čtyř dnů věnovat principům vedení lidí a zároveň sdílet své zkušenosti s ostatními,“ doplňuje Zuzana Vallová.

Na přelomu října a listopadu 2026 zároveň spouštíme program zaměřený na rozvoj manažerských dovedností mistrů kolejových vozidel. Probíhat bude ve spolupráci s oblastními středisky údržby a externím dodavatelem. Program Rozvoj mistrů nabídne tři setkání věnovaná roli mistra jako vedoucího a praktickým tématům spojeným s vedením lidí. I v tomto případě je cílem zlepšit komunikaci mezi vedoucími pracovníky a jejich týmy a posílit spolupráci mezi jednotlivými útvary.



Souběžně probíhá řada školení určených pro zaměstnance různých profesí. Patří mezi ně například klíčová krizová komunikace pro zákaznický personál. Ten získané znalosti využije především při jednání s problémovými cestujícími, typicky těmi pod vlivem alkoholu či drog.

Opomenout nesmíme ani jazykové kurzy či praktická školení pro pracovníky servisu, strojvedoucí, mzdové účetní a další kolegyně a kolegy.



„Vzdělávání v ČD je velmi rozmanitá činnost. Musíme zajistit, aby školení byla po obsahové i formální stránce stejně kvalitní po celé republice, a zároveň zohlednit jistá specifika. Přirozeně musíme myslet na dostupnost školení ve všech regionech.“

Zpětná vazba náš žene dál

Oddělení náboru a spolupráce se školami aktuálně pracuje na projektu Arnold, jehož cílem je systematicky sbírat zpětnou vazbu od nastupujících zaměstnanců. Během prvního roku bude oslovovat uchazeče a následně nováčky v několika časových milnících. Těch je celkem devět a patří mezi ně například blížící se termín nástupu, první dny v práci nebo půl a tři čtvrtě roku v novém zaměstnání. To umožní podrobně sledovat průběh adaptace nového zaměstnance ve firmě.

Nováčků se budeme ptát mimo jiné na to, jaké informace před svým nástupem dostali. Například jestli znají adresy důle-

žitých pracovišť nebo termíny lékařských prohlídek, ale také jestli mají nějaké konkrétní obavy související s nástupem do nového zaměstnání. „Zjišťujeme také, zda nehrozí, že by si uchazeč mohl nástup ještě rozmyslet. Díky těmto informacím můžeme předejít nepříjemnostem a nedorozuměním, ušetříme si tím práci, a především si nenecháme utéct schopného uchazeče,“ přibližuje projekt Tomáš Pancner, vedoucí oddělení náboru a spolupráce se školami. Systém získané informace průběžně zpracuje a každý týden zašle vedoucím pracovníkům report, díky kterému pak mohou včas reagovat na případné nedostatky.



„Nováčkům pak zasíláme otázky vztahující se k náplni práce a komunikaci s kolegy a nadřízenými. Ptáme se například, zda jejich pracovní náplň odpovídá očekáváním, která měli při nástupu. Zajímá nás také, jak vnímají své pracovní prostředí nebo jestli mají k dispozici všechny potřebné nástroje pro svou práci.“

Tomáš Pancner

vedoucí oddělení náboru a spolupráce se školami



Noví kolegové samozřejmě dostanou informace o tom, co Arnold je a co od něj mohou očekávat. Dotazníky jim budeme zasílat buď prostřednictvím SMS, nebo e-mailem. Každý si zvolí způsob komunikace, který mu vyhovuje.

Systém standardně pracuje s předem připravenými sériemi témat, nicméně v případě potřeby umožňuje dotazování i na jiná témata, podle požadavků jednotlivých oddělení a pracovišť. Jeho využití tak může být do budoucna daleko širší. „Bude-li například vedoucí potřebovat získat zpětnou vazbu od kolegů ze svého oddělení ke konkrétnímu tématu, sestavíme vhodnou sadu otázek a rozešleme ji pouze zaměstnancům daného pracoviště. Jsme si vědomi toho, že názor zaměstnanců, kteří v ČD pracují delší dobu, je pro nás velmi cenný. Arnold je proto v případě potřeby připraven rozvíjet se tímto směrem dál,“ uzavírá šéf náboru Tomáš Pancner.

Prostřednictvím aplikace Arnold nebudeme pouze sbírat zpětnou vazbu od zaměstnanců. Získané informace budeme pochopitelně předávat vedoucím pracovníkům, kteří s nimi mohou s naší pomocí dál pracovat a reagovat na případné problémy a podněty ke zlepšení. Českým drahám tak Arnold pomůže nejen lépe porozumět zkušenostem kolegů, ale také podporovat vedoucí v jejich každodenní práci s týmem. Právě kvalitní vedení týmů považujeme za jeden z klíčových předpokladů pro lepší fungování Českých drah, proto manažery průběžně školíme a poskytujeme jim potřebnou podporu.

Podpisování dokumentů bude pohodlnější

V průběhu letošního listopadu také přijdeme se snadnějším podepisováním dokumentů. Například mzdový výměr nebo změnu pracovní smlouvy bude

možné podepsat elektronicky, což ušetří nejen čas, ale i papír. Odpadne totiž nutnost tisku a distribuce pracovníprávních dokumentů v papírové podobě manažerům a zaměstnancům. A navíc nebude potřeba příslušné dokumenty po podpisu digitalizovat. „Schvalování a podepisování dokumentů v digitální podobě výrazně zefektivní práci manažerů,“ říká Jan Slavík, ředitel odboru personalistiky a náboru.

Novinku ocení bezpochyby oblastní ředitelství osobní dopravy, která mají velké množství mobilních zaměstnanců. Ti zatím musejí kvůli podpisům na pracoviště personalistů nebo nadřízených, což je často i v jiném městě. Velká pomoc to bude i pro samotné ředitele organizačních jednotek, kteří zatím musejí v krátké době přijmout, podepsat a následně odeslat dokumenty až tisíců zaměstnanců. ■



Specialistka propagace Karolína Janypková

Jak se nápad změnil ve festival

Za každým festivalovým vystoupením, speciálním vlakem nebo orientační cedulí stojí měsíce příprav. Jak vznikal první ČD Náš Fest pro zaměstnance Českých drah? O zákulisí dosud největší zaměstnanecké akce ČD jsme si přímo na místě povídali s Karolínou Janypkovou, která stála u její organizace od prvního dne.

Veronika Dlouhá | Foto: Jan Chaloupka, ČD

Karolínó, když jste zjistila, že máte organizovat akci pro 1 600 zaměstnanců z celé republiky, co vám proběhlo hlavou?

Že je to obrovská výzva, ale zároveň jsem se těšila. Vymysleli jsme si poprvé akci v podobě festivalu a chtěli jsme, aby na ni přijeli kolegové a kolegyně opravdu z celé republiky a ze všech pracovních oborů ČD. Aby měli možnost sejít se na jednom místě, bez formalit a zkrátka si užít společný zážitek. Byla jsem nadšená z představy, že se na jednom místě potká tolik lidí, kteří se neznají, ale všichni mají něco společného – jsou zaměstnanci ČD.

Byl o ČD Náš Fest velký zájem?

Na začátku jsme vůbec netušili, do čeho jdeme, jestli se tenhle formát „chytne“. Navíc je součástí akce i přespání v chatkách, a hlavně ve stanech. To byla další neznámá. Nakonec nás ale zájem velmi příjemně překvapil. Lidi jsou nadšení, a dokonce spousta z nich dala přednost stanu. Domluvili se s kolegy, jeli společně vlakem a společně i stanují.

Překvapilo vás to?

Překvapilo. My jsme byli trochu skeptičtí, což asi patří k naší práci. Jsme vždycky připravení na různé scénáře a počítáme s tím horším. Pak jsme často příjemně překvapeni. Jako tady.

Už se v ČD někdy organizovala takhle velká akce?

Já tu nejsem dlouho, ale vím od kolegů, že tohle je premiéra. Pro veřejnost se pořádají rozsahem i větší akce, ale pro zaměstnance je to poprvé.

Jakou věc jste musela udělat jako první?

Nejdřív jsme museli řešit místo. Potřebovali jsme najít správnou kombinaci – uzavřený areál s možností ubytování a místem pro pódium a doprovodný program. A v neposlední řadě jsme hledali lokalitu, která nebude někde na okraji republiky, aby se sem každý mohl rozumně dostat. Tohle byl naprostý základ, od kterého se odvíjelo všechno ostatní.

Pak samozřejmě přišel na řadu program. Výběr kapel je vlastně zábavná práce, ale zároveň narážíte na určitá omezení. Naši zaměstnanci jsou velmi specifické publikum. Nebo možná naopak nespecifické. Když připravujete akci pro homogenní skupinu lidí, například lidi určitého věku z velkých měst, dokážete program přizpůsobit jejich očekáváním. Tady je to ale úplně jiné. Máme zaměstnance od čerstvých absolventů až po kolegy, kteří jsou těsně před důchodem. Pracují v nejrůznějších profesích, od dep až po kanceláře, a pocházejí z celé republiky. Každému se líbí něco jiného.

Právě v tom je to náročné, ale zároveň i zajímavé. Je potřeba hledat kompromis, aby si v programu každý našel něco pro sebe. Když vidím, jak se tady lidi baví, myslím, že se nám to podařilo.

Kolik vás na přípravě festivalu spolupracovalo?

Náš eventový tým tvoří čtyři lidé, ale na téhle velké akci se podíleli i ostatní. Ve výsledku je to poměrně velký tým šikovných lidí s bohatými zkušenostmi. A právě možnost jejich zkušenosti spojit a využít je paráda. Navíc současně jsme připravovali spoustu dalších akcí, které na sebe časově navazují, třeba NDŽ, což je naše největší akce roku. Chtěla bych moc pochválit všechny kolegyně a kolegy za skvělou práci. Září pro nás bývá opravdu velmi náročné, ale společně to zvládáme.

Máte možnost užít si akci, kterou organizujete?

Je to především práce, takže nedokážu úplně vypnout hlavu. Pořád sleduju detaily, kontroluju, jestli všechno funguje, a samozřejmě jsem neustále na telefonu. Vlastně pořád ve střehu.

Na druhou stranu si dokážu najít i chvíle, kdy se zastavím a raduju se z maličkostí. Třeba když někdo něco pochválí, když vidím, že se lidé dobře baví, nebo když se podaří nějaký zdánli-

vě nenápadný detail. Může to být úplná drobnost, například orientační mapa areálu. Když pak někdo řekne: „To je skvěle označené, všechno jsem hned našel,“ udělá mi to velkou radost. Věci, které návštěvníci považují za samozřejmost, pro nás ale představují spoustu práce. Právě proto potěší, když fungují tak, jak mají.

Co všechno bylo potřeba zařídit, než se otevřely brány festivalu?

Na začátku to byla vlastně administrativa – hodně telefonátů a e-mailů. V té produkční fázi pak bylo náročné zajistit, aby se informace o festivalu skutečně dostala ke každému, protože velká část kolegů nepoužívá nebo vůbec nemá firemní e-mail. Ale tady se ukázala jedna z velkých předností Českých drah – firma stojí na silných mezilidských vztazích a informace se dokážou velmi dobře šířit.

„Když někdo něco pochválí, když vidím, že se lidé dobře baví, nebo když se podaří nějaký zdánlivě nenápadný detail, to mi dělá velkou radost.“

Tahle komunikační síť v tomto směru fungovala opravdu spolehlivě.

Další velkou výzvou byl registrační systém, který jsme vlastně museli naprogramovat od nuly. Musel nám hlídat kapacitu, a zároveň musel být jednoduchý, přehledný a spolehlivý. Pak bylo také potřeba doručit všem přihlášeným vstupenku s QR kódem a přehledem důležitých informací. V určité chvíli to byla asi hlavní věc, kterou jsme řešili. Mám velkou radost, že se to podařilo.

A musím zmínit ještě vizuální podobu festivalu. Za tou stojí naše grafička Hanka Šafnerová, která vymyslela vše včetně názvu.

A jak to bylo s organizací vlaků a autobusů pro účastníky festivalu?

Snažili jsme se lidem poskytnout co největší komfort, aby nemuseli řešit dopravu autem. Chtěli jsme, aby to fungovalo jednoduše: nastoupí do speciálního vlaku, ten je doveze na místo, odkud je autobus odveze přímo k areálu.

Vypravili jsme dva speciální vlaky z pražského hlavního nádraží. Hodně lidí se ptalo, jestli by nemohly zastavovat i jinde po trase nebo vyjždět odjinud, ale to by bylo organizačně složité. Snažili jsme se nastavit dopravu tak, aby byla časově co nejpřívětivější pro zaměstnance z různých částí republiky, rozumný kompromis. Myslím, že svézt se speciálním vlakem Praha–Doksy, to jen tak nezažijete. Ale i tady musím poděkovat, konkrétně lidem z provozu a našim dobrovolníkům, kteří nám pomáhají s organizací. Bez nich by bylo vážně složité to zvládnout.



Co vás na organizaci akcí nejvíc baví?
Asi ta samotná akce. Všechno, co jí předchází, je trochu bláznivé a zároveň hodně abstraktní. Člověk si během příprav ani neuvědomuje ten finální výsledek. Teprve když nastane den D, najednou se zhmotní to, co se měsíce předtím řešilo po telefonu, probíralo na schůzkách, psalo v e-mailech nebo složitě hledalo a vymýšlelo. A to je na tom fascinující. A baví mě také reakce lidí, když vidím, jak si to užívají. Jako dneska tady. To je ta nejlepší odměna.

Jaké další akce během roku připravujete?
V týmu máme mezi sebou rozdělené jednotlivé oblasti. Zároveň ale všichni často jezdíme do regionů, kde se pořádají regionální dny železnice, zvláštní jízdy nebo třeba prezentace nových vozidel.
Velkou část naší práce tvoří akce pro veřejnost, ale vedle toho připravujeme také interní firemní a zaměstnanecké akce, tiskovky, konference a tak dále. Kromě toho spolupracujeme s řadou partnerských organizací ze sportovního i kulturního prostředí. Díky tomu je naše agenda opravdu rozmanitá a žádné dva pracovní týdny nejsou stejné.

Jak jste se k produkci akcí vlastně dostala?
Jsem hodně zaměřená na umění a kulturu a vždycky jsem se považovala spíš za kreativní typ. Postupem času jsem ale zjistila, že mi docela dobře jde i organizování věcí, a tak jsem se přirozeně dostala k produkci.

Produkční práce je přitom velmi široká disciplína. Člověk musí zvládat všechno od administrativy a plánování až po samotnou realizaci akce. Každý den je jiný a člověk vidí konkrétní výsledky toho, co dlouho připravoval. A přesně o tom jsou i eventy.

Baví vás tahle různorodost?
Baví. Právě ta pestrost je na tom asi nejpritažlivější. Jeden den řešíte kulturní projekt, další den sportovní akci, potom tiskovou konferenci nebo velkou firemní událost. Díky tomu člověk neustrne v jednom typu práce a stále se učí něco nového. Teď se například hodně věnuji sportovním akcím, což je pro mě zajímavá změna. Vždycky jsem měla blíž ke kulturním projektům, protože pocházím z kulturního prostředí. O to zajímavější to pro mě teď je.

Jak jste ČD vnímala před příchodem sem?
Upřímně, neřešila jsem to. České dráhy jsem využívala poměrně často, protože jsem studovala v Olomouci a pocházím z Púchova. A vždycky mi přišlo, že ČD jsou lepší než slovenské železnice, ale to byla celá moje zkušenost v kostce.

A změnilo se teď něco?
Pro České dráhy pracuju zatím krátce, ale už jsem pochopila, že lidé od železnice tvoří skutečnou komunitu. Spolupracujeme s kolegy napříč ČD, protože často potřebujeme specifickou pomoc nebo odborné informace. Zaujalo mě, jak jsou kolegové

vstřícní a jak dobře se navzájem znají. Každý je sice jen jedním článkem velké firmy, ale zároveň je důležitou součástí celku. Mám pocit, že mnoho z nich svou práci nevnímá jen jako zaměstnání, ale do určité míry je to vášně či poslání. A nezáleží přitom na věku. To mi přijde hezké.

A poslední otázka – jaké akce si nejraději užíváte jako účastník?
Mám strašně ráda festivaly. Takové, kde je hudba a nějaké doprovodné akce. Proto ráda jezdívám na Pohodu do Trenčína. A teď jsem ráda na festivalu ČD Náš Fest! ■

	
Statistika ČD Náš Fest	
Realizační tým:	8
Dobrovolníci:	5
Celkem účastníků:	1 377
Speciální vlaky za dva dny:	4
Speciální ČDbusy:	5
Cestující speciálními vlaky ve čtvrtěk:	863
Cestující speciálními vlaky v pátek:	817
Kolik bylo stanů (cca):	600
Kolik bylo chatek:	263
Vypitých pšlitrů piva:	6 137
Vypitých bezinkových limonád:	997
Vypitých šálků kávy (cca):	1 500
Vajíček k snídani (cca):	5 000



ČD Náš Fest

Více fotek z festivalu najdete zde.



Existuje jen málo míst, kde potkáte strojvedoucího, účetní a kolegyni z pokladny, jak si společně zpívají Chinaski. Jedním z nich byl kemp Bílý kámen v Doksech, kde se 3.–4. září 2026 odehrál ČD Náš Fest.

Dominika Rachůnková | Foto: Jan Chaloupka, ČD

Akce odstartovala ve čtvrtěk v poledne a rychle nabrala tempo. Na pódiu se vystřídali interpreti Olga Lounová, Visací zámek a Mňága a Žďorp, večer dorazili Chinaski a následovala afterparty, která některým vydržela déle, než pak ráno při balení stanu považovali za rozumné.
Kdo nechtěl stát u pódia, vyrazil si zasportovat nebo si našel klidnější místo a povídal si s lidmi, se kterými si celý rok jen píše. O občerstvení bylo postaráno, spalo se v chatkách i ve vlastních stanech. Poprvé se tu zaměstnancům představila i nová generální ředitelka Lenka Hamplová – ve funkci byla přesně dva dny.
Dle reakcí si zaměstnanci ČD Náš Fest užili nadmíru. Kdo to letos nestihl, nevádí. Ale příště radši přihlášku nenechávejte na poslední chvíli.
A heslo pro další ročník? Co se stane na ČD Festu, zůstane na ČD Festu! ■



ČD Bus nakupuje nová vozidla a rozšiřuje provoz

Výluky, omezení provozu a náhradní doprava. Problémy, jejichž řešením se věnuje nejmladší dceřiná společnost Českých drah – ČD Bus. Proč vznikla a proč je pro nás tak důležitá? Generální ředitel Adam Svojanovský nám přiblížil příběh dopravce i jeho plány do budoucna. A pozval nás také do provozního zázemí firmy.

Michal Makl | Foto: autor a archiv

Firma ČD Bus vznikla v srpnu 2022 na základě akvizice vyškovského dopravce VYDOS BUS. Kromě zázemí a vozového parku převzala také zajišťování městské dopravy ve Vyškově.

Hlavní motivací Českých drah pro zřízení vlastní autobusové divize byla snaha snížit závislost na externích dodavatelích a optimalizovat výdaje, které každoročně vynakládáme na náhradní dopravu. „ČD Bus nezajišťuje veškerou náhradní dopravu vlastními autobusy, z velké části spoléháme na externí dodavatele. Jejich výběr formou veřejných zakázek zajišťujeme sami. Stejně tak sami připravujeme jízdní řády a obraty autobusů. Od příštího roku pod nás přejde i tvorba tras linek, aby příprava podkladů pro náhradní dopravu probíhala co nejvíce v režii ČD Busu. To

nám umožní zveřejňovat zakázky dříve a dopravci tak získají víc času do zahájení výluky. A to bude mít samozřejmě pozitivní dopad na nabídkovou cenu,“ vysvětluje Adam Svojanovský, generální ředitel společnosti.

Velká zakázka a až 150 autobusů

Teprve před několika týdny se rozhodlo o vítězi soutěže na dodávku nových autobusů. Značná část stávajícího vozového parku, převzatého převážně od původního majitele VYDOS BUS, již dosáhla hranice životnosti. Téměř polovina nových autobusů tak nahradí dosluhující vozy, ostatní rozšíří vozový park.

„Vítězem soutěže je výrobce SOR Libchavy, od kterého začátkem příštího roku dostaneme 92 nových autobusů ICN 12

Více fotografií
k tématu
ČD Bus
najdete zde.



s hybridním pohonem. Z celkového počtu bude dvacet autobusů autorizovaných pro PID,“ říká Adam Svojanovský a dodává: „Všechny budou částečně nízkopodlažní, klimatizované, bezbariérové a vybavené nosiči jízdních kol. Samozřejmě jsou informační panely.“

Díky spolupráci se společností CHAPS bude možné informační systém ovládat prostřednictvím aplikace NADka, kterou řidiči již běžně využívají. Ta aktuálně slouží k odesílání polohy vozidel a zobrazování jízdního řádu. Postupným přidáváním funkcí se z ní stává robustní nástroj, který

zjednoduší práci řidičům a pomůže cestujícím. V přípravě je také hlášení zastávek ve vozidlech. Pro České dráhy bude mít velký význam i instalace sčítačů cestujících do nových vozidel, která se chystá. Umožní nám sledovat dopady náhradní dopravy na počty cestujících.

Aktuálně ČD Bus disponuje 87 autobusy a čtyřmi minibusy. Nedávno firma pořídila dva starší vozy od dopravního podniku v Českých Budějovicích a jeden tříosý autobus značky Solaris. Jde o jediný tříosý autobus ve flotile. „Do budoucna se to ukazuje jako zajímavé řešení nedostatku řidičů. Očekáváme, že nábor nových řidičů bude čím dál náročnější, a proto každý ušetřený řidič představuje úsporu nákladů. Nasazování autobusů s větší kapacitou tedy dává smysl,“ doplňuje Adam Svojanovský.

Sídlo v Olomouci, srdce ve Vyškově

Sídlo společnosti je v Olomouci, její provozní srdce však bije ve Vyškově. Tam jsme měli možnost nahlédnout do zázemí zaměstnanců, kteří udržují společnost v chodu. Servisní zázemí se nachází v jednom z areálů v místní části Nouzka. Mechanici zde mají veškeré potřebné vybavení pro pravidelnou i rozsáhlejší údržbu a mohou provádět také autorizovaný servis. Část oprav, především u vozů provozovaných dále od Vyškova, zajišťují smluvní externí společnosti.

Kde vidíte ČD Bus za 5 let?

Pořád v České republice, s plným stavem 150 autobusů a s dostatečným počtem řidičů. Za pět let bychom měli být plně funkčním regulátorem trhu se stabilní zaměstnaneckou základnou a uznávanou značkou. Věřím, že budeme vyhledávaným a zajímavým zaměstnavatelem.

Kromě toho do pěti let chceme změnit systém veřejných zakázek na výběr našich dodavatelů. Bude to vyžadovat nejen změnu způsobu zadávání a dřívější vyhlášení zakázek, ale také úpravu smluvní dokumentace. Jsme přesvědčení, že zamýšlený nový systém nejen sníží nabídkové ceny, ale u některých úkonů také omezí administrativní zátěž a umožní pružněji reagovat na různé změny v organizaci náhradní dopravy, které se projevují až při její realizaci nebo těsně před jejím zahájením. Bude to výrazná změna, ale bez takových změn bychom se nikam neposunuli. Zároveň máme ambici více se podílet na náhradní dopravě při mimořádnostech, což je aktuálně intenzivně diskutované téma.

Adam Svojanovský
předseda představenstva
a generální ředitel ČD Bus

V prvním patře budovy na autobusovém nádraží se pak nachází pracoviště dispečerů, technologů a podpory řidičů a servisu. Zde se připravují a plánují směny, provoz, přestávky, ubytování řidičů, pravidelné servisní prohlídky a další činnosti spojené s provozem i samotnými zaměstnanci.

Expanze a nové provozovny

ČD Bus postupně rozšiřuje svou působnost z Jihomoravského kraje do dalších regionů. Pod vyškovskou provozovnu spadají také provozy v Boskovicích a Brně, samostatné provozy jsou pak v Šumperku, Hradci Králové, Plzni a Veselí nad Lužnicí. Připravuje se i další provozovna v hlavním městě: „V Praze máme připravené prostory v blízkosti letiště Kbely. Provoz tu budeme zahajovat na začátku příštího roku, kdy dostaneme autobusy splňující podmínky pro NAD v PID. Na otevření pobočky v Praze se obzvláště těšíme, bude to významný krok k úplné regulaci celého trhu pro České dráhy.“ Po otevření pražských garáží bude mít ČD Bus dostatečnou síť pracovišť pro zajišťování pravidelných i nepravidelných spojů NAD na celém území republiky.

Firma také připravuje náborovou kampaň zaměřenou na řidiče, a to nejen pro provozovny v Praze a Veselí nad Lužnicí. Nové kolegy by ČD Bus potřeboval i do servisního zázemí ve Vyškově. Díky nim by mohl zavést vícesměnný provoz a zrychlit tak údržbu autobusů. ■



Nové autobusy budou mít také nový vzhled. ČD Bus má nové logo a vizuální styl, který se postupně objevuje na současných vozidlech a bude samozřejmě i u těch nových. Jako první nese identitu minibus, který byl poprvé k vidění na letošním Národním dni železnice v Chebu.



Středohorská zmrtvýchvstání

České středohoří stále patří v porovnání s našimi horami spíše k těm méně navštěvovaným místům. Ještě tak na Milešovku či Ranou, tam se turisté hrnou, ale kde není parkoviště na dohled, tam je klid takřka opojný. A to je dobře, neboť Středohoří je tak zaslíbeno fajnšmekrům. O tom si takhle mezi námi železničáři snad říct můžeme. Ostatně – i tentokrát se budeme motat kolem kolejí. Funkčních, zaniklých, a dokonce i těch obnovovaných. Vítejte ve Verneřickém středohoří.

Vít Čepický | Foto: autor

Jakmile milovník dráhy slyší o Verneřicích, jméno zdejšího rodáka Vládi Štítky Šmicera asi nebude to první, co mu naskočí. A patrně to nebude ani někdejší dominanta kraje, odstřelený poutní kostel Nejsvětější Trojice na Božím vrchu.

Spíš mu naskočí železnice. Místní dráha Velké Březno – Lovečkovice – Verneřice a její odbočka do Úštěka, výji-

mečný symbol nejen zániku, ale rovněž zmrtvýchvstání. Občas se dějí zázraky.

Variant, jak tento kraj navštívit a vzdát hold zaniklé dráze, historické kontinuitě, původním obyvatelům i výjimečné krajině, je mnoho. Díky skvělé dopravní obslužnosti můžete různě kombinovat, ale jedno radíme hned zkraye – auto nechte doma. Vlak je totiž v tomto kraji podstatnou částí zážitku.

A právě proto začínáme tak trochu na konci – v Úštěku. Tohle neuvěřitelně

půvabné městečko stojí za návštěvu. I úštěcké nádraží na břehu jezera Chmelař si rozhodně zaslouží zmínku. Ona jsou tu vlastně na dohled nádraží dvě. My přijíždíme na to funkční, výškově dolní nádraží severočeské transversálky, kam v příznivém intervalu jezdí po rekonstruované a neuvěřitelně malebné dráze osobní vlak od Loun a Lovosic do České Lípy, respektive do Doks (v Lovosicích skvěle navazující na rychlík Praha – Ústí – Děčín).



Poznejte malebnou krajinu
Verneického středohoří na
snímcích ve fotogalerii.



Zatímco se dvojice velmi pohodlných Stadlerů RS1 rozděluje, aby se jeden vydal dále na Českou Lípou a druhý počkal jako budoucí posila na vlak od České Lípy, my nemůžeme minout úštěcké horní nádraží, dlouho pozapomenuté koncové nádraží trati z Velkého Března (papírově odbočky z Lovečkovice). Právě tohle nádraží bylo v Úštěku zprovozněno v září 1890 jako první. Druhá, dnešní provozní úštěcká stanice, byla společností Ústecko-teplické dráhy (ATE) zprovozněna až v prosinci 1898. O necelý půlrok později pak propojila obě dráhy krátká spojovací trať.

První zmrtnýchvstání

Ještě před pár lety bychom z horního nádraží mohli obdivovat pouze bývalou budovu nádraží a magacínu a kdesi v bujně vegetaci by pak odvážlivec možná našel zarostlé relikty kolejíště. Avšak díky obdivuhodnému nasazení spolkařů ze Zubnické museální železnice a sponzorům je tu dnes obnovené kolejíště i spojovací kolej k dolní trati. Takových zmrtnýchvstání cestou ještě pár uvidíme.

Mimochodem obnova nádraží a kolejíště nemá jen symbolický, ale i ryze praktický význam. Vzhledem k plánované konverzi Pravobřežky a přechodu na ETCS se stal budoucí muzejní provoz Zubnických mezi Ústím nad Labem a Velkým Březnem, jakož i provoz zázemí ve Velkém Březně, značně nejistým. Obnovené kolejíště Úštěku-horního nádraží jim tak dává jistotu širšího zázemí i potenciál pro rozvoj.

Míříme směrem na Habřinu a Srdov a cestou zkontrolujeme mostek velkobře-

zenské tratě přes trať do Litoměřic. Tam už koleje chybí, ale je tu pěkný přehled o propojení obou tratí s krásně položeným bývalým strážním domkem uprostřed. Pod diskotékou Laguna je pak vidět bývalý přejezd s původními kolejnicemi vyčuhujícími zpod asfaltu. Dál se vydáváme po červené značce.

Druhé zmrtnýchvstání

Víc než vyčuhující koleje neuvidíme ani na obou přejezdech v Habřině, kde spíš stojí za vidění až dojemná obnova evangelického kostela. Ten po odsunu místních českých Němců sloužil jako sklad sena a ještě nedávno z něj byly vidět jen holé stěny. Za bolševika v tomto kraji řádili různí kulturní tajemníci s potřebou ničit vše hodnotné, takže zachovaný, a dokonce obnovený kostel je tu vskutku unikátem.

Tady se od trati dočasně odpojíme. Stoupá tu podél silnice a Loubního potoka, původní těleso je zarostlé a koleje byly v 80. letech beztak poctivě vytrhány. A tak pokračujeme po červené až k Srdovské hájovně, odkud si horalové mohou vyběhnout na Sedlo, nejvyšší vrchol Verneického středohoří. Pak pokračujeme po zelené k Levínu.

Cestou přes vrch Hradec nesmíme minout mauzoleum rodiny Schrollů, které nechal zbudovat broumovský velkopodnikatel Josef Edler Schroll. Poslední majitel libešického panství si zdejší kraj zamiloval. Až se rozhlédnete od téhle velkolepé stavby s kupolí do kraje, pochopíte proč.

A hned za rohem je naprostá vyhlídková reklama na Levín. Ten rozhodně nemiňte. Ačkoli do Lovečkovice, dalšího cíle, je to

kratší přes les či po zelené, zacházka do Levína se bohatě vyplatí. Kvůli malebné návsi před netypickým kruhovým kostelem Povýšení sv. Kříže, výhledu ze zvonice v místě bývalého levinského hradu či třeba kvůli návštěvě místního pohostinství. Cestou do Lovečkovice je pak lepší se vrátit a jít lesem. V době vegetačního klidu můžete zvolit i sestup k bývalému nádraží (známému z filmu Páni kluci) a dál po tělese trati. Ale rozhodně je dobré vyhnout se silnici 240, která je velmi frekventovaná, bohužel včetně tranzitní kamionové dopravy.

Samotné Lovečkovice jsou zvláštní obec. Velká křižovatka, vrchol bývalé dráhy, nepočítáme-li úsek do Verneřic, přirozený start pro výlety a místo, které by se mohlo v dohledné době dočkat znovuzprovoznění dráhy. Zubnická železnice by tak dostala turisty z údolí až na vrchol. A za humny spousta zajímavých cílů. V sezoně můžete navštívit minimuzeum u bývalé vlakové stanice a vyhlášený hostinec u křižovatky.

Třetí zmrtnýchvstání

Opodál se pak dějí zajímavé věci. Zatímco úsek dráhy Velké Březno – Lovečkovice – Úštěk patří zubnickým spolkařům, takřka horskou trať z Lovečkovice do Verneřic, která prošla poctivou likvidací prakticky bezprostředně po ukončení provozu v roce 1978, odkoupil nadšenec s velkými plány. Představa úzké elektrifikované dráhy do Levinských Petrovic s provozem historických tramvají a expozicí zněla jako fantazie. Ale pozor – železniční spodek po-

stupně prochází úpravou, a dokonce se zde nedávno objevily dřevěné trakční sloupy. Tak uvidíme...

Pokračujeme po žluté na Náčkovice. Naučná stezka přibližuje, proč také místní dráha vznikla – dřívě se tu těžilo uhlí. Ovšem do dalšího cíle, Knínic, je třeba trefit mimo značené trasy, které kolem Verneřic nepochopitelně chybí. Jistější je sejít do Dolního Šebířova a projít směrem k zaniklému Hornímu Šebířovu a přes louku do Knínic.

Jenže to byste přišli o nádherný výhled od Víťovy rozhledny (moc pěkné, i když otvírací dobu je dobré předem prověřit). Vidět je odsud na velkou část Středohoří, do České tabule, na Krušné hory, Lužické hory, na Ještěd... Skutečně velkolepé. Značená trasa tu ale nesmyslně končí. Odsud se dá jít buď po hřebeni na Bukovou horu (v tom případě nemiňte zaniklé Velké Stínky!), nebo sejít přes louku na Horní Šebířov.

Bývalý Horní Šebířov je jednou z mnoha zaniklých obcí v oblasti. Život tu nebyl jednoduchý, zimy nad pěti sty metry nad mořem kruté, a tak po odsunu původních obyvatel nebyl, kdo by se ujal hospodářství. Domy rozebrali obyvatelé okolních obcí, zbytky zpusťly na místě. I tak je moc zajímavé si Šebířov, Stínky, Starou Homoli nebo nejslavnější Vitín prohlédnout a na chvíli se zamyslet nad nelehkým osudem zdejšího kraje. Jen pozor na staré studny.

Knínice měly větší štěstí. Ale tady se musíte rozhodnout – do Zubnic odsud můžete buď přes zaniklou, nesmírně působivou samotu Mauerschinn, nebo podél kolejí. Nás samozřejmě táhnou koleje.

V Knínicích určitě nemiňte náves, pak dolů k hlavní silnici, po níž je třeba jít přibližně 250 metrů směrem doprava. Na levé straně se zanedlouho odpojuje pěšina k mostku přes Luční potok. Tak tudy. A za chvíli se objeví koleje...

Čtvrté zmrtnýchvstání

Další malý zázrak. Zatímco úsek z Velkého Března do Zubnic se podařilo dlouhodobým úsilím nadšenců udržet i po zrušení více či méně kompletní a s podporou Ústeckého

kraje tu obnovit (od roku 2016) pravidelný provoz, v pokračování trati nad Zubnice doufali jen ti největší optimisté. Jenže právě bez nich by se ty nejužasnější věci neděly.

O obnově úseku nad Zubnicemi směrem na Lovečkovice jsme psali už v Železničáři 10/2022. Po rekonstrukci přejezdu v Zubnicích se podařilo vrátit sjízdnu trať ve dvoukilometrovém úseku až přibližně do poloviny trasy ze Zubnic k bývalé zastávce Touchořiny. Pak však zasáhla byrokracie a další komplikace, a tak se od roku 2022 trať dále k Touchořinám, kde je třeba obnovit i dva mostky, zatím neprotáhla. Podařilo se ale získat povolení ke zkušebnímu provozu, vybavit prodloužení nezbytnou provozní výbavou, díky čemuž se tu již brzy svezeme vlakem. Prozatím bez výstupu tam a zpět, i to je však pro další snahu a víru v budoucí důležitě.

V Zubnicích můžeme putování zakončit zlatým hřebem. A tím nemyslíme návštěvu hostince U Pernekrů, ale jízdu po trati Zubnice – Velké Březno – Ústí nad Labem – Střekov historickým motorákem M131.109 Hurvínkem, který byl pro tuto trať v pozdější fázi provozu typický, stejně jako dnes.

Historický provoz v rámci linky T3 zde probíhá od března do listopadu o víkendech a o svátcích, přičemž na zvláštní akce bývá posílen. A že jich během roku není málo. Před odjezdem je ještě třeba navštívit místní expozici, ale pak už zabrat dobré místo po pravé straně a nechat se snášet o 150 výškových metrů níže k řece Labi. Zázitek, který se nikdy neomrzí. A to v rámci standardního krajského jízdného. Co víc si přát? ■



Mobilní appka Můj vlak se nezastaví. S čím cestujícím poradí a pomůže?

Mobilní aplikace Můj vlak usnadňuje každý den cestování tisícům cestujících. Umožňuje jednoduché vyhledání spojení, nákup jízdenky i získání informací o průběhu cesty. O její oblibě nejlépe vypovídá dlouhodobě vysoké hodnocení udělené přímo uživateli v obchodech GooglePlay (4,6*) a AppStore (4,7*). Vývoj aplikace neustrnul, nyní přinášíme další novinky.

Jiří Krejčí | Foto: archiv

Před začátkem akademického roku na vysokých školách potěšíme všechny studenty do 26 let, kterým zjednodušíme cestování vlakem. Aplikace Můj vlak totiž nově přinese možnost propojení s průkazem ISIC. Nebude tak nutné k jízdence vždy ještě dokládat průkaz na slevu. Vlakvedoucí si načte jen 2D kód Virtuální In Karty a tím zkontroluje nejen jízdenku, ale rovnou i průkaz ISIC. Celá kontrola tak bude pro cestující pohodlnější a rychlejší.

Od října do školy snadněji – jak na to?

Podmínkou je registrovaný zákaznický účet a Virtuální In Karta. Na její pořízení stačí v aplikaci Můj vlak opravdu jen chvilka. Do Virtuální In Karty se pak snadno přidá i průkaz ISIC zadáním jeho čísla. My pak ověříme platnost průkazu u jeho vydavatele a je hotovo. A o průkaz ISIC se postaráme i potom, protože si jeho platnost budeme průběžně ověřovat.

Výhody Virtuální In Karty:

- vlakvedoucímu stačí ukázat jen rotující QR kód, pod nímž je identita cestujícího, slevové aplikace i aktuálně platné jízdenky
- snadné a rychlé dokoupení slevových aplikací nebo traťových jízdenek
- slevové aplikace pod kontrolou a přehledně, včetně konce jejich platnosti
- Virtuální In Kartou lze pořídit hned a bez čekání



Stihnu návazný vlak?

Tuhle otázku slyší vlakové čety často. Při zpoždění vlaku je nasnadě. Potřebné informace pomáhá vlakvedoucím už delší dobu zprostředkovat mobilní aplikace ČD Komunikátor. Přes tu se dotaz dostane k dispečerům ČD, kteří vrátí zpět informaci, jestli přípoj počká na zpožděný vlak, nebo ne. V některých případech se na počet přestupujících cestujících může vlakvedoucího předem zeptat rovnou dispečer.

A jak si poradí cestující v plném vlaku, kde vlakvedoucí nestihne obejít všechny přestupující? Nebo jak to udělat ve vlaku bez něj? I na to brzy přinese řešení aplikace Můj vlak. Chystáme totiž možnost ověření přípoje přímo cestujícími.

Jak to bude fungovat

Uživatelé aplikace Můj vlak se zakoupenou jízdenkou budou mít při zpoždění vlaku nově možnost ověřit si sami čekání přípojného vlaku v přestupní stanici na příjezd zpožděného vlaku. Bude tedy stačit kliknout na tlačítko Ověřit přípoj. Žádosti o ověření přípoje od vlakových čet (přes ČD Komunikátor) i od cestujících (přes Můj vlak) se dostanou k dispečerům ČD. Pokud si cestující ověří přípoj právě prostřednictvím aplikace Můj vlak, dostanou tuto informaci i vlakové čety. Dispečerů každou situaci posoudí a rozhodnutí sdělí krátce před příjezdem do přestupní stanice. Ale odpovědi budou jasné, „šité na míru“. S posouzením některých případů pomůže dispečerům automatika – očekáváme totiž, že dotazů

bude více než dnes. Po rozhodnutí pak informaci uvidí v aplikaci Můj vlak všichni její uživatelé, tedy nejen ti, kdo aktivně požádali o ověření přípoje. Mimo to bude informace vždy předána i vlakové četě příslušného vlaku.

Vše se musí otestovat

Cestujícím chceme v každém případě poskytovat kvalitní a důvěryhodné informace. Na celém procesu se podílí hned několik aplikací od různých dodavatelů. Nová funkce ověřování přípoje nyní prochází důkladným testováním.

„S prvními testy se začalo v létě, to jsme ladili odděleně funkce v jednotlivých aplikacích. V září prověřujeme vzájemné spolupráce všech systémů. Pokračovat budeme zátěžovými testy, kde proběhne simulace reálného množství dotazů a ověříme, jak budou všechny informační systémy požadavky zvládat.“

Lukáš Zástěra

zástupce ředitele
Odboru provozu osobní dopravy

Následovat bude ještě potřebné zaškolení dispečerů ČD. Cestující si tedy o přípoj budou moci požádat sami poprvé na konci letošního podzimu v rámci pilotního provozu.

Mohlo vám v appce uniknout

Aplikace Můj vlak se tak stává čím dál chytřejším průvodcem celou cestou, a nejen místem pro nákup jízdenek. I když zrovna jízdenek nyní nabízí opravdu mnoho – mimo jiné také jízdenky krajských integrovaných systémů krajů Plzeňského, Ústeckého, Jihočeského, Jihomoravského, Olomouckého, Zlínského, Moravskoslezského a Kraje Vysočina. Snadno si tak koupíte jízdenku na celou cestu, včetně návazného autobusu nebo spoje městské dopravy.

V aplikaci najdete třeba i semafor – tedy ne ten na křižovatce, ale jednoduchý indikátor vytiženosti spojů. Ten cestujícím na dálkových vlcích ukazuje předpokládanou obsazenost spoje, a v případě potřeby doporučí pořízení místenky pro bezproblémovou cestu.

Můj vlak poradí i kudy kam

Dalším pomocníkem jsou plánky nádraží, které ocení při přestupu v neznámém místě každý, ale hlavně cestující s těžkými



100 000
uživatelů využije
aplikaci Můj vlak
za jeden den

500 000
zobrazení stránek
v aplikaci Můj vlak
za jeden den

800 000
otevření aplikace Můj
vlak za jeden den

zavazadly, rodiče s kočárky nebo ti, kdo spěchají na přestup. Aktuálně jsou k dispozici plánky zhruba 160 stanic a další budou postupně přibývat. Znázorňují nástupiště, podchody, výtahy, eskalátory, čekárny, pokladny, restaurace, WC a další důležité služby.

Můj vlak nabízí všechny tyto informace a služby přehledně na jednom místě. Nicméně jeho vývoj tímto rozhodně nekončí. ■



Mikádu je stovka. Gratulujeme!

Mikádo má mnoho významů. Je to stolní hra o 41 špejlích nebo účes populární od 20. let minulého století, jehož hlavní charakteristikou je krátká délka vlasů, která byla u žen a dívek před více než sto lety nemožná, ba přímo skandální. Ve stejnou dobu se ale u ČSD objevila nová rychlíková lokomotiva z plzeňské Škody, která měla ve srovnání s lokomotivami z časů monarchie o dost kratší komín. Tehdejší móda krátkých účesů železničáře inspirovala – nové mašince dali přezdívku Mikádo.

Petr Štáhlavský | Foto: Martin Navrátil a archiv

ČSD v první polovině 20. let 20. století potřebovaly obnovit a zmodernizovat park rychlíkových lokomotiv. V českých zemích stála doprava na konstrukčně složitých a nehospodárných čtyřválcových strojích z dob monarchie řady 275.0 a 375.0, které rychle zastarávaly.

Hned po 1. světové válce si tedy ČSD objednaly u První českomoravské v Praze nové lokomotivy řady 365.0. Byly to první lokomotivy samostatné československé konstrukce, byť vzhledem a řadou technických prvků nezapřely svůj původ v rakouské konstrukční škole. V provozu se však ukázalo, že lokomotiva je slabá a nesplnila očekávání.

Pokračovalo se tedy v hledání, různí výrobci předložili několik návrhů. ČSD nakonec v roce 1925 zadaly vývoj a výrobu nových lokomotiv Škodovému závodům v Plzni. Mělo se jednat o konstrukci podle nejnovějších technických trendů parních lokomotiv. Určitě ne náhodou ve stejné době vznikly podobné rychlíkové lokomotivy uspořádání 2' C 1' amerického označení Pacific i jinde v Evropě, například v Německu šlo o řadu O1.

Výkonná, ale příliš těžká

Vývoje se ujal zkušený padesátiletý konstruktér Oscar Dolch. Zcela opustil rakouské vzory, což se projevilo i ve vzhledu lokomotivy – vysoko posazený rovný kotel, 1,9 m velká spřažená kola a krátký komín. Nové krásky zpočátku opouštěly tovaru v klasické černé barvě a bez velkých



usměrňovacích kouřových plechů, později tak charakteristických pro většinu našich lokomotiv. Ty dostávaly teprve od roku 1932 a v roce 1935 vyjela i první lokomotiva v modrozelené barvě. Mikáda společně s řadou 486.0 založila tradici barevných rychlíkových lokomotiv u ČSD. U této změny stál železniční inženýr Vlastimil Mareš a malíř a designér Vilém Kreibich.

Nároky ČSD na novou lokomotivu byly velké. Měla uvést vlak o hmotnosti 400 tun do stoupání 10 promile rychlostí

nejméně 60 km/h při maximálním nápravovém tlaku 16 tun. Při konstrukci a výrobě konstruktéři využili nejnovější trendy včetně různých typů legovaných ocelí (např. titanem), trámcový rám nebo třídílná ložiska. Topeniště bylo vyrobeno z mědi. Parametry nové lokomotivy byly skutečně obdivuhodné. Při zkouškách dokázala dopravit z Přerova do Prahy osmnáctivozový rychlík o hmotnosti skoro 650 tun cestovní rychlostí 61,7 km/h a na trati Praha – Břeclav vykazovala při lepších parametrech

„Mikáda byla považována ve své době za nejvýkonnější rychlíkové lokomotivy ČSD. Dosahovala výkon přes 2 000 koní a nejvyšší rychlost 100 až 120 km/h. Celková hmotnost byla více než 90 tun a adhezní přes 50 tun. Hnaná a spřažená kola měla průměr 1 900 mm. V tendru si vozily zásobu 12 kubíků uhlí a 30 kubíků vody.



o 20 % nižší spotřebu paliva a o 25 % nižší spotřebu maziva. Při rychlostních zkouškách ve 30. letech dosahovala řada 387.0 rychlostí až kolem 140 km/h. Ale na to si musela Mikáda chvíli počkat.

Úspěch se zpožděním

Slovy klasika: „Kde udělali soudruzi chybu?“. Mašinka byla příliš těžká, a proto zpočátku nesměla na většinu tratí. Dokonce ani na páteřní trať z Prahy do Přerova a dál

na Ostravu, pro kterou byla zamýšlena. Hmotnost na nápravu dosáhla 17 tun. Požadavek překročila o pouhou tunu. Proti německým nula jedničkám byla Mikáda lehká váha. Německé stroje byly projektované rovnou na 20 tun, ale pro lehký svršek u ČSD to byl problém. Mikáda proto směla zpočátku jen na trať z Prahy do Plzně, kde vozila dokonce jen osobní vlaky, aby pro ně byla vůbec nějaká práce. Na plánované výkony z Prahy do Přerova se dostala až o tři roky později, s řadou rychlostních omezení nebo s vyloučením provozu na některých staničních kolejích.

Navzdory počátečním omezením objednávaly ČSD další série Mikád, která byla v každé další sérii zdokonalována. Poslední stroj 387.043 byl v plzeňské Škodě vyroben v roce 1937. V 50. letech je z prestižních výkonů začaly vytlačovat nové, výkonné Albatrosy 498.0 a 498.1, přesto na trati mezi Děčínem a Prahou vydržely v čele mezistátních expresů až do začátku 70. let. Poslední stroj byl vyřazen v roce 1974. Lokomotiva 387.043 se stala muzejním exponátem v majetku Národního technického muzea. ■



Od Drážďan po Vídeň

Mikáda byla určena pro prestižní dálkové vlaky především na rovinatých tratích. Po jejich zpevnění jezdila z Prahy do Přerova nebo do Bratislavy. Postupně byla umístěna do výtopen v Praze, Přerově, Bratislavě, v Břeclavi, Brně a v Děčíně a dostala se do čela rychlíků mezi Přerovem a Ostravou, z Ostravy do Žiliny a Spišské Nové Vsi nebo z Bratislavy do Žiliny a dál na východ. Během 2. světové války zajišťovaly tyto lokomotivy dopravu vlaků bez přepřahu z Prahy až do Drážďan nebo do Vídně.



Nová hala v Chebu mění pravidla hry

Investice za více než tři čtvrtě miliardy korun proměnila chebské depo v opravárenské centrum 21. století. Jaké to je vyměnit historickou rotundu za moderní tříkolejný komplex prošpikovaný technologiemi? A co vlastně nová hala nabídne servisu dálkových i regionálních vlaků nejen v regionu?

Michal Makl | Foto: archiv ČD

Když stojíte uvnitř nové haly v Chebu, ohromí vás její čistota, světlo a především prostor. Na délku měří úctyhodných 176 metrů a na každé ze tří kolejí nabízí užitnou délku 165 metrů. Součástí je i administrativní část, která skýtá

dostatečný prostor pro dílny, sklady, kanceláře i moderní sociální zázemí.

Původní prostory neumožňovaly údržbu celé spojené jednotky. Ta se proto musela rozpojovat a jednotlivé vozy se po částech posunovaly na krátké koleje.

Pak teprve mohla začít samotná údržba. Teď? Souprava vjede dovnitř celá! Žádné rozpojování, žádné zdržování. Vlak prostě projede halou a lze na něm hned pracovat. V hale bude probíhat údržba jednotek ComfortJet, Railjet i regionálních



Pro údržbu moderních vozidel je třeba budovat nové zázemí. Jedná se o dlouhé jednotky, proto potřebujeme dostatečně dlouhé haly se sadami zvedáků, které nám umožní zvednout celou soupravu najednou a efektivně využívat výměnný způsob oprav.



RegioPanterů, RegioFoxů a RegioSharků, které zajišťují dopravní obslužnost přímo v Karlovarském kraji. Možná se ptáte, jak bude vypadat údržba netrakčních jednotek ComfortJet, které se do haly nevejdou. Ty budou rozděleny na čtyři a pět vozů. Údržba ale bude probíhat současně, na jedné koleji, kde bude možné část vlaku zvednout a vyměnit dvojkolí. Zároveň proběhne prohlídka na druhé koleji. Zde se budou provádět kontroly elektroinstalace, nástupních dveří i interiéru.

„Vlaky nebudou muset zajíždět do vzdálenějších středisek, což zkrátí prostoje a zvýší jejich dostupnost pro cestující,“ říká Tomáš Honomichl, náměstek generální ředitelky pro servis.

Bezpečně na střeše a příjemně pod podvozky

Další novinkou je boční servisní lávka, ze které je možné jednoduše provádět práce na střeše vlaku. Zvýší bezpečnost a komfort servisních pracovníků. U většiny moderních regionálních jednotek

jsou totiž velká část elektrovýzbroje a klimatizační jednotka umístěny na střeše vozidla. Zaměstnanci depa potěší i montážní kanály pro snadný pohyb pod soupravami. Nacházejí se pod všemi kolejemi v celé délce a jejich výhodou je velmi dobré osvětlení a možnost napojení vzduchu a elektrické energie.

Při pohledu na střešní konstrukci montované haly se naskytne pohled na portálový jeřáb s nosností 12,5 tuny. Ten se dokáže pohybovat po celé délce haly a výrazně tak usnadní přesuny těžkých komponentů, jako jsou trakční motory nebo celé podvozky. Využití najde i při výměně celků na střeše vozidla. Na obou koncích jsou servisní lávky pro opravy i pravidelnou údržbu zařízení.

Jenže to pořád není vše. V hale jsou i další moderní technologie. Za zmínku rozhodně stojí třeba zařízení pro vyprazdňování WC s uzavřeným okruhem nebo zařízení pro zbrojení vozů vodou. Nechybí ani moderní ovládání osvětlení a dalších zařízení. Důležité jsou také sady

zvedáků, konkrétně pěti, pro zvedání celé vlakové soupravy najednou.

Moderní zázemí i pro nové zaměstnance

Stavba vznikla na místě předchozí rotundy a točny. Celkem šlo kvůli stavbě k zemi deset starých, nevyhovujících objektů. Nová hala za 755 milionů korun bez DPH však není jen o betonu a železe. Je to technologický uzel se třemi kilometry nových kolejí s 19 výhybkami, protkaný novým zabezpečovacím zařízením a technologiemi. Součástí stavby je i nová trafostanice, nechybí ani využití dešťové vody, fotovoltaická elektrárna či topení pomocí tepelných čerpadel.

V nové administrativní a provozní budově najdete sklady, moderní šatny, sprchy a zázemí pro zaměstnance administrativy. Využívat je budou nejen současní, ale i noví zaměstnanci. „Pro Karlovarský kraj je to investice, díky které tu vzniknou nová, perspektivní pracovní místa,“ dodává Tomáš Honomichl. ■



Národní den železnice v Chebu

Chebské depo hostilo o víkendu 12. a 13. září 2026 parní legendy i nejmodernější stroje. Svátek milovníků železnice představil historii, zábavu a novinky.

Michal Makl | Foto: autor

Svět historie návštěvníci našli u staré točny, kde byla k vidění například Všudybylka, Šlechtična, Matylda nebo Kafemlejnek, ale také motorové legendy Čmelák nebo Sergej. Nejstarší lokomotivou letošního ročníku byl právě Kafemlejnek – parní lokomotiva 97.182 vyrobená v roce 1899. K programu patřily rovněž jízdy zvláštních vlaků a komentované přehlídky na točně.

Protipól historických exponátů představoval Svět změny, kde se předvedly moderní stroje – nová lokomotiva Vectron řady 384, bateriový i elektrický Regio-Panther, motorový RegioFox či souprava InterJet. Milovníci železnice si je mohli prohlédnout v nové opravárenské hale, o které píšeme na straně 36. Prostor tu dostalo i ČD Cargo a další partneři.

Nezapomněli jsme ani na rodiny s dětmi. Velkou pozornost poutala drezína, kterou dovezla Správa železnic, kinovůz a další zábavné aktivity.

Tradičně nejoblíbenější částí akce je noční show na točně. I tentokrát mohli diváci vidět působivé nasvícené lokomotivy, které s živým hudebním podkresem doprovázel komentář. ■



Fotogalerii
z akce
najdete
zde.



Vždycky jsem měl rád vlaky

William Gauvin studuje na Kalifornské univerzitě v Los Angeles (UCLA), která nabízí mnoho různých zahraničních studijních programů. Jeden z nich, zaměřený na stáže, mu doporučila kamarádka, která ho loni absolvovala v Praze. William si vždycky přál studovat v zahraničí, stejně jako poznat Evropu. A tak si vybral stáž na Generálním ředitelství Českých drah. Než se před začátkem nového školního roku vrátil za oceán, vyzpovídali jsme ho pro čtenáře Železničáře.

Veronika Dlouhá | Foto: archiv

Jak se stalo, že student z druhé strany světa přijede pracovat právě do Prahy pro České dráhy?

K Českým drahám mě přivedl program ECCEDU (viz box). Dostali jsme seznam společností se zájmem přijmout americké stážisty. Jednou z nich byly právě České dráhy. A já jsem měl vždycky rád vlaky.

Opravdu? Tak to jste na správném místě.

To ano. Myslím, že to mám po tátovi. Máme rodinnou tradici – každý rok kolem vánočního stromku stavíme vláček. Jako malý jsem měl velkou sbírku vláček a sadu dřevěných kolejí a v obýváku jsem stavěl celé sítě. Maminka si stěžovala, že se nedá projít. Když jsem viděl nabídku Českých drah, přihlásil jsem se, absolvoval pohovor a uspěl jsem. Jsem za to moc rád, je to skvělá zkušenost.

Už jste měl možnost jet českým vlakem?

Ano. Jel jsem railjetem do Budapešti a opravdu jsem si to užil. Jen to bylo v půl šesté ráno... Cestování vlakem mám rád – nemusíte procházet bezpečnostní kontrolou jako na letišti a můžete sledovat krajinu. Jel jsem i nočním vlakem European Sleeper do Amsterdamu, což byl také příjemný zážitek.

Musím říct, že český systém železnice vážně oceňuji. Zdejší železniční infrastruktura je mnohem rozvinutější než ve Spojených státech. Tady je převážně ve veřejném vlastnictví, zatímco v USA ji vlastní nákladní společnosti. Osobní vlaky

proto nemají přednost a musejí čekat, až projedou ty nákladní, takže často dochází ke zpožděním.

V České republice nebo obecně v Evropě se mi líbí, že vlaky jsou běžnou součástí každodenního cestování. V USA většina lidí jezdí autem a na delší vzdálenosti létá nebo jezdí dálkovými autobusy. Osobní vlaky hrají výrazně menší roli. V Evropě je také velká část sítě elektrifikovaná, elektrické vlaky jsou tu samozřejmostí, kdežto v USA je většina železniční dopravy pořád závislá na dieselových lokomotivách.

Stáž absolvujete v analytické skupině práva EU a mezinárodního práva, co konkrétně děláte?

Soustředím se hlavně na železniční systém EU jako celek a na probíhající snahy o harmonizaci. Zabývám se technickými specifikacemi pro interoperabilitu, tedy normami, díky nimž může například český vlak jezdit po nizozemské železniční síti. Kromě toho sleduji vývoj železniční problematiky v Evropské komisi. Hodně času trávím čtením právních dokumentů Evropské unie, dělám monitoring tisku a týdenní přehled železničních zpráv. To ještě doplňují menší projekty.

Připadá vám to zajímavé?

Velice, protože v USA se často debatuje o právech jednotlivých států a pravomocích federální vlády. Tady je fascinující sledovat, jak se evropské země dokázaly spojit a jsou ochotné vzdát se části své suverenity pro potřeby celku. I přes různé připomínky spolupracují. Zvlášť v současném politickém klimatu je z mého pohledu úžasné, že projekt Evropské unie funguje.



Přijít do společnosti, o které nic nevíte, nikoho neznáte, nerozumíte jazyku... Muselo to být trochu děsivé.

Trochu ano. První týden jsem si říkal, že je toho opravdu hodně, na co si musím zvyknout. Musel jsem se rychle učit. Kolegové ale byli nesmírně milí a vstřícní, což mi velmi pomohlo. Čas od času mě pořád děsí čeština. A taky budova – několikrát jsem se tady málem ztratil.

A jaké máte plány do budoucna?

Na UCLA studuji politologii, ale vidím se spíš v žurnalistice nebo diplomacii. Politologie každopádně otevírá mnoho dveří.

Myslíte, že je zkušenost z ČD užitečná pro vaši budoucí kariéru?

Rozhodně. Největší výzvou byla jazyková bariéra a to, že se člověk ocitne v neznámém pracovním prostředí a s novými kolegy. Pokud budu pracovat v diplomacii, nejspíš budu často v zahraničí, takže se učím v takovém prostředí fungovat a přizpůsobit se.

A je zajímavé získat pracovní zkušenost někde, kde kolegové často říkají: jsme sice firma, ale nakonec jde pořád o peníze daňových poplatníků. Člověk tak uvažuje o tom, že hlavními stakeholdery jsou vlastně cestující. Já jsem od toho trochu vzdálený, protože se soustředím na EU,

právo a železniční systém, ale i tak je tento pohled důležitý.

Takže až se vrátíte do USA a řeknete, že máte tuto zkušenost, bude se to opravdu počítat?

Myslím, že ano, protože zaměstnavatelé dnes hledají pestrou škálu zkušeností. Při budoucích pohovorech může zaznít: „Stážoval jste v Evropě u Českých drah, jaké to bylo?“ To může otevřít dveře k dalším možnostem.

Kdybyste se tedy stal diplomatem, chtěl byste se vrátit do Evropy nebo třeba do České republiky?

Pokud se někdy objeví příležitost vrátit se pracovní do Evropy, určitě ji využiji. I do Prahy. Je to krásné město a lidé jsou velmi milí. Přijela mě navštívit rodina a moje sestra řekla, že by se do Evropy chtěla přestěhovat, protože se tady cítí jako doma. Podobný pocit jsem měl i já, když jsem přijel.

Co byste o této zkušenosti řekl svým přátelům a studentům v Los Angeles? Doporučil byste ji?

Doporučil, i kdyby nešlo přímo o stáž tady. Už jen strávit dva měsíce v zahraničí v zemi, kde se musíte učit nové věci, je velmi cenné. Pomůže, když ovládáte místní jazyk, ale

i bez toho se o sobě hodně naučíte. Nejde jen o vzdělání, je to formativní zkušenost, zvlášť když je vám dvacet. Zkrátka v tomhle věku bychom do toho měli jít.

Bylo něco, co vás tady překvapilo?

Velmi příjemně mě překvapila veřejná doprava a cyklistická infrastruktura. Po městě se dá jednoduše pohybovat tramvají nebo metrem. Autobusy jsem zatím příliš nepoužíval, ale celý systém si velmi užívám. Los Angeles je mnohem víc zaměřené na automobily. Já tam mám jen kolo, a i cesta do obchodu tak může působit jako boj o život, protože auta jezdí rychle a cyklopruhy nejsou dobře uzpůsobené. Tady je to mnohem příjemnější.

A jakou máte zkušenost s Čechy?

Prý jsme rezervovaní a vůbec se neusmíváme.

Američané jsou naopak velmi otevření a hluční. Věděl jsem, že to bude jiné. Ale moje zkušenost je celkově pozitivní. Byť někdy cítím, že lidé reagují na můj americký přízvuk rezervovaněji. Když jim řeknu, že mám kanadské rodiče, trochu roztají. Ve vlaku do Budapešti jsem měl problém s jízdenkou a průvodčí se mě ptal, odkud jsem. Ukázal jsem kanadský pas a okamžitě byl přátelštější.

Je něco, co vám bude po návratu domů chybět?

Rozhodně tramvaje. Baví mě jimi jezdit. První dny tady jsem nastoupil do náhodné tramvaje, projížděl městem a objevoval ho. Pak jsem někde vystoupil, podíval se do mapy a snažil se dostat zpátky na Florenc, kde bydlím. Rád objevuji místa sám, procházím se a dívám se na památky. To mi bude určitě chybět. A řeka, je nádherná. Chybět mi budou také lidé – kolegové i přátelé, které jsem si tu našel.

A je naopak něco, co bychom se mohli naučit od Američanů nebo Kanaďanů?

Možná instalovat klimatizaci? Když jsem přijel, přišla vlna veder a v kanceláři jsme neměli ani ventilátor. Bylo tam opravdu horko. Z mého amerického pohledu je to vážně něco, co bych ocenil.

Williame, díky za rozhovor a hodně štěstí v dalším studiu.





Tip na knihu:
Vlaky, které spojily Evropu

Náš kolega Petr Štáhlavský, dlouholetý tiskový mluvčí ČD, je spoluautorem knihy EuroCity: Vlaky, které spojily Evropu. Nová publikace se věnuje historii prestižních mezinárodních vlaků, které po desetiletí propojovaly evropské země. Přibližuje vývoj dálkové železniční dopravy od legendárních vlaků TEE přes síť InterCity až po spoje EuroCity, které se na české koleje dostaly v roce 1991.

Významná část knihy je zaměřena právě na české prostředí a vývoj vlaků vyšší kvality u nás během posledních 35 let. Najdete v ní i přehled palubních gastronomických služeb nebo technické informace o lokomotivách a jednotkách, které vlaky EuroCity vozily a vozí. Kniha zaujme nejen železniční nadšence, ale každého, koho zajímá proměna evropského cestování po železnici.

Fotokoutek

Železnice vašima očima

Každý den vznikají díky vám podél tratí, na nádražích i ve vlacích jedinečné záběry. Podělte se o ty své s našimi čtenáři! Do rubriky Fotokoutek hledáme snímky, které zachycují život na železnici, krásu vlaku i neopakovatelné okamžiky spojené s Českými drahami.

42 Fotografie nám pošlete do 15. listopadu 2026 na adresu komunikace@cd.cz. Nejlepší z nich zveřejníme v příštím vydání časopisu. Zasláním fotografie zároveň souhlasíte s jejím využitím pro potřeby komunikace a marketingu Českých drah.



Nostalgický
podzim na kolejích

3. října

Historickým vlakem do Lužné u Rakovníka

Do největšího železničního muzea v ČR můžete vyrazit historickým vlakem. V Lužné na vás čekají parní, motorové i elektrické lokomotivy, modelová kolejiště i jízdy úzkorozchodného parního vláčku.

3.–4. října

Setkání Hurvínků v Lužné

První ročník Setkání Hurvínků představí oblíbené motorové vozy známé z českých lokálek. Program nabídne mimo jiné jízdy po depu a komentované prohlídky motoráčků.

3. října

Regionální den železnice v Bohumíně

Oslavy železnice lákají na jízdy parních vlaků mezi Bohumínem, Karvinou a Petrovicemi i na projížďky motorovými vlaky po důlních vlečkách. Chybět nebude výstava železničních vozidel, modelová železnice ani doprovodný program pro rodiny s dětmi.



10. října

Nostalgická jízda Hydrou do Chomutova

Legendární motorový vůz Hydra vyrazí z Prahy přes Louny a Most do Chomutova. Součástí cesty budou fotozastávky na zajímavých místech.

17. října

Podzim na kolejích v depozitáři Olomouc

Železniční depozitář v Olomouci otevře veřejnosti své běžně nepřístupné prostory. K vidění budou historické lokomotivy a další vozidla, která připomínají vývoj železniční dopravy na našem území.

17. října

Rožnovskou párou na Všesvatský jarmark

Zvláštní parní vlak v čele s lokomotivou Velký bejček 423.041 sveze cestující z Valašského Meziříčí do Rožnova pod Radhoštěm. V cíli cesty čeká tradiční Všesvatský jarmark s řemesly, regionálními specialitami, folklorem a podzimní atmosférou.

Více info najdete na stránkách www.cdnostalgie.cz.

Akce,
které
by milovníci
železnice
neměli
minout

POMŮCKA: LLOYD, PAES, TYLA	ŽLUTO- HNĚDÁ BARVA	MEZI- NÁRODNÍ KÓD BRAZILIE	KONEC TAJENKY	KORÁLOVÝ OSTROV	OPEC NA BRUN- TÁLSKU		SMĚNITI ZA PENÍZE	ZÁMEZÍ	ŠPANĚLSKÁ ŘEKA	STROFA		VERBUM	KUJNÝ NEROST	DROP (ZOOŁ.)	RYTMICKÝ HUDEBNÍ ŽÁNŘ	ŠTĚTINA ČERNÉ ZVĚŘE
MALBA						BÝVALÝ INDICKÝ TENISTA					TĚMĚŘ					
ZASTŘEŠENÁ						RUSKÉ PLATIDLO					VODNÍ ROSTLINA KRUHY					
HŘMOT						MĚSTO NA ZLÍNSKU										
	PŘEDLOŽKA	BÝV. AMER. KOMIK PYSK				ANGLICKÝ SOUHLAS		VĚDRO U STUDNY SILNĚ PROVAZY					INIC. BÁS. NEUMANNA ROD TROP. MRAVENČŮ			
ÚDAJNĚ				ŠPANĚLSKÝ FOTB. KLUB VELKÁ NÁSADA				ANTICKÁ HRA V KOSTKY URČENÉ K VAŘENÍ						ŽENSKÉ JMÉNO	OBDAŘIT SCHOP- NOSTMI	AKVARIJNÍ RYBKA
PRAVDA (Z NĚMČINY)					SITUACE SOK					KAZAŠSKÁ METROPOLÉ NĚMECKÝ KVĚTEN						
DÍRA						NA JINÉ MÍSTO (SLOV.) PASTÝŘSKÁ PÍŠTALA					OTLAČENINA VYCHOVA- TELKA					
	VÝRAZ NAPOME- NUTÍ	VÝPRAVNÝ BÁSNÍK ÚDĚL					AFROASIAT ZMIZELÁ PRYČ					VERDIHO OPERA SIMPSON JUNIOR				
BÝT PŘES NOC								KOVOVÝ PRVEK NESKRÁPĚTI					RUSKÝ PANOVNÍK ZAČÁTEK TAJENKY			
OBYVATELÉ MORAVSKO- SLEZSKÉHO MĚSTA										VÝBRUS DR. KAMENŮ FR. REVOLU- CIONÁŘ						
NĚMECKÝ POUZE				ANGLICKÝ POZDĚ ZPŮSOB LOVU				VOJENSKÝ POCHOD VELMI KRÁTKÉ VLNY						POVEL KE STŘELBĚ	OZNAČENÍ VÝROBKŮ Z HLINÍKU	TÝM ZPŮSOBEM
ZNAČKA ZUBNÍ PASTY					VÝVOJ, STA- DIUM HMYZU ŠERÍK						PULSOVAT MRAVNÍ ZÍKLAD					
	ŠÍJE	KNIŽNÍ SPOJKA POJÍZDĚT PO RANVEJI				VLHKÉ BLÁBOL (EXPR.)						ŽIDOVSKÝ CHLĚB ČÁST ŽELEZ- NÍČ. KOLA				
DROBNÝ ELEMENT CHŮZE							ČESKÝ KNÍŽE NADÁNÍ									
SHLUK VČEL				BÝTI DOKORÁN BIOGRAFY				DÁMSKÝ KLOBOUČEK BEZ LUSTY STONEK						MLHY	MIMOŠKÁ TELEVIZE	ZEŽ NAD HLAVNÍ ŘÍMSOU
TĚLOCVIČNÁ POLOHA					ANGLICKÝ KOČKY HLE					BIBL. MÍSTO NERĚSTI PLACENÁ JÍZDA						
	OBDIV MPZ VOZIDEL ZAIRU					DUTÁ MÍRA KUS HADRU					SPOJOVAT LEPIDLEM NA TOM MÍSTĚ					
VĚŽ SE ZVONY								VYHLUBITI TESÁNÍM								
MUSLIMSKÝ POSTNÍ MĚSÍC								PESTRO- BAREVNÝ MOTÝL								
ZNAČKA ELEKTRO- SPOTŘEBIČŮ				ANGLICKÝ UMĚNÍ			POVRCHOVÝ DŮL					BUNĚČNÝ VÝRŮSTEK (BIOL.)				

Nápověda: Koncem léta jsme převzali nové lokomotivy Siemens Vectron řady 384. Ty postupně doplňují předchozí typy těchto moderních evropských lokomotiv. Fotografie vydání nám na ně poskytla zajímavý pohled, nemyslíte?

Vyluštěnou tajenku křížovky zasílejte na e-mail komunikace@cd.cz, a to do 11. listopadu 2026, a nezapomeňte uvést své celé jméno a pracovní pozici u ČD, a.s. Vylosovanému šťastlivci zašleme dárek a v příštím vydání uveřejníme jeho jméno i pracoviště.

Výhercem z minulého čísla je Jiří Dvořák z Regionálního pracoviště provozu Brno. Gratulujeme!

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



Přečtěte si časopis
Železničář také
elektronicky!

