

ČD železničář

květen / 2025 Časopis pro zaměstnance Českých drah

Den s:

**Lukášem Zástěrou,
vedoucím dispečerů
osobní dopravy**

Rozhovor:
S Michalem Krapincem
nejen o hospodářských
výsledcích

Téma:
Ekonomickým
tahounem se stává
osobní doprava



90,3 %

V březnu jsme jezdili s přesností 90,3 % (s tolerancí do 5 minut). Nejčastější příčinou zpoždění (67,7 %) byly ostatní příčiny, kam patří především sled vlaků (křížování, předjíždění, provozní intervaly), čekání na přípoj v rámci čekacích dob a obrat souprav, hnacích vozidel nebo personálu.

12,6 %

České dráhy se podílely na zpoždění vlaků z 12,6 %. Jednalo se zejména o technické závady hnacích vozidel nebo osobních vozů, sestavu vlaku dopravcem nebo prodloužení plánovaného pobytu a zvýšenou frekvenci cestujících.

99,19 %

V březnu jsme odjeli 99,19 % všech plánovaných vlaků. Odřeknuto bylo 1 670 spojů. Jako neodjetý vlak je ve statistice vyhodnocen každý vlak, který byl odřeknut zčásti nebo zcela. Vlaky, za které byla zavedena přímá náhradní doprava, se za odřeknuté nepovažují.

99,0 %

Hodnota plnění jízdního řádu s odečtem ukazuje úroveň spolehlivosti našich vlaků, pokud bychom vzali v úvahu jen případy zpoždění způsobené primárně dopravcem.

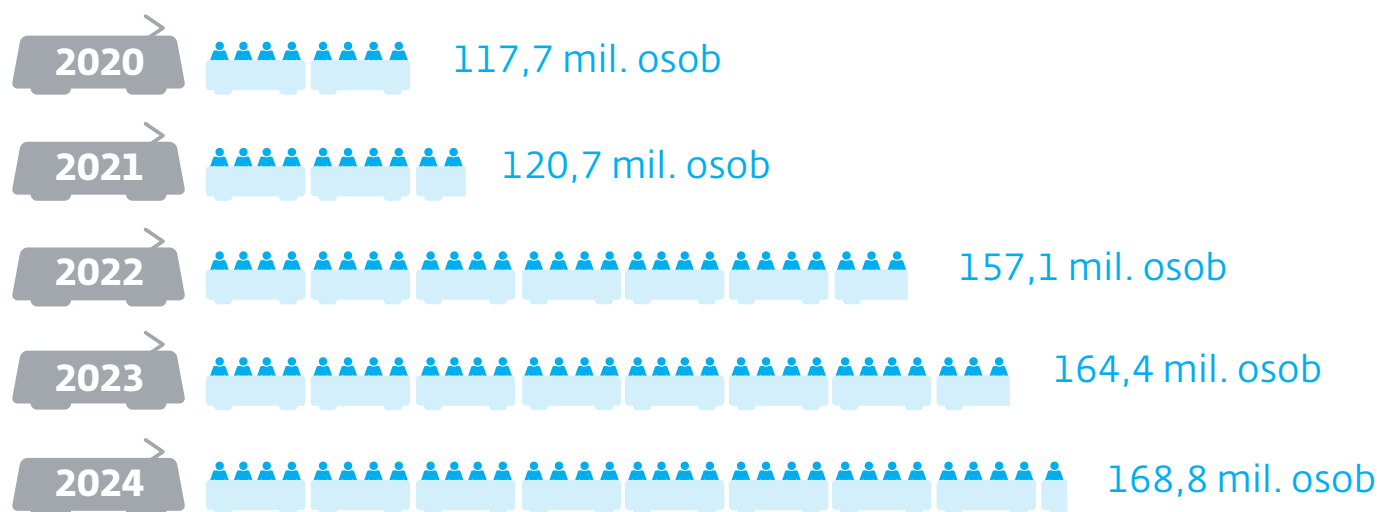
205 000

Březnová statistika zahrnuje přibližně 205 000 jízd vlaků osobní dopravy s více než 4 000 000 hodnocenými časovými údaji získanými ve všech stanicích a zastávkách na trase vlaků. Každý příjezd, resp. odjezd vlaku je tak ve statistice zohledněn.

- | | | |
|--|---|--|
| <p>4 Foto měsíce
ComfortJet v definitivní sestavě míří do provozu</p> <p>6 Modrý svět
To nejpodstatnější, co se odehrálo v dubnu</p> <p>9 Nepřehlédněte
12. května spouštíme průzkum spokojenosti zaměstnanců</p> | <p>10 Rozhovor
s Michalem Krapincem nejen o hospodářských výsledcích Skupiny České dráhy</p> <p>14 Téma
Ekonomickým tahounem se stává osobní doprava</p> <p>18 Den s
Lukášem Zástěrou, vedoucím dispečerů osobní dopravy</p> | <p>20 Jsme jeden tým
Představujeme tým ČD Travel</p> <p>22 Historie s okřídleným kolem
80 let od konce války</p> <p>24 Od kolejí
Interjety díky výměnným podvozkům zkracují odstávku na polovinu</p> <p>26 Tipy redakce a soutěž
Vyrážte na některou z květnových akcí</p> |
|--|---|--|



Počet přepravených cestujících v posledních 5 letech



ComfortJet v definitivní sestavě míří do provozu

Testování nových souprav vstoupilo do závěrečné fáze a původní dočasné sestavy bez restauračního a řídicího vozu se postupně mění na plnohodnotné devítivozové jednotky. Do ostrého provozu vyjela kompletní souprava v pondělí 14. dubna jako IC 517 s odjezdem z Prahy v 19:31, zatím pouze v tažené podobě – řídicí vůz jede jako standardní vůz a v cílové stanici se přepřahá lokomotiva.

Fotografie zachycuje jednu z dubnových zkušebních jízd v úseku Praskolesy a Stašov.





Co je u nás v ČD nového



RegioFoxy zkoušejí ekologičtější jízdu s palivem HVO

Testujeme nové palivo s podílem biosložky HVO. Cílem je snížit emise a posunout veřejnou dopravu více směrem k ekologii.

Spustili jsme třetí fázi projektu, který má za cíl prověřit využitelnost paliva HVO v běžném provozu. Zkušebně jezdí tři jednotky RegioFox řady 847 se směsí nafty a hydrogenačně upraveného rostlinného oleje HVO – paliva, které vzniká z odpadních tuků nebo rostlinných olejů a je šetrnější k životnímu prostředí.

Z Velimi do běžného provozu

Po laboratorních analýzách a zkouškách ve Zkušebním centru VUZ ve Velimi se nová směs testuje v běžném provozu na tratích v okolí Rakovníka a Berouna. Palivo s 20% podílem biosložky dodává společnost ČEPRO, která je dodavatelem pro České dráhy v období 2023–2026.

Snížení emisí až o 90 %

Zkoušky provádíme s cílem porovnat spotřebu, hlučnost i emise oproti běžné motorové naftě. Podle odborníků lze při využití HVO ze zbytkových surovin snížit emise až o 90% oproti fosilním palivům.

Na projektu spolupracují také ČVUT, Výzkumný Ústav Železniční, výrobce jednotek PESA a nově i objednatelé veřejné dopravy – Středočeský kraj a Praha.



Představili jsme hospodářské výsledky za rok 2024

Třetí rok po sobě dokončila Skupina ČD své hospodaření v černých číslech. K čistému zisku ve výši 1,3 miliardy korun přispěla dominantní rolí osobní doprava. Na opačném konci pomyslné výsledkové listiny skončila nákladní doprava s bezmála miliardovou ztrátou.

Hospodářským výsledkům se věnujeme podrobně v rozhovoru s Michalem Krapincem a v Tématu tohoto čísla.





Změny ve vedení ČD Cargo a ČD - Telematika

Valná hromada společnosti ČD Cargo, a.s., posílila představenstvo společnosti o zkušeného ekonoma a dosavadního finančního ředitele firmy ČD Cargo Roberta Heděnce. Ve své funkci vystřídal Zbyszka Waclawika. Tato změna přichází v klíčovém období, kdy se ČD Cargo musí přizpůsobit dynamickému vývoji na trhu železniční nákladní dopravy doma i v zahraničí. Posílení ekonomické stability společnosti a zahájení restrukturalizace jsou klíčové kroky k zajištění dlouhodobé konkurenceschopnosti ČD Cargo v tomto odvětví.

Představenstvo Českých drah, které vykonává funkci valné hromady společnosti ČD - Telematika, rozhodlo také o tom, že k 8. 4. 2025 byl odvolán Tomáš Businský z funkce člena představenstva a ředitele úseku Telekomunikačních a infrastrukturálních služeb.

Žižkovský brownfield mění tvář, dohodli jsme se s developerem na prodeji pozemků

Podepsali jsme smlouvu o prodeji zbývajících pozemků v lokalitě bývalého nákladového nádraží Žižkov developerské společnosti Sekyra Group. Za přibližně 96 tisíc metrů čtverečních inkasujeme 2,23 miliardy korun. V budoucnu zde vznikne moderní městská čtvrť pro tisíce obyvatel. Úspěšný prodej umožnila loňská transakce, kdy jsme prodali hlavnímu městu Praze památkově chráněnou výpravní budovu a přilehlé pozemky. Celkově z prodeje žižkovského areálu získají České dráhy více než tři miliardy korun.

Částka, kterou od Sekyra Group získáme, je výrazně vyšší, než původně navrhovala druhá strana. Jsem rád, že jsme dospěli ke vzájemné dohodě. Obří brownfield v centru Prahy díky tomu získá novou moderní tvář.



Michal Krapinec
předseda představenstva
a generální ředitel Českých drah



Parní jízdy zahájily sezonu v Praze a středních Čechách

Dvě beznadějně vyprodané jízdy otevřely sezonu parních jízdy v Praze a Středočeském kraji. Přestože to ještě v polovině dubna vypadalo na sucho, počasí nakonec parní dopravě přálo – a tak se 19. dubna mohl vršovický Čtyřkolák ujmout historického vlaku. Ve velikonoční atmosféře se cestující vydali po okružní trase z Prahy na hrad Křivoklát a následně přes ČD Muzeum v Lužné zpět do Prahy. Neděle pak patřila tradiční jízdy Posázavím.

Tím ale příležitosti v okolí hlavního města rozhodně nekončí. O víkendů 21. a 22. června se parní vlak vydá k Sázavě, v sobotu z Prahy, v neděli z Kolína do Zruče. Na sobotu 30. srpna je naplánován speciální retrovlak na Tankový den v Lešanech. Sezonu zakončí říjnové jízdy: 18. a 19. října se pára vydá z Prahy na Dobříš, resp. znovu do Týnce nad Sázavou.

Další tipy na nostalgické jízdy najdete jako obvykle v rubrice „Tipy redakce“ na konci časopisu.

Spustili jsme oficiální WhatsApp kanál Českých drah, sledujete ho?

Na mobilní platformě WhatsApp, kterou mnoho z nás má nainstalovanou v telefonu, jsme spustili oficiální kanál Českých drah. Sdílíme v něm aktuality, zajímavosti, vyjádření pro média a sem tam i nějakou fotku jen pro radost.

Připojte se – je to anonymní, bez komentářů, bez spamu. Jen rychlé zprávy, když se něco opravdu děje.

Nemusíte se bát, že vám něco uteče, když se rozhodnete se nepřipojit. O těch opravdu důležitých věcech vám dáme vědět i na intranetu nebo tady v časopise Železničář.



8



Stačí naskenovat
QR kód a dát „Sledovat“



RegioSpidery rozšiřují vozový park ve Středočeském kraji

Na regionální tratě ve Středočeském kraji vyjždějí první modernizované motorové vozy RegioSpider. Do roku 2026 jich nasadíme celkem 34, a to především na méně vytížené tratě v okolí Benešova, Mladé Boleslavi, Nymburka a Kolína. Tyto nízkopodlažní soupravy nahrazují dosluhující motorové vozy řady 810 a jednotky RegioNova. České dráhy tyto vozy pořídily od společnosti Heros, kde předtím sloužily u několika německých dopravců.

S RegioSpidery se cestující setkávají kromě Středočeského kraje také v kraji Libereckém, Ústeckém, Pardubickém a na Vysočině.

Kromě RegioSpiderů plánujeme v letošním roce uvést na středočeské tratě dalších osm motorových jednotek RegioFox, čímž počet těchto moderních vlaků v kraji stoupne na 18. V roce 2026 pak dorazí dalších 20 lišek, jak se jednotkám od polského výrobce PESA přezdívá. Jejich počet na středočeských tratích pak dosáhne 38 kusů, které Středočechům nabídnou 4 370 komfortních míst v klimatizovaných regionálních vlacích.

Vozy prošly rozsáhlou modernizací v dílnách společnosti DPOV. Došlo k úpravám interiérů, dosazení klimatizačních jednotek, wi-fi a zásuvek a USB portů pro dobíjení cestovní elektroniky, moderního informačního systému a vlakového zabezpečovače.



Jiří Jeřeta

člen představenstva
a náměstek generálního
ředitele Českých drah
pro osobní dopravu

Jste spokojeni u ČD? Řekněte nám to!

Zajímá nás, jak se vám u nás pracuje. Proto v květnu a červnu spouštíme průzkum spokojenosti zaměstnanců. Každý týden se v aplikaci Můj Up objeví pár jednoduchých otázek. Přístup budou mít všichni zaměstnanci. Vaše názory nám pomohou zlepšit pracovní prostředí v ČD.

V období od 12. května do 8. června 2025 proběhne průzkum spokojenosti zaměstnanců Českých drah. Dotazníkové šetření je rozděleno do čtyř týdnů, během nichž se každý týden v aplikaci Můj Up objeví nový set dvanácti otázek. Odpovědi se vybírají formou smajlíků a mračičků – na škále od pozitivní po negativní zkušenost. Vyplnění nezabere více než tři minuty týdně.

Zapojit se mohou všichni

Do průzkumu se lze zapojit přímo v mobilní aplikaci Můj Up nebo prostřednictvím její webové verze. Zaměstnanci tak mohou využít firemní nebo vlastní mobilní telefony nebo počítače, popřípadě je mož-

nost využít tzv. kiosky – sdílené počítače umístěné na pracovištích. Těm z vás, kteří do aplikace doposud nemají přístup, zajistíme přihlašovací údaje.

I když je nutné se do aplikace přihlásit, České dráhy nezískají data o konkrétních odpovědích jednotlivců. Vyhodnocení zpracovává nezávislá společnost Up benefits, která poskytne pouze souhrnné výsledky a tzv. index spokojenosti. Vaše názory mají smysl. Pomozte nám zjistit, co zlepšit, aby se nám všem pracovalo lépe. Výsledky přineseme v srpnovém čísle Železničáře a dočtete se je i na intranetu. ■

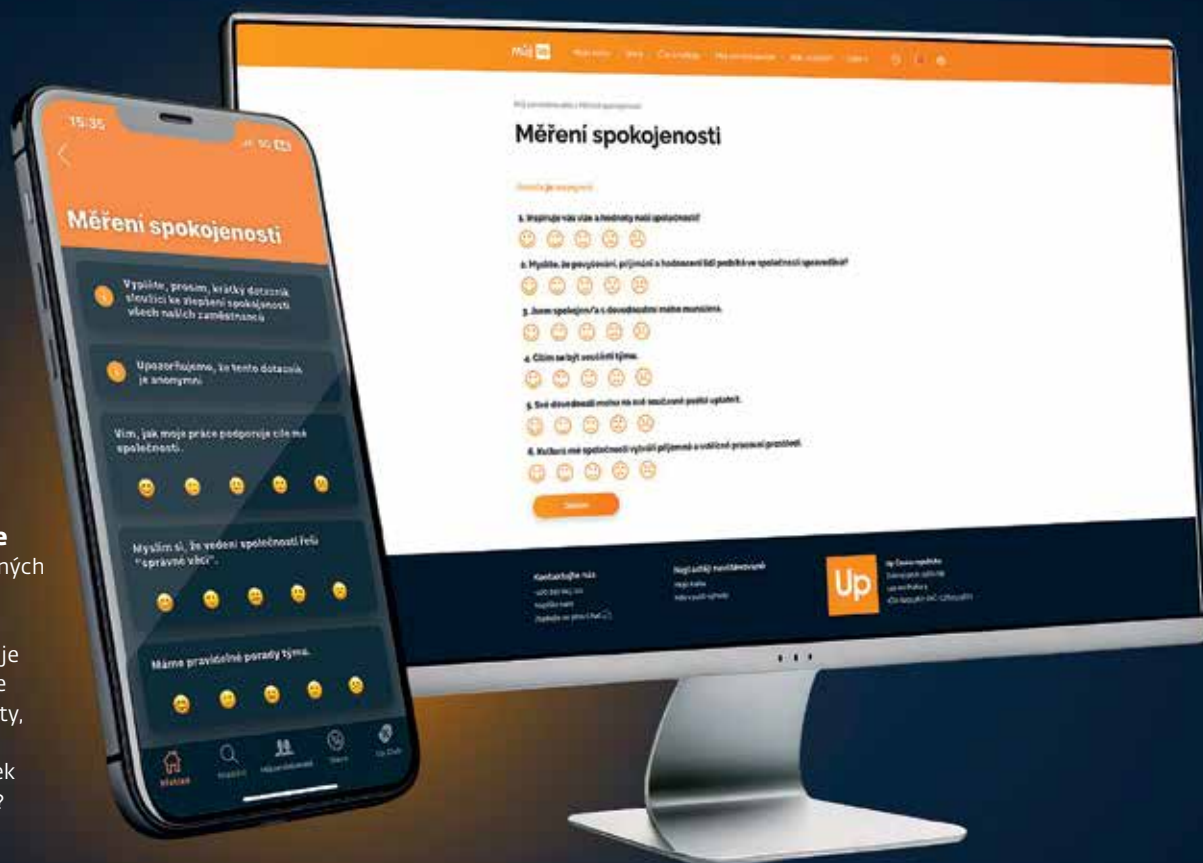


Celý průzkum je vlastně takovým vysvědčením pro naši firmu. Nechci, abyste nám dávali nejlepší známku jen ze slušnosti – dejte takovou, jakou opravdu cítíte. A já na oplátku slibuji, že to nebude jen formalita a s vaší zpětnou vazbou budeme pracovat.



Blanka Havelková
členka představenstva
a náměstkyně
generálního ředitele
pro lidské zdroje

Věděli jste, že
ze všech vyplněných
odpovědí firma
Up benefits
náhodně vylosuje
10 z vás, kteří se
zapojili do ankety,
a ti obdrží
poukázku Unišek
ve výši 1 000 Kč?



Michal Krapinec

To, co dříve bylo vyšším komfortem, se stává naším standardem

České dráhy v uplynulém roce uvedly do provozu přes 140 nových vozidel a přepravily meziročně o 4,4 milionu více cestujících. I z těchto střípků se skládá hospodářský výsledek firmy, který je třetí rok po sobě v černých číslech. Nejen o tom s předsedou představenstva a generálním ředitelem Michalem Krapincem.

Skupina České dráhy uzavřela rok 2024 s čistým ziskem 1,3 miliardy korun. To je bezesporu úspěch. Co za ním stojí?

Hlavně osobní doprava. Poprvé v historii se stala tahounem našeho hospodaření. Zisk před zdaněním v tomto segmentu činil 635 milionů korun. To je výsledek, který potvrzuje, že naše investice do modernizace vozového parku a zlepšování služeb mají smysl.

Nutno dodat – rekordní investice...

Ano, mohli jsme si dovolit radikálně změnit podobu našeho vozového parku. Takový kvalitativní skok, který nyní zažíváme, v historii naší společnosti nemá obdoby. Investovali jsme 19 miliard korun, to je pro normálního smrtelníka těžko představitelná suma, ale pokud to převedeme na konkrétní počty nových vlaků, je hned jasnější, o jakou změnu se jedná. Pořídili jsme během jediného roku přes 140 nových vozidel. Včetně lokomotiv Siemens Vectron, elektrických jednotek RegioPanter, motorových RegioFox a prvních jednotek ComfortJet. Tyto vlaky přinášejí cestujícím vyšší komfort, bezbariérový přístup, klimatizaci, wi-fi, moderní informační systémy, možnosti dobíjení elektroniky a mnoho dalšího. Tedy jinak, to, co dříve bylo vyšším komfortem, se stává naším standardem.

Jak dlouho můžeme takové tempo udržet?

Je jasné, že jsme se dostali na špičku. Ideální poměr je o něco nižší – dlouhodobě míříme na 12–14 miliard ročně. Chceme obnovovat vozový park kontinuálně, ne skokově, abychom mu zajistili stabilitu. Musíme také investovat v oblasti servisního zázemí, nejde jen o samotné vlaky. Ale z hlediska komfortu a konkurenceschopnosti byl tenhle investiční sprint nezbytný.

Odráží se to v počtu cestujících?

Zásadně. V roce 2024 jsme totiž přepravili 168,8 milionu zákazníků, což je o 4,4 milionu více než v předchozím roce. Průměrně tak každý obyvatel České republiky využil naše vlaky patnáctkrát ročně. Pokud navíc odhlédneme od prostého průměru a zaměříme se na konkrétní tratě, jednoznačně můžeme konstatovat, že nové vlaky znamenají nárůst počtu cestujících.

S modernizací se výrazně mění naše vlaky nejen z hlediska komfortu, ale také typologie. Místo lokomotiv s několika vagony přichází jednotky, to se odráží v provozu i servisu. Proč jdeme touto cestou?

Směřujeme k větší unifikaci, a to z jednoduchého důvodu: provoz i údržba jsou tak efektivnější. Do roku 2035 chceme mít

většinu dálkových vlaků složenou z jednotek typu ComfortJet a regionální dopravu založenou na elektrických a motorových jednotkách RegioPanter a RegioFox. Cílem je moderní, modulární a dobře servisovatelný vozový park. Víte, jaké bylo průměrné stáří našich vlaků před třemi lety? 35 let! My omlazovat musíme. Za jeden rok jsme na koleje nasadili 22 tisíc nových sedaček, což dříve trvalo dekádu. Omlazujeme vozový park – jeho průměrné stáří se za čtyři roky snížilo o tři roky a do deseti let chceme dosáhnout průměru 20 let.

Vysokorychlostní tratě na nás vyukují zpoza hranice následující dekády. Je to pro České dráhy již aktuální téma?

Jistě, připravovat se musíme už nyní. Aby nám tak rychlý vlak neujel. Vysokorychlostní tratě sice nejsou otázkou zítřka, ale desetiletka, ale my musíme být připraveni. Už teď máme v plánu vozidla pro 230 km/h, zajišťujeme školení personálu a sledujeme vývoj v západní Evropě, kde jsou vysokorychlostní tratě běžnou součástí dopravních systémů. Učíme se, připravujeme scénáře a budeme chtít být klíčovým hráčem, až ten moment přijde. Abychom nehledali řešení v reakci na vývoj, ale byli na něj aktivně připraveni. Jsme na tuzemském železničním trhu těmi nejzkušenějšími, což hodláme zúročit.



V roce 2024
jsme přepravili
168,8 milionu zákazníků,
což je o 4,4 milionu
více než v předchozím
roce. Průměrně tak
každý obyvatel České
republiky využil naše vlaky
patnáctkrát ročně.



Musíme být realisté. Ztráta některých výkonů je důsledkem liberalizace, kterou jsme si nevybrali, ale musíme být schopní na ni reagovat. Nemůžeme například za každou cenu bojovat o zakázky, které by pro nás byly ztrátové a my je museli dotovat.

Prát se ale musíme i s aktuálními výzvami. Nákladní doprava se celoevropsky propadá, jak je na tom ČD Cargo?

Ano, ČD Cargo zaznamenalo ztrátu 946 milionů korun, což je důsledek strukturálních změn v evropském průmyslu a poklesu přepravy tradičních komodit, jako je uhlí a hutní materiály. Snažíme se tuto situaci řešit hledáním nových přeprav, jako jsou biomasa nebo komunální odpad, a posilováním pozice ČD Cargo na zahraničních trzích. Je ale zároveň zjevné, že bude třeba chod společnosti zefektivnit, což už se naštěstí děje. Na jednu stranu je nám líto, že to pro řadu našich kolegů znamená komplikace... Věřím ale, že současné lehké přibrzdění do oblouku nám pomůže celou neblahou situaci se ctí ustát, abychom se v budoucnu mohli opět rozjet naplno.

Pálí nás rovněž ztráta některých výkonů...

Musíme být realisté. Je to důsledkem liberalizace, kterou jsme si nevybrali, ale musíme být schopní na ni reagovat. Nemůžeme například za každou cenu bojovat o zakázky, které by pro nás byly ztrátové a my je museli dotovat, případně se jejich podmínky rovnou zdají jako neřešitelné. Nyní samozřejmě narážím na soutěž na provoz linky z Plzně do Domažlic. Stále ale zůstáváme a chceme zůstat hlavním hráčem. Být synonymem pro vysokou úroveň služeb, vycházet z našeho kvalitního zázemí, a tím nemyslím jen to servisní, ale zejména personální. Aby cestující věděli, že když pojedou s námi, dočkají se moderního prostředí, jednoduchého odbavení, vlídného zacházení a jistoty, že je o ně dobře postaráno. Pokud se nám tohle podaří, a myslím, že k tomu máme skvěle nakročeno, tak se nemusíme bát.

To se ale těžko vysvětluje kolegům, které kvůli ztrátě výkonů čekají velké změny v práci, nebo si přinejhorším musí hledat práci novou. Což se vlastně týká jak Českých drah, tak ČD Cargo.

Moc nás mrzí, když na naše lidi dopadají tak velké změny. Dokážu si představit, jak složité musí být přehodit onu pomyslnou životní výhybku na neznámou kolej, mnohdy nechat svou letitou kariéru za sebou. Navíc nejde jen o naše kolegy, ale celé jejich rodiny. Železničáři ale vždy byli silní lidé a držím palce, aby sílu našli i tentokrát. Co největšímu množství našich zaměstnanců chceme najít ve spolupráci s personalisty schůdnou alternativu, která jim umožní zůstat v modrém kabátu. Vždyť zkušenosti a loajální zaměstnanci jsou naší největší hodnotou.

Naštěstí výkony jen neztrácíme, ale i získáváme. Jaké jsou první provozní zkušenosti s Baltic expresem?

Baltic express je přesně typ linky, která spojuje moderní Evropu – rychle, ekologicky a pohodlně, to je pro železnici ta nejlepší cesta. Zatím evidujeme velký zájem cestujících, musím říct, že je to ještě lepší, než jsme optimisticky čekali. Provoz navíc běží stabilně a i přes dlouhou trasu máme solidní přesnost. Uvidíme, co přinese letní sezona, ale první signály jsou velmi pozitivní. Mám informaci od kolegů, že na květnové prodloužené víkendy byl Baltic express téměř vyprodán. A těšíme se rovněž na první provozní poznatky ze zkušebního provozu lůžkového vozu, který jsme na noční pár vlaků ve spolupráci s polskými drahami začali nasazovat.



Vysoká obsazenost dálkové dopravy nás může těšit, ale u některých linek se už dostáváme na hranu. Například u trasy Praha – Berlín.

Co s tím?

Souhlasím. U linky Berliner jsme na hraně kapacity. Právě proto nasazujeme jednotky ComfortJet, které nabídnou víc míst a vyšší komfort. V letních měsících, kdy je o tyto vlaky mimořádný zájem, dokonce zavádí náš partnerský dopravce Deutsche Bahn povinné místenky u mezigostovních relací. Díky garantovanému místu k sezení tak budou mít cestující záruku klidné cesty. V následujících letech čekáme další růst, na což naše flotila musí reagovat.



Od vašeho nástupu do čela Českých drah uplynuly už tři roky. Co jste se za tu dobu o železničářích naučil?

Mám k nim obrovský respekt. Jsou to lidé, kteří drží republiku v pohybu za každého počasí. Ať je náledí, nebo sněhové vánice. Naučil jsem se od nich houževnatosti, schopnosti řešit problémy v terénu i loajalitě k profesi. A také mě naučili, že za každým vlakem, který přijede do cílové stanice, stojí desítky lidí, o kterých se nemluví. Ale bez nich by to nešlo.

A kdy jste v práci nejraději?

Když nastoupím do vlaku a vidím spokojené cestující. Když mi vlakvedoucí řekne, že je nový ComfortJet fakt „boží“. V tu chvíli víte, že to všechno – tabulky, jednání, investice – má smysl! ■

Michal Krapinec

předseda představenstva a generální ředitel Českých drah

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

Tahounem se stává osobní doprava

Skupina České dráhy uzavřela rok 2024 s čistým ziskem 1,3 miliardy korun. Největší podíl na tomto výsledku měla mateřská společnost ČD, která dosáhla zisku 2,1 miliardy korun. Na opačném konci výsledkové listiny loni skončilo ČD Cargo se ztrátou 946 milionů. K pozitivním číslům celé skupiny přispěly také dceřiné společnosti VUZ, ČD - Telematika nebo DPOV.

Jednou z klíčových zpráv loňského roku je, že osobní doprava poprvé výrazně přispěla do celkového zisku skupiny. Zisk před zdaněním v tomto segmentu činil 635 milionů korun. „Výsledek osobní dopravy jasně ukazuje, že naše společné úsilí, které jsme do její transformace vložili, má smysl,“ říká generální ředitel ČD Michal Krapinec.

Propad nákladní dopravy v Evropě

Naopak nákladní doprava čelí složité situaci, a to nejen v Česku. Navzdory skoro miliardové ztrátě dopadlo loni ČD Cargo na trhu evropské nákladní dopravy stále relativně dobře. Prakticky všichni velcí evropští nákladní dopravci se potýkají s hospodářskými problémy. Největší DB Cargo loni prodělalo neuvěřitelných 357 milionů eur a postupně propustí 5 000 zaměstnanců. PKP Cargo v Polsku zahájilo reorganizaci dokonce už loni v létě a propouštělo se i ve Švýcarsku. V některých zemích přešli strojvedoucí z nákladní dopravy do osobní, kde často

chybí. Stejnou možnost mají i zaměstnanci ČD Cargo – přejít do čela našich osobních vlaků. Za poklesem v nákladní dopravě stojí hlavně změny v evropském průmyslu a postupný odklon od uhlí. Mizí tradiční přepravní komodity – uhlí, železná ruda, výrobky hutního průmyslu, ale také dřevo, jehož přeprava kulminovala během kůrovcové kalamity. Významný dopad měl například konec ostravské firmy Victoria Steel, který ze dne na den zastavil přepravu pěti milionů tun materiálu ročně.

ČD Cargo se snaží situaci čelit – ať už hledáním nových přeprav, jako jsou biomas nebo komunální odpad, nebo posilováním pozice na zahraničních trzích.

Ostatní segmenty v zisku

Dobrou zprávou je, že lepší hospodářské výsledky za loňský rok vykazovaly ostatní segmenty ve Skupině ČD. Zisk 528 milionů korun zaznamenal Výzkumný Ústav Železniční (VUZ), který se zaměřuje na certifikaci a testování nových vlaků. Výrazně přispěly také firmy jako ČD - Telematika,



Takový kvalitativní skok, který nyní zažíváme, v historii naší společnosti nemá obdoby. Investovali jsme 19 miliard korun, to je pro normálního smrtelníka těžko představitelná suma, ale pokud to převedeme na konkrétní počty nových vlaků, je hned jasnější, o jakou změnu se jedná. Pořídili jsme během jediného roku přes 140 nových vozidel. Tyto vlaky přinášejí cestujícím vyšší komfort, bezbariérový přístup, klimatizaci, wi-fi, moderní informační systémy, možnosti dobíjení elektroniky a mnoho dalšího. Tedy jinak, to, co dříve bylo vyšším komfortem, se stává naším standardem.

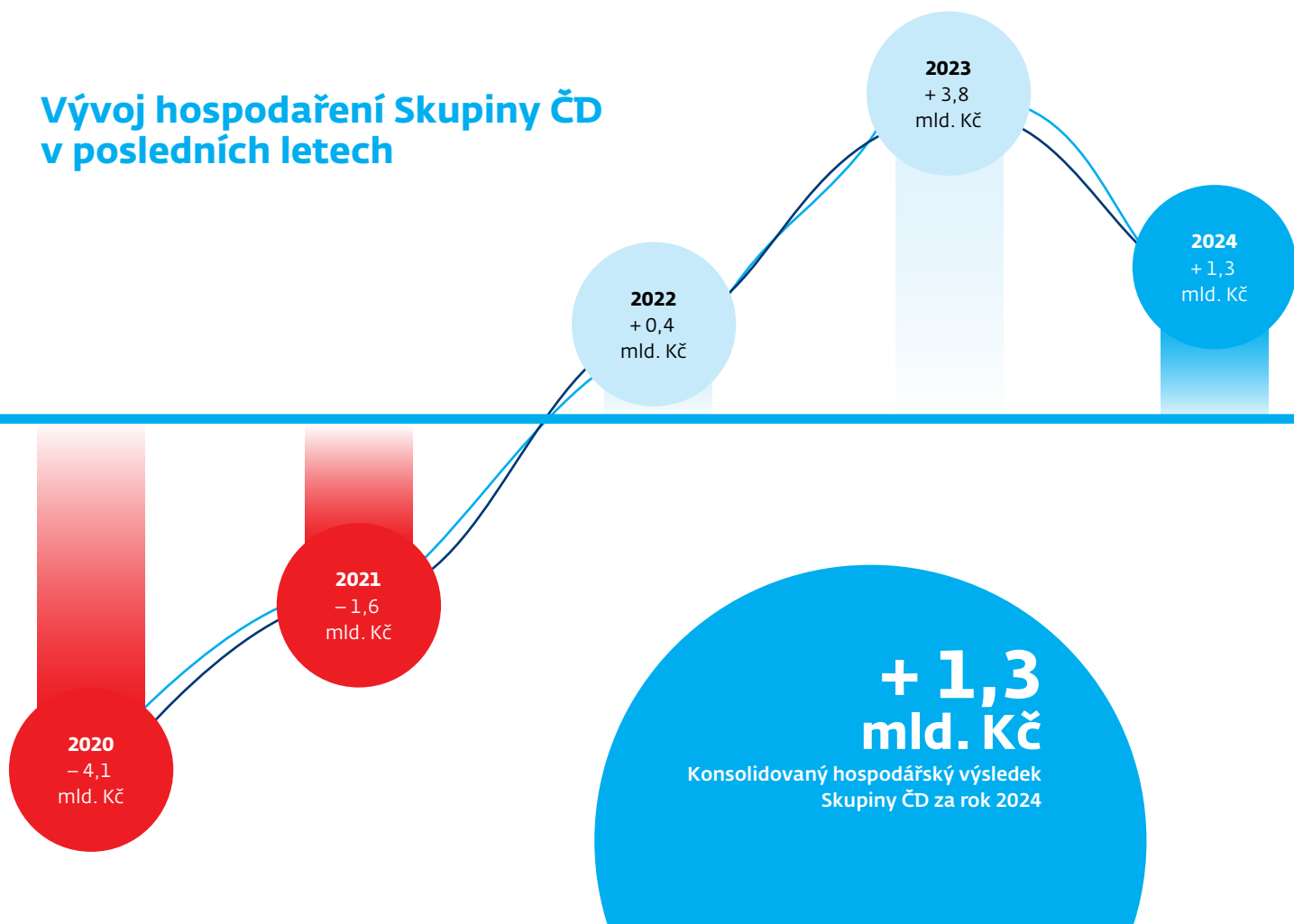


Michal Krapinec

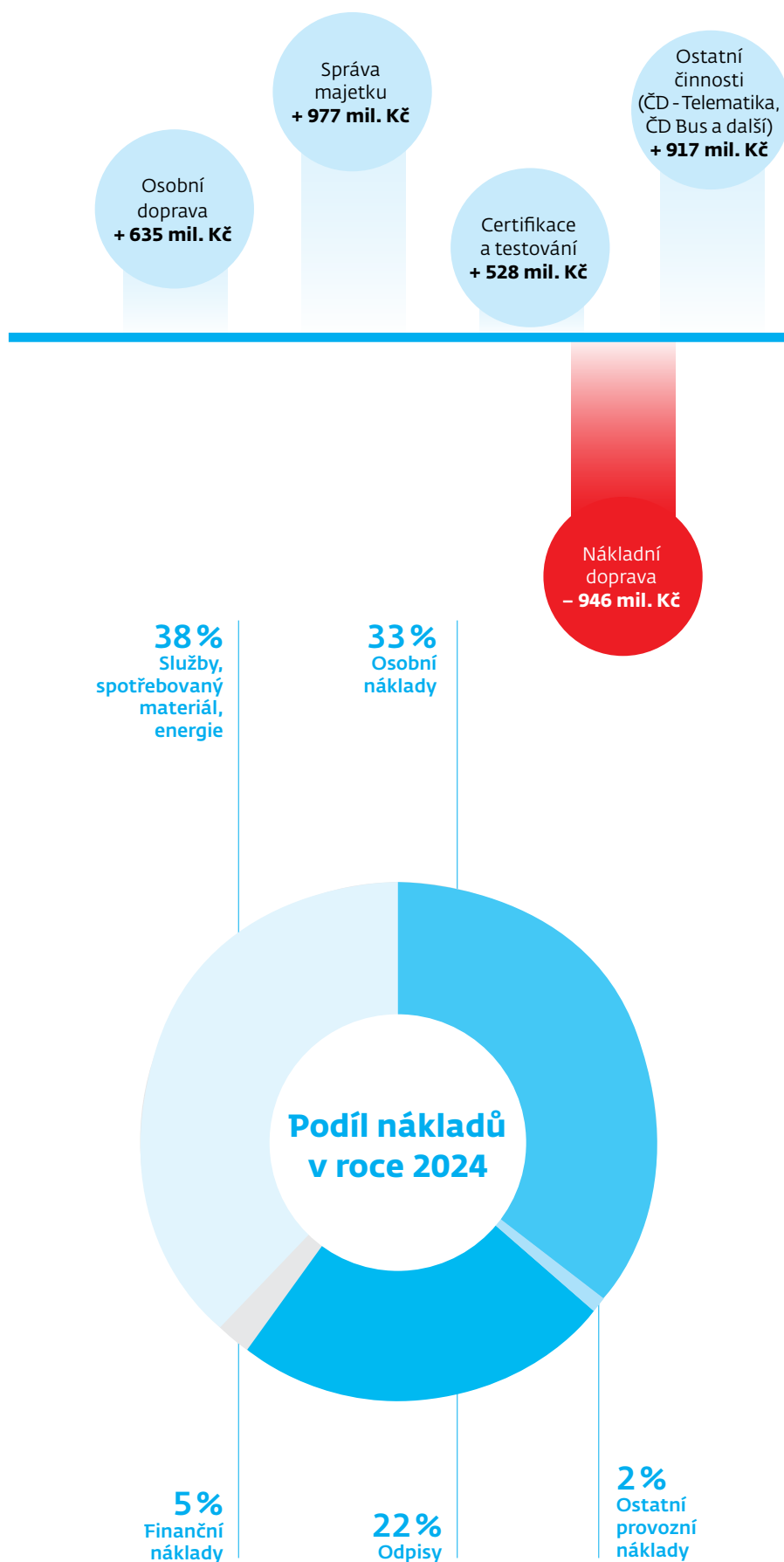
předseda představenstva
a generální ředitel Českých drah



Vývoj hospodaření Skupiny ČD v posledních letech



Zisk / ztráta jednotlivých segmentů



ČD Bus nebo DPOV – dohromady s VUZ vydělaly 917 milionů korun. Naproti tomu výnosy z prodeje majetku poklesly o miliardu na 977 milionů.

Ziskovost Skupiny ČD v loňském roce neovlivnily jen vyšší výnosy o zhruba 2,5 miliardy Kč, mimochodem poprvé v historii překročily částku 50 miliard a dosáhly výše 51,466 miliardy Kč, ale také vyšší náklady. O 9,4% rostly náklady na služby, spotřebu materiálu a energie. Sem patří podle elektřiny a nafty také náklady na opravy, náklady na dopravní cestu, náklady na náhradní autobusovou dopravu atd.

Souhrnně ve skupině vzrostly také osobní náklady o 3 %. Je třeba připomenout, že ne-



jde pouze o částky, které zaměstnanci vidí na výplatní pásce. Do těchto nákladů patří také miliardy korun, které firma odvádí na daních, zdravotním a sociálním pojištění. Dále sem spadají i příspěvky na stravování, penzijní a životní pojištění, rekondiční pobyty, dotace na dovolenou a další benefity. Tyto formy podpory často bereme jako samozřejmé, ale i ony jsou součástí celkové hodnoty, kterou zaměstnanec od firmy získává, a zároveň představují významné náklady, které musí firma uhradit.

Významnou položkou zůstávají náklady na zaměstnance. Jen v osobní dopravě činily loni 10,5 miliardy korun, za celou skupinu pak téměř 18 miliard.

Rekordní investice

Rok 2024 byl také rekordní z hlediska investic. České dráhy pořídily 141 nových vozidel – mezi nimi lokomotivy Siemens Vectron, elektrické jednotky RegioPanter nebo motorové RegioFox. Do provozu byly uvedeny dálkové vlaky ComfortJet a zároveň se připravovala výroba dalších souprav pro rok 2025, včetně vysokorychlostních Vectronů pro 230 km/h. Velké finanční prostředky směřovaly také do modernizace vozidel a zavádění evropského zabezpečovače ETCS – ten už musí být ve výbavě více než 400 hnacích a řídicích vozidel. Celkové investice tak dosáhly rekordních 19 miliard korun. ■



V roce 2024 jsme totiž přepravili 168,8 milionu zákazníků, což je o 4,4 milionu více než v předchozím roce. Průměrně tak každý obyvatel České republiky využil naše vlaky patnáctkrát ročně.



Michal Krapínek

předseda představenstva
a generální ředitel Českých drah

Lukáš Zástěra

vedoucí dispečerů osobní dopravy Českých drah

Dispečink je specifické pracoviště. Jeho poslání je přitom popisem jednoduché – zajistit, aby cestující v pořádku dorazili do cíle.

Ve výsledku to však znamená neustálý tanec na hraně tak, aby všechny protichůdné okolnosti dospěly ke kýženému výsledku, totiž stavu, kdy se vlastně nic neděje. Téměř dvě dekády se o to z pozice vedoucího dispečerů snaží Lukáš Zástěra.

Lukáši, vy patříte mezi tu specifickou skupinu lidí, které táhla železnice odjakživa, že?

Já jsem začínal během studia na průmyslovce jako staniční dělník ve stanici Dobřichovice. Měl jsem tam na starost nakládání spěšnin, úschovnu kol, uklízení nástupišť, haly, toalet a podobně. Cílem ovšem byla pozice výpravčího. A do té jsem vrstul už od nějaké sedmé třídy, od druháku na průmyslovce už jsem to zkoušel skoro pravidelně, zejména o víkendech. Moje reálná zkušenost je tedy ještě o něco delší, než jak ji uvádím v životopise.

Nechybí vám koleje?

Chybí a nechybí. Já jsem vždy chtěl dělat něco svázaného s provozem a v mládí jsem hrdě vyhlásoval, že budu výpravčím a ničím jiným. Současná práce na dispečinku mi ale vzhled do provozu našťastí poskytuje dostatečně.

Jak se vaší práce dotklo rozdělení železnice na správu infrastruktury a (osobní) dopravu?

My jsme s naším dispečinkem začínali v roce 2006, kdy do finálního rozdělení železnice ještě pár let zbývalo. Na tehdejší řízení provozu jsme poměrně tvrdě naráželi, ale po oddělení ČD Cargo to byl logický krok. Když pak docházelo k opravdovému dělení v roce 2011, vlastně se toho pro nás tolik nezměnilo.

V čem se vlastně práce obou dispečinků liší?

U Správy železnic je „jenom“ řízení provozu, tedy organizace dopravy za běžného i mimořádného stavu. Jinými slovy zajištění vlakové cesty. Variabilita naší práce je vyšší. Vše totiž směřuje k tomu, aby byl vliv mimořádnosti na cestující co nejmenší. Za tím je schovaná spousta návazných činností – aby vyšly oběhy nejen vozidel, ale i strojvedoucích, vlakových čet, samozřejmě řešíme přípoje, a to nejen naše, pár posledních let nám do toho spadají krajské dopravní systémy...

Jak složité je prosadit si vaše hledisko?

Je to těžké, a asi čím dál těžší. Přijde mi, že se cesty Správy železnic a jednotlivých dopravců čím dál více vzdalují.

Co by pomohlo lepší spolupráci se SŽ?

Určitě komunikace. Dnes je trendem vše řešit pomocí různých informačních systémů, myslím si ale, že přímá komunikace mezi lidmi je zejména při mimořádnostech stále nezastupitelná. Byl bych hrozně rád, kdyby všichni kolegové ze Správy železnic za vlaky viděli konkrétní cestující. Dráha je sice rozdělená, ale lidé nás vnímají jako celek, a když se něco nepovede, reputačně to odnášíme všichni bez rozdílu. Je jim logicky jedno, jestli je za konkrétní situaci problém Správy železnic, nebo Českých

drah, stejně jej musíme nakonec vyřešit společně. A větší táhnutí za jeden provaz mi trochu chybí.

Má mít přednost plný příměstský CityElefant, nebo prostě rychlík?

Zjednodušeně řečeno – za mě spoj, ve kterém je více cestujících, by měl vyhrát. Ale ono to má ještě jednu vrstvu. I čtyřvozový rychlík přechází na jiné vlaky, má přípoje, nějak ovlivňuje sled dalších vlaků. Čili plný Elefant je na první dobrou jasný, ale při hlubší úvaze je potřeba alespoň rámcově spočítat cestující, kterých se nepravdělnost týká. Pak může být výsledek jiný, než se nám na první pohled zdálo.

Popište mi – jak probíhá váš pracovní den? Tedy ten řekněme standardní.

Po ránu mě zajímá, co se na železnici děje, mrknu se, co se stalo v noci – každé z našich pracovišť sepisuje hlášení směny. Je třeba vyhodnotit zjevné nedostatky, ale i situace, které se podařilo vyřešit dobře. Když se pak dějí nějaké ná-



ročnější situace, snažím se být s kolegy pro dispečink podporou, vylepšit přenos informací od dopravců ze zahraničí a podobně.

Zapojujete se při náročných provozních situacích přímo do práce dispečinku?

Ano a snažíme se, aby to tak v krizových situacích dělali všichni. Je to pro nás zároveň zpětná vazba, víme, co se děje. Je ale třeba zároveň říct, že dispečink je dimenzovaný na určitou zátěž. Jakmile se překročí, tak už jen hasíme nejpalčivější problémy a k běžnému režimu se složitě probojováváme.

Dokážete říct, která vaše služba byla zatím nejsložitější?

Asi se jich dá jmenovat více, ledovka, situace po větších přírodních událostech typu vichřice, tornádo na Moravě nebo v poslední době povodně. Nejtěžší je pro mě v takové chvíli jistá bezmoc, vědomí, že to v krátkém čase prostě nevyřešíme a jsme závislí na řadě dalších okolností.

Jak důležitá je v tu chvíli komunikace s našimi lidmi na místě?

Extrémně. Vlakové čety a strojvedoucí jsou pro nás v tu chvíli našimi jedinými očima na místě, pohled z terénu je pro nás na-prosto nezbytný. A čím je živější a přesnější, tím může být naše rozhodování lepší.

A z druhé strany – co by se dalo v komunikaci mezi lidmi z terénu a vámi zlepšit?

Občas trochu bojujeme s tím, že naši lidé na místě mimořádné události mají tendenci viděné trochu zveličovat. Typickou oblastí je řešení přípojů a nadhodnocování množství přestupujících. Tam se potřebujeme rozhodovat opravdu na základě přesných čísel. Chápu, že vlaková četa na místě chce cestujícím pomoci, ale musíme mít na zřeteli také ty, kteří již v návazných spojích sedí a při jejich zpoždění to budou zase oni, kteří nemusí něco stihnout. V tu chvíli hrozí, že poškodíme více lidí, než kolika pomůžeme. I když rozhodnutí dispečerů nebývá populární, nebo na první pohled nemusí dávat smysl, prosím, věřte mi, že jej děláme právě proto, abychom naštváli co nejméně cestujících.

Vedete dispečery už 19 let. Jak ochránit kolegy před vyhořením?

Kéž bych to věděl! Důležité je držet si dobrou náladu – na dispečinku je běžný zvláštní druh humoru, nadhled a vzájemná pomoc. Jedna věc je vyhoření, ale druhá věc je nastartovat adekvátní reakci, když na nějakou mimořádnost dojde. Rutina je totiž na dráze mimořádně nebezpečná. Proto je na dispečinku průběžný drobný trénink velmi důležitý.

A u čeho odpočíváte vy, aby vás to též nepotkalo? Odstrihnete se od železnice někdy?

To musím! Jinak by to byla pozvánka do léčebny (smích)... Já rád vařím a ochutnávám čaje, u toho se dá perfektně relaxovat, rád chodím pěšky, poslouchám jazz, všude tam nacházím vzpruhu. Ale to neznamená, že nemám svou práci rád, naopak. Velmi na ní oceňuju, že není nikdy stejná, má nějaký vývoj. Vyvíjí se technika, informační systémy, smlouvy, předpisy... A my se musíme průběžně přizpůsobovat. Snad se nám to daří. ■

Zajistí vám odpočinek od práce

Tým ČD Travel je už 20 let členem Skupiny ČD

Pokud se vydáte na dovolenou, dost možná se o vás bude starat osmičlenný tým dceřiné společnosti ČD Travel. Ročně s ní vyrazí na dovolenou až 20 000 klientů, většinou železničáři a jejich rodinní příslušníci. Ti získají v doslova firemní cestovce různé benefity. Nejlákavějším je určitě příspěvek zaměstnavatele na dovolenou. Stačí si vybrat zájezd.

„První podoba cestovní kanceláře Českých drah vznikla už začátkem 90. let,“ vzpomíná Jana Handrejchová, která patřila mezi první zaměstnance nově zřízeného úseku. „Prodávali jsme různé mezinárodní jízdenky a taky jsme se zaměřovali na organizování zájezdů pro železničáře hlavně s využitím mezinárodních zaměstnanců-kých jízdenek FIP. Tenkrát byla dovolená v zahraničí hodně drahá a lidé šetřili, jak mohli. Navíc ještě nebyl internet a možnosti zorganizovat si celou cestu sám byly mizivé. Dneska jezdí fipkaři individuálně a zajistí si nocleh přes internet, zatímco naši klienti volí full servis, nezřídka vyhledávají exotické destinace a často žádají all inclusive. Prostě chtějí oddech se vším všudy,“ porovnává začátky a současnost cestovní kanceláře ČD Jana Handrejchová.

Její slova potvrzuje i ředitelka ČD Travel Blanka Jíšová. Ta je přesvědčená, že zájem o služby cestovních kanceláří se navzdory změnám v turistickém ruchu udrží. Firmy se však musí měnit a reagovat na vývoj kolem nich.

„V minulosti jsme organizovali své zájezdy od A do Z. Měli jsme vlastní pokoje, delegáty a místa v letadlech. Ale to je v dnešní globalizované Evropě vysoce rizikové a nákladné. Mnoho menších cestovek to nepřežilo a zkrachovalo. My jsme

se včas přeorientovali na spolupráci s těmi největšími hráči na trhu, a tak si mohou naši zákazníci vybírat ze zájezdů většiny velkých cestovních kanceláří,“ vysvětluje současnou strategii ČD Travel Blanka Jíšová a dodává: „A navíc díky naší obchodní politice můžeme nabídnout některé služby výhodněji, například cestovní pojištění, které je u nás až o tři čtvrtiny levnější než jinde, a přesto zahrnuje kompletní servis včetně storna nebo repatriace.“

Vyřídí za vás i dotaci

ČD Travel nabízí i další výhodu pro zaměstnance Skupiny ČD a Správy železnic. Je to vyřízení dotace na dovolenou. Firmy ji poskytují všem zaměstnancům bez ohledu na členství v odborech a také dětem zaměstnanců v různé výši podle kolektivní smlouvy až do vyčerpání vyčleněných prostředků. V minulosti bylo třeba běhat s papíry na osobní oddělení a nechávat si žádost o dotaci potvrzovat a posílat do cestovky. Člověk by řekl kopa papírování a práce navíc. Dnes to za vás všechno vyřídí zaměstnanci cestovky.

„Loni jsme zprovoznili nové webové stránky s naší online nabídkou. Tam si stačí vybrat zájezd a vyplnit potřebné údaje, jako by si klient vybíral dovolenou u jakékoli cestovní kanceláře. V rámci formuláře

Naše tipy

Hitem sezony se stávají nové destinace přímých letů z Česka. Loni to byla například Albánie. Z exotických zemí pak Vietnam. Nadále jsou však velmi oblíbené i dovolené v Řecku, Chorvatsku, Itálii nebo Španělsku. Nenápadným hitem se stává i Polsko. Baltské moře je blízko, v létě tam není takové vedro, ceny jsou dostupné, služby kvalitní a jazyková bariéra minimální.





pak doplní ještě své údaje o zaměstnání a o všechno ostatní se postaráme my. O schválení dotace i o její vyúčtování," říká Blanka Jíšová. Tento systém je pro zaměstnance velmi jednoduchý a má své výhody i pro České dráhy a Správu železnic. Dotace se neposílá na každého jednotlivce, ale fakturuje se pouze 3x do roka. Při množství zaměstnanců, kteří dotaci na dovolenou čerpají, je to nemalá úspora práce i bankovních poplatků.

Dotaci na dovolenou mohou čerpat všichni zaměstnanci a je to určitě nejjednodušší forma čerpání benefitu, na který jen České dráhy ročně vyčleňují asi 16 milionů Kč.

Cílem je odpočatý železničář

Výhodou ČD Travel je také znalost přání a požadavků železničářů. „Naším cílem je poskytnout zaměstnancům Skupiny ČD a Správy železnic především co nejlepší servis, aby se z dovolené vraceli spokojení a odpočatí. A aby se spokojení vraceli také k nám. Nejde nám o to prodat zájezd za každou cenu i do míst, která nejsou atraktivní, třeba kilometr od pláže. My si své zákazníky musíme hýčkat – protože

s námi pojedou zase příští rok. Moji kolegové jezdí pravidelně na poznávací cesty do většiny letovisek. Osobní znalost prostředí je totiž tím nejdůležitějším prodejním nástrojem. Všem tedy rádi poradíme s volbou destinace," říká Blanka Jíšová.

ČD Travel je členem Skupiny ČD, které v ní mají 51% podíl. Zbývajících část patří odborové organizaci OSŽ. Obrat cestovní kanceláře se pohybuje ročně kolem 240 milionů Kč. Zhruba 70% z něj realizuje prostřednictvím provizního prodejce ve spolupráci s velkými nadnárodními kancelářemi a 30% v rámci vlastních zájezdů primárně organizovaných v České republice a sousedních státech. Mezi takové produkty patří i výhodné pobyty pro doprovod zaměstnanců, kteří čerpají kondiční ozdravné pobyty, tzv. KOPKY. Pro svého vlastníka a vybrané profese zaměstnanců organizuje také komplexní ozdravné pobyty. ČD ani OSŽ na fungování cestovní kanceláře nepřispívají, naopak menším ziskem přispívá do rozpočtu svých vlastníků Travel. Jediné dotace, které ČD Travel zřaduje, jsou dotace určené pro zaměstnance z firem ČD a SŽ. ■



Kdo často cestuje nebo je mladý, ten si sám najde letenky, jízdenky a ubytování přes internet. Ale zaměstnaný člověk, člověk s rodinou, s malými dětmi, ten má dovolenou jako relax. Chce si vybrat kompletní službu a nemá zájem si ji složitě a dlouho skládat jako puzzle. A když se něco nepovede, je tu ideální terč nadávek: cestovní kancelář. Zatímco když se něco nepovede o dovolené zařizované soukromě, tak nadávky směřují k partnerům, a to pak může být i zbytečná zkouška vašeho vztahu. Kvůli tomu na dovolenou nejedeme. Také musím přiznat, že za některé ty rejpaly a stěžovatele jsem i docela vděčná. Člověka samozřejmě nejprve naštvou, ale mně to nedá a přemýšlím, zda ty věci skutečně nejdou dělat jinak, lépe, nově.

Blanka Jíšová

InterJety zkracují odstávku na polovinu díky výměnnému systému podvozků

První pětivozové netrakové soupravy InterJet z produkce Siemensu a Škody Group mají za sebou přibližně milion kilometrů v bezproblémovém provozu a čeká je tak plánovaná obnova stupně R1. Ta probíhá v šumperském závodě Škoda Pars, kde se soupravy postupně rozpojí a projdou zevrubnou kontrolou podvozků a dalších součástí pojezdu. Díky výměnné sadě podvozků se pak mohou vracet do provozu po přibližně poloviční době odstavení.



Kombinace nových jednotek a inovovaného způsobu periodické vyvazovací opravy zkracuje čas odstavení hned dvakrát. Jednak oproti starším soupravám výrobce garantuje vyšší kilometrický proběh. Zároveň je možné po vyvážení původních podvozků instalovat v případě první soupravy nové, v případě následujících repasované podvozky z předcházející soupravy, díky čemuž na konci přibližně ročního postupného servisu všech InterJetů opět „zbude“ sada náhradních podvozků.

To všechno přispívá k vyšší efektivitě provozu a podstatnému zkrácení servisních úkonů. Díky tomu budou moci cestující i vlakové čety těžit z vyšší stability nabízených služeb.

900 kilometrů denně

InterJety si přitom rozhodně nemohou stěžovat na nedostatek práce, naopak. „Jednotky InterJet jsme uvedli do pro-



Například vyvazovací obnova R1 probíhá u starších osobních vozů po půl milionu kilometrů, u modernějších vozů typu UIC-Z je to tři čtvrtě milionu kilometrů a nejmodernější InterJety mohou najet až 1,2 milionu kilometrů.



Michal Kraus

místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro servis

vozu v jízdním řádu 2022 a nyní už má každá najeto zhruba milion kilometrů. To ilustruje jejich velké vytížení a vysokou dostupnost. Každá jednotka najede denně více než 900 kilometrů a jejich hlavní využití je na vnitrostátních vlacích Západní expres a Krušnohor mezi Prahou a Chebem,” říká Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu.

InterJety obecně zaznamenávají na svých kmenových linkách, tedy z Prahy do Chebu jižní větví přes Plzeň a severní větví přes Ústí nad Labem, velký úspěch. Ten se odráží v rostoucím počtu cestujících i v jejich spokojenosti vyjádřené v aplikaci Můj vlak. Nabízí pohodlný bezbariérový interiér s otevřenými mezivozovými přechody a všemi standardy nových vozidel Českých drah, tedy klimatizací, možností dobít cestovní elektroniku a stabilní wi-fi ať už pro práci, či jen pro komfortní odpočinek.



Šumerské depo se dočkalo prodloužené motorové haly

Nezbytnou součástí razantní obnovy vozového parku je výstavba nového a rekonstrukce stávajícího servisního zázemí. To musí zajistit pracovníkům v údržbě co nejlepší pracovní podmínky a vůbec umožnit adekvátní údržbu modernějších strojů. Výrazně se totiž mění charakter vozového parku, a to směrem k delším uceleným

jednotkám místo lokomotiv a jednotlivých vagonů, trakční výzbroj a další agregáty se kvůli nízkopodlažnosti přesouvají převážně na střechu drážních vozidel. Je třeba, aby tomu zázemí odpovídalo.

To se netýká pouze našich největších dep, ale samozřejmě také regionů. Výrazně vylepšeného zázemí se nyní dočkali v Šumperku, kde došlo k prodloužení zdejší dvoukolejné motorové haly o zcela novou

přístavbu, přičemž obnovou prošel také interiér stávající haly a bylo doplněno odpovídající technické vybavení. Díky tomu bude nyní možné v hale udržovat i moderní vozidla a jednotky, které na Šumersko v posledních letech dorazily. Nadále pak pokračuje příprava nebo samotná výstavba dalších moderních zázemí například v Chebu, Českých Budějovicích, Havlíčkově Brodě, Olomouci i jinde. ■

Válka zničila tisíc kilometrů tratí

Právě si připomínáme **80 let od konce druhé světové války**. Ta poznamenala i život na železnici. Po Mnichovu byli železničáři mezi posledními státními zaměstnanci, kteří opouštěli Sudety. Za války se jich desítky a stovky aktivně zapojilo do odboje a v květnu 1945 stáli v předních řadách povstalců, kteří osvobodili Prahu a donutili zbytky wehrmachtu 8. května kapitulovat před Českou národní radou.

Historické území Čech, Moravy a Slezska bylo dlouhou dobu ušetřeno před bezprostředními projevy války. To platilo také o železnici. Situace se začala výrazně měnit v průběhu roku 1944 s postupem spojenců. Rostla aktivita domácího odboje a partyzánských skupin, které narušovaly plynulost vojenských transportů na železnici. Ve vzduchu se začali objevovat takzvaní hloubkaři. Osamocení spojenečtí stíhací letci, kteří se zaměřovali na ničení malých cílů, jako byly vlaky, lokomotivy a součásti drážní infrastruktury. Ti ještě nezpůsobili na železnici tak velké škody.

To nejhorší pro naši dopravní infrastrukturu přišlo v roce 1945 v posledních měsících války. Spojenci se snažili ochromit zásobování wehrmachtu i schopnost jeho přesunů. Cílem spojeneckého bombardování se staly velké železniční uzly. Nálety se zaměřily hlavně na stanice v nacisty obsazeném území Sudet. Tam působilo také mnoho průmyslových a chemických závodů. Vybombardována byla nádraží v Ústí nad Labem, Mostě, Chomutově, v Sokolovu a Chebu. Těžce poškozena byla i nádraží v Kralupech nad Labem, Českých Velenicích nebo v Klatovech.

Necelý měsíc před koncem války 17. dubna zamířilo více než 200 britských bombardérů Lancaster nad železniční uzel v Plzni. Cílem bylo hlavní a seřadovací nádraží, které dokonale poničily. Z 2 500 vagonů jich bylo 70 % kompletně zničeno. Stejně dopadlo zhruba 80 lokomotiv a dalších 80 bylo těžce poškozeno. Zbořeny byly obě rotundy, točny a mnoho dalších objektů v depu. Kopule nad halou osobního nádraží sice vydržela, ale intenzita bombardování ji značně posunula.

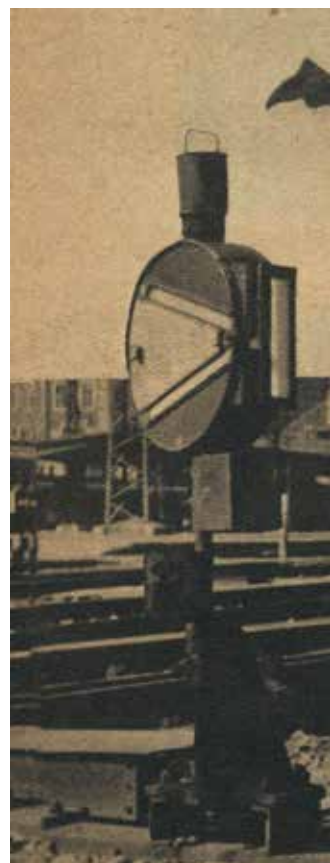
Opора Pražského povstání

Další škody na železnici vznikly při pozemních akcích. Značně poškozena byla infrastruktura na Slovensku. V českých zemích poničily boje drážní zařízení hlavně na Ostravsku. Jinde je za sebou ničil ustupující wehrmacht. Nejsnáze se ničily mosty a tunely, proto mezi nejvíce poškozené tratě patřil úsek v kaňonu Svitavy mezi Blanskem a Brnem bohatý na umělé stavby. Když se 16. května 1945 vracel prezident Beneš z Brna do Prahy, musel začínat jeho vlak cestu až v Blansku.

Během Pražského povstání byla poničena železnice i v hlavním městě. Němci měli na mnoha nádražích ochranné vozy vyba-



Následky bojů na území Čech

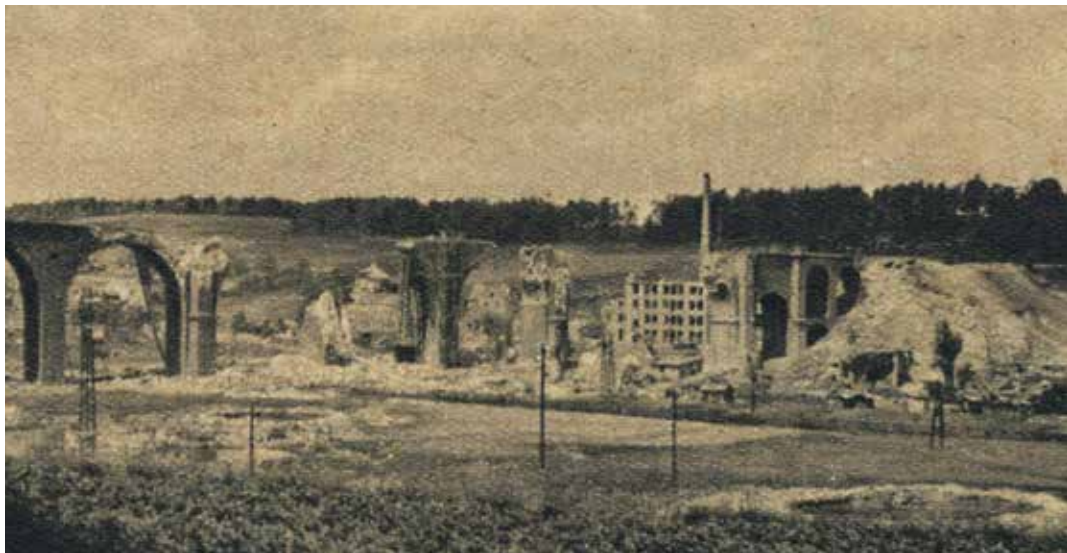


Železničáři hráli klíčovou roli v obnovení železničního spojení Prahy. K tomu došlo již 11. května.

vené lehkými protiletectkými kanóny, které doprovázely jejich transporty. Železničáři se jich hned v první den povstání zmocnili a vytvořili celkem 14 improvizovaných obrněných vlaků, které operovaly po celé Praze a patřily mezi nejsilnější zbraně povstalců.

Obnovené zásobovací tepny

Válka skončila v Čechách, na Moravě a ve Slezsku s milionovými škodami na železnici. Poničeno bylo kolem tisíce kilometrů tratí a poškozeno nebo zcela zničeno na 800 mostů. Těžce poškozeno bylo 10 tunelů. Na většině tratí nefungovalo sdělovací zařízení. Zničeny byly tisíce vozů



a stovky lokomotiv, další byly těžce poškozeny. Přesto se podařilo už 11. května obnovit železniční spojení Prahy s okolními regiony a zajistit zásobování metropole. Pro milionové město to bylo velmi důležité, protože po železnici se dopravovalo všechno, od potravin přes palivo a pohonné hmoty po stavební materiál.

Začala fungovat také osobní doprava. Na trati do Rakovníka byly vypraveny čtyři páry vlaků, do Budějovic tři páry osobáků a do Zdic čtyři páry spojů. Jízdní řád se měnil každý den a počet vlaků postupně rostl. Týden od konce války už jezdilo mezi Prahou a Českou Třebovou celkem 20 osobních vlaků, na trati do Velkého

Oseku i do Lovosic jich bylo po 14, na zdic-ké trati 18 a do Kladna a do Loun po 12.

Za několik týdnů se po provizorně opravených tratích rozjely i první rychlovlaky. Jejich zavedení oznamoval denní tisk. Tak kupříkladu Svět v obrazech informoval o zavedení nových rychlíků od 9. července 1945 z Prahy do Českých Budějovic, Podmokel, Jihlavy a Karlových Varů. Jen cestovní časy zatím zůstávaly daleko za předválečnými hodnotami. Třeba do Českých Budějovic jel nový rychlík tři a tři čtvrtě hodiny, o hodinu déle než v roce 1938, a do Jihlavy se cestovalo skoro čtyři hodiny. I tam to bylo o hodinu víc proti roku 1938. ■

” Těžké boje probíhaly mezi povstalci a jednotkami SS o Hyberské, dnes Masarykovo nádraží. Doslova pár hodin před německou kapitulací tam došlo k jedné z největších tragédií povstání, když nacisté po dobytí nádraží na místě zmasakrovali více než 50 mužů. Povstalců, železničářů, ale také cestujících, kteří na nádraží uvízli. Událost připomíná pietní místo v chodbě do Hyberské ulice. Je to ale pouze zlomek statečných železničářů, kteří v boji proti nacistům a osvobození republiky zahynuli.

Dopravní den dětí v Praze-Radotíně 2025

V sobotu 31. května 2025 se uskuteční Pražský dopravní den dětí, a to poprvé na radotínském nádraží. Přijďte oslavit Mezinárodní den dětí, nebudou chybět mimořádné jízdy historických vlaků, k vidění bude i parní lokomotiva 464.2 přezdívaná Rosnička.



Pochod Praha – Prčice

58. ročník legendárního pochodu mezi Prahou a Prčicemi se uskuteční 17. května 2025. Registrace se spouští začátkem května. České dráhy jsou partnerem akce a zajišťují posilové spoje na akci.



Parní víkend v železničním muzeu v Lužné

O víkendu 17.–18. května 2025 ožije Centrum historických vozidel ČD v Lužné u Rakovníka tradiční akcí Parní víkend. Těšit se můžete na téměř desítku provozních parních lokomotiv – tou nejstarší bude legendární Kafemlejnek, který letos slaví úctyhodných 125 let od svého vyrobení. Novinkou letošní sezony je digitální audioprůvodce v aplikaci SmartGuide, který nabídne komentované prohlídky v pěti jazycích.



PHILIPS

Sleva 25 % na zboží Philips

25%

Zaměstnancům Českých drah přinášíme slevu 25 % na nákup zboží Philips. Slevu můžete uplatnit v e-shopu www.philips.cz. Pro zaslání unikátního slevového kódu se, prosím, obraťte na Andreu Czesanou, ideálně na e-mail czesana@gr.cd.cz.



Fotokoutek

Pochlubte se svými fotoúlovky

Železnice je velmi fotogenická. Proto do rubriky Fotokoutek zařazujeme i snímky od vás, našich čtenářů a kolegů. Tématem příštího fotokoutku bude „Mé pracoviště“. Zachytili jste zajímavý moment, výhled nebo detail z prostředí, ve kterém pracujete? Podělte se o něj!

26

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

Čtenářské foto



Pod typickou brněnskou siluetou projíždí tramvaj Škoda 13T s celovozovou reklamou na vlak ComfortJet.

Foto: Michal Řezka

Průzkum spokojenosti zaměstnanců

Jste pro nás důležití
a chceme znát váš názor!

Odpovězte nám postupně na **celkem 4 ankety** v Můj Up. Každý týden na vás bude čekat 1 anketa. Je důležité zúčastnit se všech čtyř, ne jen jedné! Zeptáme se vás na stěžejní oblasti.



Spokojenost se
zaměstnavatelem



Já
a kolegové



Nadřízený



Management



Moje
kariéra



Strategie
společnosti

Mini ankety proběhnou:

1. kolo 12. května – 18. května

2. kolo 19. května – 25. května

3. kolo 26. května – 1. června

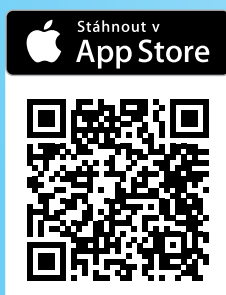
4. kolo 2. června – 8. června

Nebojte, nikdo z ČD neuvidí vaše konkrétní odpovědi spojené s vaším jménem a příjmením.

Díky vašim odpovědím v průzkumu můžeme pracovat na tom, aby spokojenost panovala na všech stranách.

Kde odpovíte?

Průzkum spokojenosti vyplníte v mobilní aplikaci Můj Up.



Nebo na adrese <https://portal.mujup.cz/>



Milujeme vlaky.
Zamilujte si je taky.

www.cd.cz

