

ČD železničář

září / 2025 Časopis pro zaměstnance Českých drah

Téma:
Den, kdy přestala proudit elektřina.
A železnice obstála

Rozhovor:
s Blankou Havelkovou,
náměstkyní pro lidské zdroje

Den s:
Josefem Kůtou,
právníkem





Přečtěte si časopis
Železničář také
elektronicky.

21 513

Skupina ČD zaměstnává 21 513 zaměstnanců. Největší část z nich je přímo u Českých drah (více než 13 tisíc kolegů), dalších šest tisíc pak u ČD Cargo. Každý z nich je důležitou součástí toho, aby železnice fungovala spolehlivě každý den.

26 %

Ženy dnes tvoří čtvrtinu našeho týmu. V technických a provozních profesích, které u nás převažují, je jejich zastoupení přirozeně nižší, i tak ale hraje jejich role v chodu celé skupiny klíčovou úlohu.

41 %

Pozitivním trendem je rostoucí podíl mladších věkových skupin mezi nově přijatými zaměstnanci. Téměř polovina nových posíl je méně než třicet let.

1 060

Jen v roce 2024 se k nám přidalo více než tisíc nových kolegů.



České dráhy
Moderně a spolehlivě

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, nemá skutečného majitele.

Šéfredaktor: Petr Štáhlavský

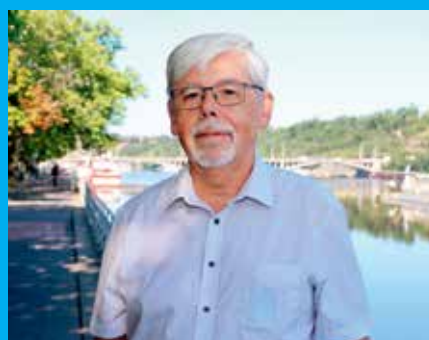
Redakce: Vít Čepický, Tomáš Lukašik, Filip Medelský, Petr Pošta, Vanda Rajnochová, Lenka Voplatková

Grafická úprava: Sevenart, s.r.o.

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

E-mail: komunikace@cd.cz

- | | | |
|---|--|--|
| <p>4 Foto měsíce
Setkání u Negrelliho</p> <p>6 Modrý svět
To nejpodstatnější, co se odehrálo v létě</p> <p>10 Rozhovor
S Blankou Havelkovou, náměstkyní pro lidské zdroje</p> <p>14 Téma
Den, kdy přestala proudit elektřina. A železnice obstála</p> | <p>17 Nepřehlédněte
Všechny zaměstnanecké slevy na jednom místě, nově i vstupenky na fotbal</p> <p>18 Den s
Josefem Kútou, právníkem</p> <p>20 Jsme jeden tým
Rozvíjíme moderní formy vzdělávání. Představujeme DVI</p> | <p>22 Od kolejí
Praha má nové nádraží</p> <p>24 Historie s okřídleným kolem
Má 200 let a stále nepatří do starého železa</p> <p>26 Tipy redakce a soutěž
Pochlubili jste se nám svým posledním železničním fotoúlovkem?</p> |
|---|--|--|



Třetina zaměstnanců ČD se do průzkumu spokojenosti aktivně zapojila

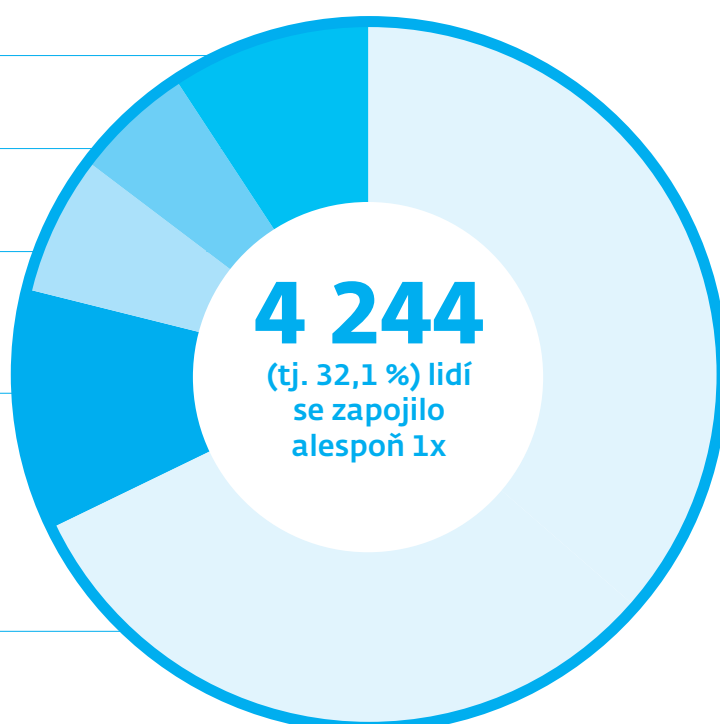
9,3 %
1 229 lidí

5,4 %
709 lidí

6,4 %
852 lidí

11,0 %
1 454 lidí

67,9 %
8 997 lidí se nezapojilo



Celková **míra** dobrovolného **zapojení** je ve firmě s více než 13 tisíci zaměstnanci **uspokojivým výsledkem**.

Skvělé je, že skoro 1/10 zaměstnanců (9,3 %) využila všech příležitostí sdělit názor.

- Vyplnil 4x
- Vyplnil 3x
- Vyplnil 2x
- Vyplnil 1x
- Nevyplnil nic





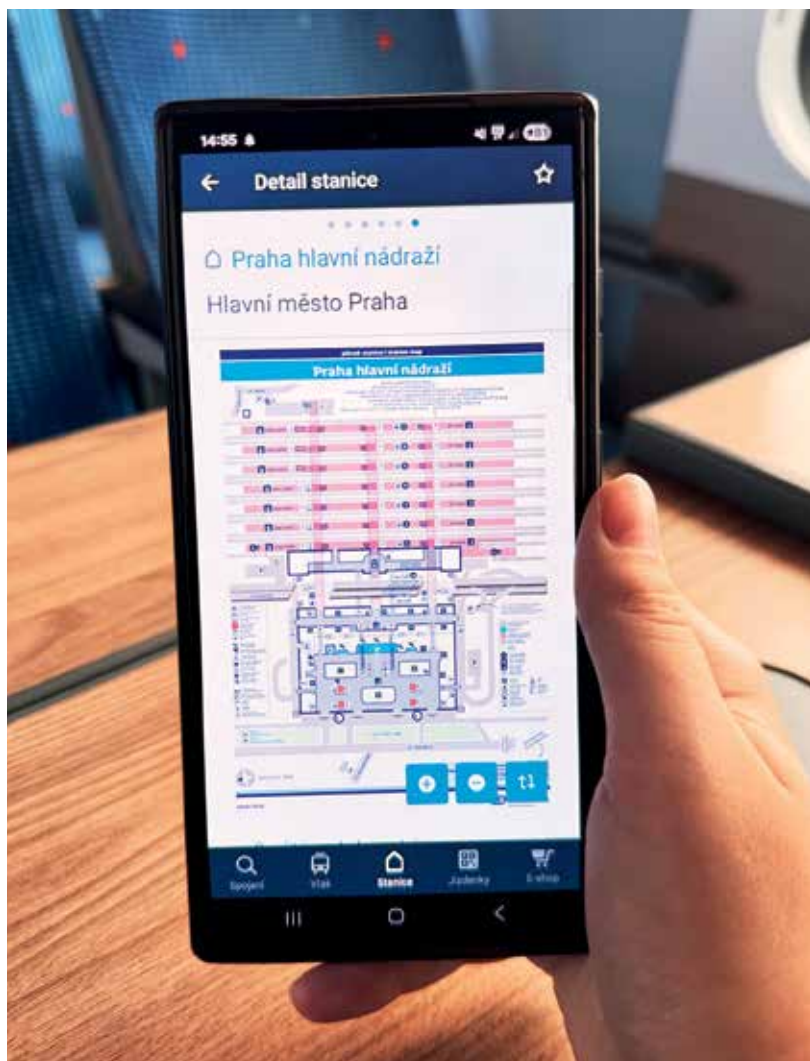
Setkání u Negrelliho

Bubenskému nádraží prozatím vládnou Panterí. Zatímco jedna souprava na lince S4/U4 z pražského Masarykova nádraží do Ústí nad Labem právě zastavuje na nejnovějším nádraží v hlavní městě, RegioPanter v opačném směru už překonal napojení kladenské trati a uhání po jedné z nejstarších pražských železničních památek – překonává Vltavu po Negrelliho viaduktu, přičemž konečnou stanicí má nadosah. Celý moderní úsek po novou zastávku Praha-Výstaviště je první ochutnávkou budoucí podoby tratě do Kladna na území Prahy. Více se tématu věnujeme v rubrice Od kolejí.



Podívejte se na více fotek z nového nádraží.

Co je u nás v ČD nového



V aplikaci Můj vlak najdete přehledné plány nádraží

Do mobilní aplikace Můj vlak jsme přidali novou užitečnou funkci – grafické plány železničních stanic. Zatím jich v aplikaci najdete 160, další budeme postupně doplňovat.

Plány ukazují nástupiště, podchody, výtahy, eskalátory, čekárny, pokladny, restaurace, úschovny a další důležité prvky, které pomohou v orientaci. Jsou ideální pro cestující s kočárky, těžkými kufry, omezenou pohyblivostí nebo v případě přestupů.

Funkci najdete při zobrazení detailu vlakového spoje. Stačí kliknout

na název výchozí, přestupní nebo cílové stanice. Plánek si lze přiblížit, oddálit i pohodlně posouvat. Díky přehledným piktogramům je snadné najít třeba WC, výtah nebo čekárnu.

Je to další posun k tomu, aby byla naše aplikace co nejpraktičtější i přehledná. Můj vlak denně používá přes 100 tisíc lidí a z velké části jsme to my sami a naši cestující.

Centrum historických vozidel přejde pod nadační fond, hledáme jeho ředitelku či ředitele

Centrum historických vozidel Českých drah čeká zásadní transformace. V průběhu roku 2026 přejdou historická kolejová vozidla v našem majetku do vlastnictví a správy nově vzniklého nadačního fondu. Tato změna umožní další rozvoj železniční nostalgie, a to i s využitím možností externího financování. Novým konceptem fungování jsme se inspirovali ve Švýcarsku. Ředitelka či ředitel nadačního fondu vzejde z otevřeného výběrového řízení. Pokud se na tuto pozici cítíte, čas na přihlášení je do 15. září. Třeba máme vhodného kandidáta přímo mezi námi. Podrobnější informace najdete na našem intranetu.



Organizační změna na Úseku osobní dopravy

K 1. září 2025 byl zrušen Odbor zákaznického servisu a přepravní technologie (O11) a s ním i pozice ředitele tohoto odboru. V rámci reorganizace došlo rovněž k převedení Skupiny stížností a Oddělení centrálního zákaznického servisu a rezervací ze zrušeného odboru do Kanceláře náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu.

Součástí změny je také převedení celého Oddělení předpisů a technologie (O11) do Odboru provozu osobní dopravy (O18). Tím se dopravní a přepravní předpisy centralizují na jedno místo v rámci organizační struktury, což přispěje ke sjednocení odborné agendy a lepší koordinaci.



Novým ředitelem Odboru provozu osobní dopravy je Jan Blažek. Nastoupil 1. září

Na železnici není žádným nováčkem. Do ČD nastoupil už v roce 2008 a od té doby prošel řadou pozic, od specialisty přípravy jízdních řádů přes vedoucího odboru provozu v Depu kolejových vozidel Praha až po náměstka ředitele Oblastního ředitelství osobní dopravy Střed. Má tak za sebou bohaté zkušenosti s řízením provozu, plánováním oběhů vozidel i koordinací týmu provozních zaměstnanců.

Kolegové ho znají jako člověka s organizačními schopnostmi, který dokáže spojit odborný přístup s lidskostí. Volný čas rád tráví cestováním, sportem a samozřejmě také železnicí.



S Honzou Blažkem spolupracuji mnoho let, a proto můžu dát ruku do ohně za jeho pracovitost, férovost i odborný rozhled. Jsem rád, že přijal výzvu a uspěl ve výběrovém řízení, do kterého se k mé radosti přihlásilo mnoho kvalitních uchazečů. Přeji Honzovi hodně zdaru v jeho nové misi a těším se na ještě intenzivnější spolupráci než doposud.



Jiří Jeřeta

člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu



Představili jsme ComfortJet v Rakousku

Na vídeňském hlavním nádraží jsme společně s ÖBB představili nové soupravy ComfortJet. Od 14. prosince zajistí provoz spojů Vindobona až do rakouského Villachu. Tato novinka rozšiřuje naše přeshraniční spojení a zvyšuje komfort i kapacitu – nové soupravy nabídnou 555 míst k sezení, včetně oddílů pro rodiny a restauračního vozu. Vlaky pojedou po nové trati Koralm-bahn rychlostí až 230 km/h a na své trase budou překonávat i 33 kilometrů dlouhý Koralm-tunnel, čtvrtý nejdelší železniční tunel v Evropě.



Podívejte se na více fotek z akce.

Satelitní internet jako první zkouší cestující v InterPanteru

Na rychlících Svitava a Moravan testujeme první jednotku InterPanter (660.004) s vysokorychlostním satelitním internetem Starlink. Anténa je instalovaná přímo na střeše vlaku, je vyhřívána a díky tomu může spolehlivě fungovat i v mrazivých dnech, stejně tak má spolehlivě vydržet i vysoké teploty až do 70 °C. Cílem je ověřit stabilitu, rychlost a přínos pro cestující. Na projektu spolupracujeme se společnostmi Škoda Group, ČD - Telematika, AMiT Transportation a ČTÚ, který zajišťuje srovnávací měření se stávajícími mobilními sítěmi. Testovací provoz potrvá do zřítí, pokud se osvědčí, technologie by se mohla objevit i v dalších vlacích.



Rekordní sprint na jih Čech. Pendolino začalo jezdit rychleji než 160 km/h v běžném provozu

Česká železnice prolomila dosavadní rychlostní limit 160 km/h v pravidelné dopravě. Pendolino na lince z Prahy do Českých Budějovic poprvé dosahuje rychlosti až 200 km/h. Cestující se tak dostanou do jihočeské metropole v rekordním čase 95 minut, v opačném směru bude vlak ještě o pět minut rychlejší. Díky naklápěcí skříni dosahuje Pendolino své maximální rychlosti na dvou úsecích jižního koridoru, mezi Voticemi a Sudoměřicemi a mezi Doubím a Soběslaví. Pendolino jezdí na spojích IC 591 Pendolino s odjezdem z Prahy každý den ve 20:27 a příjezdem do Českých Budějovic ve 22:02. Opačně cestu zajišťuje spoj IC 590 Pendolino, který z jihočeské metropole vyráží minutu před šestou hodinou ránní a do Prahy dojde v 7:29.



Zrychlování vlaků a celkové zkracování jízdních dob vnímám jako jeden z klíčových nástrojů v posilování konkurenceschopnosti vlakové dopravy. Jsem hrdý, že je to právě vlak Českých drah, který jako první na pravidelné lince u nás dosahuje cestovní rychlosti 200 km/h, a věřím, že v trendu zrychlování budeme intenzivně pokračovat. Naše vlaky jsou na to totiž připraveny, nejmodernější ComfortJet spolu s vysokorychlostní lokomotivou Vectron je schopen jezdit až 230 km/h.



Michal Krapinec

předseda představenstva
a generální ředitel Českých drah

Nymburk
20. 9. 2025
od 9 hod.

DEN ŽELEZNICE



Milujete vlaky stejně jako my?
Nenechte si ujít den plný zábavy
na kolejích a nezapomenutelnou
noční show.

**Vlakem se slevou 50 %
na zpáteční cestu
s jízdenkou Vlak+**



Milujeme vlaky.
Zamilujte si je taky.
www.denzeleznice.cz

**// DEN 2025
ŽELEZNICE**



Blanka Havelková

Chci, abychom se všichni cítili jako na jedné palubě

Nedávný průzkum spokojenosti mezi zaměstnanci Českých drah poodhalil mnoho zajímavých zjištění. Nejen o nich, ale také o spolupráci se školami nebo o ztrátě výkonů jsme si povídali s Blankou Havelkovou, personální náměstkyní národního dopravce.

Kdyby tu teď proti vám seděl středoškolač rozhodující se, kde by chtěl pracovat, jak byste mu vysvětlila, že by to měly být České dráhy?

V první řadě bych se ho zeptala, jaký obor ho nejvíce zajímá, protože toho nabízíme opravdu mnoho, od řemeslných profesí přes technické a provozní až po manažerské. Působíme po celé České republice, zajíždíme do všech sousedních zemí, staráme se o provoz, vozidlový park i o naše cestující. Velkou výhodou Českých drah je naše stabilita a velikost, díky tomu můžeme nabídnout možnost kariérního růstu prakticky v každé profesi.

Zároveň nejsme žádný zastaralý kolos, naopak, do vzdělávání a rozvoje lidí zapojujeme nejmodernější technologie. Využíváme virtuální realitu, díky které si může vlakový personál například vyzkoušet situace, které by se v běžném provozu natrénovat nedaly. Chystáme rozšířenou virtuální realitu pro zaměstnance v servisu. Je to bezpečné, efektivní a pro mladou generaci navíc i atraktivní.

A jak se nám to daří vysvětlovat v reálu?

V posledních letech se nám daří mladé lidi oslovovat především díky užší spolupráci se školami a univerzitami. Jen v letošním roce proběhly desítky prezentací, praxí a stáží napříč regiony. Máme také vlastní stipendijní programy a například budoucí strojvedoucí i další profese získávají podporu už během studia. Další důležitý milník naší spolupráce se školami se odehrál loni v září, kdy jsme společně

s pražskou Akademií řemesel – Střední školou technickou otevřeli nový učební obor Mechanik opravář kolejových vozidel. Unikátní propojení dopravce a školy vzešlo z nedostatku pracovníků ve správkářských profesích. Lektory odborných předmětů jsou přímo naši kolegové ze servisu. Velkou výhodou je, že studenti se mohou během tříletého studia při praktickém vyučování dokonale seznámit s prostory a fungováním v naší firmě. Navíc mají během studia nadstandardní stipendijní program a následně jistotu budoucího zaměstnání, ve kterém nabízíme také celou řadu benefitů.

Co je důležité, tak opravdu vidíme, že se všechny tyto kroky směrem k nastupující generaci vyplácejí a počet mladých lidí, kteří k nám přicházejí, se daří postupně zvyšovat. Jen za loňský rok tvořili lidé do třiceti let přes 40% nových nástupů. Díky tomu tak přirozeně nahrazujeme zaměstnance, kteří z firmy odcházejí, např. do důchodu.

Jak důležité jsou podle vás zaměstnanecké benefity, jakou roli hrají v životě firmy?

Oblast benefitů považujeme za velmi podstatnou součást péče o naše zaměstnance. Proto se snažíme mít nabídku benefitů pestrou a flexibilní, aby si každý mohl vybrat to, co mu dává největší smysl, ať už jde o volnočasové aktivity, nebo nejrůznější formy slev u našich partnerů. Nedokážu ale jednoznačně říct, které z nabízených výhod jsou nejdůležitější a přínosné. Vnímám, že se o všech nabízených benefitech

nevím tolik, jak bych si přála, každý má totiž jiné potřeby a priority, které se navíc v průběhu života mění.

Na podzim připravujeme anketu mezi zaměstnanci, která nám pomůže lépe porozumět jejich očekáváním a zjistit, které benefity jsou pro ně skutečně hodnotné. Tyto podněty pak chceme promítnout do dalšího rozvoje benefitního systému.

Jak složité je hledat zdroje na pravidelné zvyšování platů a zároveň zůstat konkurenceschopnými v soutěžích?

Není to snadné a patří to mezi naše největší výzvy. Na druhou stranu se tato otázka netýká jen nás, řeší ji každá firma v oboru. Snažíme se najít rovnováhu mezi tím, aby naši lidé dostávali férovou mzdu, a zároveň abychom byli konkurenceschopní v soutěžích, kde se o zakázky ucházíme. Brzy nás čeká nové vyjednávání s odborovými organizacemi o podmínkách pro příští rok, kde právě tato témata budou na stole.

Daří se hledat pro kolegy z Jihomoravského a Ústeckého kraje, kde se ztráta výkonů a opouštění tradičních drážních profesí v osobní dopravě projevuje nejvíce, nové uplatnění? Kde?

Ano, snažíme se o to systematicky. Pro kolegy, kteří mají zájem zůstat u Českých drah, aktivně hledáme jiné možnosti pracovního uplatnění, ať už jde o strojvedoucí, vlakový personál, údržbu vozidel, technické profese, práci v depu, nebo administrativu. Využíváme toho, že jsme velká firma s působností po celé republice,



Výsledná celková hodnota pro České dráhy

Index spokojenosti ► SINDEX

1. pásmo: 1,00–2,50 ► velmi dobré hodnocení

2. pásmo: 2,51–3,50 ► dobrý, uspokojivý

3. pásmo: 3,51–5,0 ► problematický stav

SINDEX

2,37²⁴⁴⁶¹⁸⁷

* Výsledek je prostým aritmetickým průměrem ze všech vyplněných odpovědí uvedených ve všech platných dotaznících.

a to nám umožňuje nabídnout alternativu a zachovat zkušené lidi v rámci Skupiny ČD. Samozřejmě, někdy to znamená, že musí dojíždět trochu dál, případně udělat určité kompromisy. Vždy ale hledáme řešení, které je pro zaměstnance i pro firmu přijatelné. Důležité je, aby naši lidé věděli, že na to nejsou sami a měli možnost pokračovat ve své profesi, případně prošli rekvalifikací.

O kolika lidech se mimochodem bavíme – kolik nás v souvislosti se změnami opustí, a naopak kolik zaměstnanců nám chybí? Které profese?

Přesná čísla se liší podle regionu, ale obecně se bavíme o nižších stovkách zaměstnanců. V některých krajích dochází k úbytku v osobní dopravě, zároveň ale dlouhodobě chybí lidé v technických profesích, především strojvedoucí, mechanici nebo posunovači. Proto jsme v posledních letech nábor výrazně posílili, nabízíme i rekvalifikace a intenzivně cílíme právě na tyto profese. A mám radost, že se nám v tomto směru daří.

Je to něco, co se projevilo i v nedávném průzkumu spokojenosti?

Ano, určitě. I proto jsme průzkum realizovali, abychom stav objektivně změřili. V regionech, kde se objevila větší míra nejistoty, například na Plzeňsku nebo u Lužné, to bylo znát i na odpovědích. Nechceme ale zůstat u jednorázového šetření, naším cílem je, aby se dialog se zaměstnanci stal běžnou součástí fungování firmy. První krok se povedl, protože se zapojilo kolem 4 200 kolegů, tedy bezmála třetina celé společnosti.

Když se z průzkumu stane pravidelný nástroj, získáme cennou zpětnou vazbu,

která nám pomůže zlepšovat prostředí ve firmě, její vývoj v čase. Zjistíme, co už funguje dobře, kde máme rezervy. Jen tak můžeme cíleně a pružně reagovat na potřeby zaměstnanců.

Jak jsme tedy celkově dopadli?

Výsledek nebyl vůbec špatný. Celkový index spokojenosti dosáhl hodnoty 2,37, což odpovídá velmi dobrému hodnocení. Přesto je co zlepšovat a je před námi výzva nezhoršit se. Ukázalo se například, že zaměstnanci mají rezervy v důvěře k nejvyššímu managementu a v pochopení strategických rozhodnutí vedení. To se projevuje zejména ve větších týmech nebo v regionech vzdálenějších od centrály. Právě proto teď hodně sázíme na interní informační kanály, jako je časopis Železničář nebo intranet. Jsou to skvělé nástroje, jak dostat důležité informace k zaměstnancům rychle, přehledně a dříve, než se objeví v médiích. Věřím, že když budeme komunikovat otevřeně a včas, podaří se nám i v této oblasti udělat velký posun.

Naopak ale naši zaměstnanci oceňují vztahy s kolegy i přímými nadřízenými. Že by stále fungovala ona pomyslná nádražácká rodina?

Z toho mám obrovskou radost. Výsledky ukázaly, že přímí vedoucí se umějí svým lidem věnovat, naslouchat jim a hledat společně řešení problémů. To vytváří zdravou a otevřenou atmosféru, kde se nebojí sdílet i kritiku. Takové prostředí vždy podpořím. Každý zaměstnanec by měl mít vedoucího, na kterého se může spolehnout. I když je to někdy nepopulární role, třeba když svým lidem musí tlumočit rozhodnutí nejvyššího vedení, která nejsou vždy populární. Ale i to je součástí jejich práce.

Jak z toho tedy ven? Co za navazující kroky chystáte?

Chtěla bych dát větší prostor neformálním setkáváním zaměstnanců, aby se mohli na jedné akci potkat lidé z provozu i nejvyššího vedení a nevznikaly zbytečné bariéry. Jsme přece součástí jedné firmy. Komunikace musí být obousměrná a já budu usilovat o to, aby možnost pro zpětnou vazbu přibývalo. Jak už jsem zmiňovala, chci posílit roli vedoucích týmů, protože ty jsou klíčovým pojítkem mezi vedením a zaměstnanci. Konkrétní kroky představíme na podzim. Hlavně chci dosáhnout toho, aby všichni cítili, že jsme na jedné palubě. V našem případě té vlakové. ■





Hůře a lépe hodnocené oblasti



13

Výsledek přepočítává celkové skóre na VÁŽENÝCH DATECH tak, aby nedošlo ke zkreslení danému tím, že některé skupiny zaměstnanců měly větší chuť se zapojit než jiné. Přepočítává se tak, aby jednotlivé složky ČD byly v souhrnném hodnocení zastoupeny přesně tak, jak jsou zastoupeny v celkovém počtu pracovníků.

velmi dobré hodnocení
(známky do 2,5 vč.)
obstojný stav
(známky nad 2,5 do 3,5 vč.)
problematický stav
(známky nad 3,5)

Den, kdy přestala proudit elektřina. A železnice obstála

Jak železničáři zvládli červencový výpadek proudu a co jim pomohlo udržet klid

V pátek 4. července 2025 se Česká republika během několika minut ocitla v jedné z největších energetických krizí posledních let. Nešlo o úplný blackout, ale o sérii rozsáhlých výpadků elektřiny, které zasáhly velkou část země a postihly přibližně milion odběrných míst, tedy asi šestnáct procent celé republiky. Zastavilo se pražské metro a tramvaje, nefungovaly semaforey, platební terminály. Největší zkoušku však výpadek znamenal i pro železnici, která je na dodávkách elektřiny naprosto závislá. Vlaky zůstaly stát v polích, dispečerů byli odkázáni na vysíláčky a improvizaci, informační tabule na nádražích zhasly. Právě v těchto chvílích se ale ukázalo, že když selže technika, obstojí lidé.



14

Příčinou celé události byl pád fázového vodiče na přenosové lince V411 u Žatce. Stalo se tak v 11:51. Krátce poté došlo k výpadku elektrárny Ledvice a už v 11:59 musel dispečer ČEPS odpojit přetíženou linku Milín – Chodov. Výsledkem byl rozpad soustavy do několika izolovaných „ostrovů“. Zasáhlo to osm krajů – Prahu, Středočeský, Ústecký, Liberecký, Královéhradecký, Pardubický, Olomoucký a částečně i Jihočeský. V Praze se okamžitě zastavily linky metra na pravém břehu Vltavy, tramvaje zůstaly stát mezi

zastávkami a tisíce lidí byly vyprošťovány z výtahů. Hasiči během odpoledne zaznamenali stovky výjezdů.

První problémy na železnici

Na železnici se první problémy objevily pozvolna. Z pražských nádraží odjížděly vlaky ještě podle jízdního řádu, ale brzy začaly uvadat. Ve Vraňanech muselo být několik souprav zastaveno zavčas a pod napětím, cestující raději zůstali uvnitř, kde fungovala klimatizace a minibar měl nezvyklý odbyt. O něco dál, v Lovosicích, se však už projevil

plný rozsah výpadku. Rychlík Labe zůstal stát na stanici s vypnutou lokomotivou, informační tabule zhasly a lidé posedávali po perónech. Vlakovodoucí sháněli informace, cestující se ptali na spojení a jediným zdrojem zpráv byly útržky z rádia.

Drama u Lukavce

Nejdramatičtější situace nastala na jednokolejce u Lukavce. Druhý rychlík Labe zastihl výpadek uprostřed rekonstrukce trati. Strojvedoucí zkontroloval sběrač, ale bylo jasné, že bez napětí se nepohne. Spo-



Analogové hodiny v Lovosicích přesně ukázaly, kdy se v širém okolí zastavil nejen drážní život. Právě sever Čech patřil mezi nejpostiženější regiony jak rozsahem výpadku, tak délkou jeho trvání.

Cestující dvou souprav Krušnohory měli alespoň to štěstí, že je dispečeri zastavili na nádraží, která zůstala pod proudem – ve Vraňanech a z druhé strany v Hněvčicích. Jejich cesta se sice zastavila, ale aspoň se mohli v parném dni schovat v chladu klimatizace uvnitř soupravy Interjet.



lu s vlakvedoucím museli rozhodnout, jak naložit s cestujícími. Nakonec se jim podařilo ve spolupráci s hasiči zajistit evakuaci. Autobus se k vlaku dostal právě díky tomu, že jedna z kolejí byla snesena. Cestující byli převezeni do nejbližší stanice a vše proběhlo v klidu. „Nefungoval ani mobilní signál. Hlavní bylo dostat lidi ven a nenechávat je čekat v polích,” řekl později strojvedoucí, který u vlaku zůstal do poslední chvíle.

Podobný příběh se odehrál na rychlíku R 927 vedeném vlakvedoucím Robertem Pecinou. Díky duchapřítomnosti stroje-

doucího souprava „dojela na výpary” až do stanice Praha-Horní Počernice. „Vlak už sotva dýchal, ale zastavení přímo u nástupiště nám nesmírně pomohlo,” popisuje Pecina. Spolu s kolegyní pak rozdávali cestujícím vodu, pomáhali seniorům a rodičům s dětmi, vystavovali potvrzení o nevyužitých jízdenkách a snažili se udržet klid. „Cestující nás překvapili – situaci přijímali s nadhledem a často i s humorem,” dodává. Po několika hodinách dispečeri přistavili náhradní soupravu a všichni mohli pokračovat dál.

Z pohledu dispečera

Velkou, i když neviditelnou roli sehráli dispečeri. Museli koordinovat desítky odstavených souprav, organizovat evakuace a řešit směny strojvedoucích, kteří zůstali s vlaky daleko po konci své služby. „Bylo to jako skládat puzzle, které někdo průběžně přemalovává,” shrnul jeden z nich. Zajištění náhradních posádek nebylo snadné – když vlaky stojí, jak se strojvedoucí dostane na místo, kde je potřeba? Přesto se díky koordinaci a spolupráci týmů podařilo udržet systém v chodu a připravit rychlé obnovení.



Obnova napájení začala už krátce po 13. hodině, kdy se podařilo znovu připojit pět z postižených krajů. Do 14:00 se část Prahy a středních Čech vrátila k normálu, ale sever zůstal odříznutý. Teprve kolem 17:30 se dodávky obnovily i v posledních oblastech. Celý systém se stabilizoval až večer, mezi 20. a 22. hodinou. Mezitím zůstávaly vlaky mimo jízdní řád, posádky sloužily přesčas a probíhaly složité přesuny souprav.

Výpadek ukázal křehkost moderní infrastruktury. Zatímco technici ČEPS analyzovali příčiny a vláda zasedla k mimořádnému krizovému štábu, provozní zaměstnanci ČD čelili realitě – stovkám cestujících, kteří potřebovali informace, vodu a klid. V médiích se objevilo označení blackout, odborníci však mluvili o sérii regionálních výpadků. Z pohledu železnice byl rozdíl spíše akademický. Bez napětí nefungují vlaky, návštěvnická, výhybky ani informační systémy.

16 Přes všechnu složitost se v celé republice projevilo i něco pozitivního. Cestující zachovali klid, často sami nabízeli pomoc, sdíleli vodu nebo se snažili odlehčit atmosféru. Partnerství mezi zaměstnanci a cestujícími bylo tím, co celou situaci pomohlo zvládnout.



Byla to v mnoha případech velmi složitá situace – nedostatek informací, cestující, kteří se jich logicky dožadovali, provozní problémy, nejistý výhled... O to více mě těší, s jakou svědomitostí a osobním nasazením jste dokázali nepříteli čelit. Cestující se mohou spolehnout, že v případě problémů s nimi zůstanete na jedné palubě. Doslova i obrazně.



Michal Krapinec

předseda představenstva
a generální ředitel Českých drah

Co si z výpadku odnášíme? Především to, že technika může selhat, ale lidská profesionalita nikoliv. Že improvizace a schopnost komunikovat s cestujícími jsou stejně důležité jako jízdní řád. Že cestující v krizových situacích dokážou být partnery, pokud dostanou férové informace. A že je nutné dále posilovat prevenci. Od revizí vedení po krizová cvičení a záložní zdroje.

Červencový výpadek elektřiny se zapíše do historie jako mimořádná událost. Připomněl, jak snadno se může každodenní jistota zhroutit a jak je důležité mít v záloze lidi, kteří si poradí. Obnova provozu trvala hodiny, ale proběhla organizovaně a bezpečně. Krize ukázala skutečnou sílu železnice. Není to jen síť kolejí a technologií, je to společenství profesionálů. A když „nefunguje nic“, fungují oni. A to je největší jistota, kterou česká železnice má. ■

Tento článek mohl vzniknout mimo jiné díky všem z vás, kdo jste nám zaslali své postřehy na kominikace@cd.cz. Velmi vám za to děkujeme a budeme rádi, když budete pokračovat i nadále.

Všechny zaměstnanecké slevy na jednom místě, nově i vstupenky na fotbal

Hned dvě novinky jsme si pro vás nachystali z oblasti benefitů. Na intranetu najdete novou přehlednou stránku s benefity, které opravdu využijete. A navíc díky partnerství s Ligovou fotbalovou asociací můžete každý týden vyrazit na zápas!

Naši zaměstnanci mají řadu výhod. Jen se o nich občas neví tak, jak by se slušelo. To se teď mění. Na intranetu najdete zbrusu novou stránku s přehledem všech slev, které můžete jako členové týmu Českých drah využít, ať už jde o nákup elektroniky, zážitky, kulturu nebo cestování. Vše je přehledně na jednom místě v sekci Benefity > Slevy. Žádné pátrání v e-mailech, žádné „tipy pod stolem“. Všechny nabídky pravidelně aktualizujeme a najdete mezi nimi třeba Alzu, Bosch, Karcher nebo výhodné vstupky do divadel a na výstavy. Doporučujeme si stránku uložit mezi oblíbené, určitě se k ní budete chtít vracet. Navíc se na ni

dostanete i z mobilu přes QR kód níže. Stačí se přihlásit do intranetu svými logserverovými údaji.

Benefitům nově přidáváme i sportovní nádechy. Díky novému partnerství Českých drah s Ligovou fotbalovou asociací rozdáváme každý týden vstupenky na zápasy první a druhé ligy – celkem až na 16 utkání týdně. Každý zaměstnanec si může vybrat konkrétní zápas a přihlásit se do slosování o vstupenky. Přihlašování je snadné a výherce losujeme vždy týden před výkopem, aby si mohl naplánovat cestu na stadion. Na přehled zápasů i přihlášku se dostanete také z dlaždice „Slevy a vstupenky“ na domovské stránce intranetu. ■



Sledujte slevy na intranetu i z mobilu.

Benefity

už dávno nejsou jen o jízdě zdarma. Najdete mezi nimi víc, než jste možná čekali.

ČD Benefity

Josef Kůta

46 let u dráhy a nikdy jsem neměl důvod měnit

Jaký je recept na profesní dlouhověkost? Josef Kůta na sklonku své právnické kariéry u Českých drah, která se natáhla od školy až po důchod, generalizovat nechce. Zároveň ale přiznává, že pro něj to byla kombinace celoživotního vztahu k dráze a zároveň absence hranice mezi pracovním časem a osobní zálibou. „Právničina pro mě vždy byla jen jiným druhem volného času,“ říká v bilančním rozhovoru.

Kdy jste na dráhu přesně nastoupil?

Druhého července 1979. Bylo to mé první zaměstnání a vydrželo mi až do závěru profesní kariéry. Je třeba ale poznamenat, že tehdy jsem nastupoval k Jihozápadní dráze ČSD, jedné z organizačních jednotek se sídlem v Plzni, pod kterou spadala rozsáhlá oblast od severozápadu přes západ, jih Čech, část středočeského regionu, a dokonce i malý kus Moravy. Jihozápadní dráha pak byl právní subjekt, tedy byla žalovatelná a zároveň mohla žalovat navenek.

Bylo vaším cílem stát se drážním právníkem, nebo to byla spíše náhoda?

No, nebyla. Vyrůstal jsem v drážním prostředí, tatínek i maminka pracovali na dráze prakticky celoživotně – tatínek dělal vlakvedoucího na osobních vlacích ve Zdicích, maminka prodávala jízdenky v osobní pokladně.

Nelákala vás původně spíše provozní pozice?

To víte, že ano! A na konci základní školy jsem s tím bojoval. Navíc mě tehdy ještě lákala kariéra v cestovním ruchu a inklinoval jsem k cizím jazykům. Což se střetávalo s celoživotní, už tehdy jasnou železniční vášní. Zásadní rozhodnutí nakonec přišlo a v těsném souboji zvítězil cestovní ruch, šel jsem na Střední ekonomickou školu do Berouna. Jenže někdy ve třetím ročníku jsme měli právní nauku, což mě velmi zaujalo a nakonec nasměrovalo na práva.

Pak jste dostudoval – a přišel jste se prostě zeptat ke drahám na zaměstnání?

V podstatě ano. Zatelefonoval jsem drážním telefonem od maminky, doma jsme žádný neměli, na právní odbor Jihozápadní dráhy v Plzni. Dostal jsem pozvání, abych se tam během několika dní zastavil na osobní pohovor, a pak už jsem zaklepal, vešel, představil se – a vzali mě.

V laickém pohledu jsou právní začátky často spojené s nezáživnými povinnostmi, než se proboujete k větším a zajímavějším záležitostem. Bylo to u vás také tak?

Spadl jsem do toho zpříma. Tehdy zrovna jedna kolegyně odcházela myslím na mateřskou a uvolnila se po ní agenda, tedy halda spisů, jak to tak bývá. Vše se řešilo papírovou formou, počítače nebyly. Najednou mimochodem byla velkou výhodou moje praxe v psaní všema deseti na psacím stroji ze školy, právníčina, to je hodně psaní. Uspořený čas jsem mohl věnovat dalšímu samostudiu, což se v začátcích velmi hodilo.

V mé agendě dominovalo pracovní právo, dokonce jsem i trochu publikoval, a postupně se přidaly další agendy směrem k občanskému a nemovitostnímu právu, jak bylo třeba. Vymáhání pohledávek, obrana proti žalobám za náhradu škody, byl to opravdu široký záběr. S prakticky všemi právními odvětvími jsem se dostal do styku, což se mi právě líbilo a vydrželo mi to celý profesní život. Což je hrozné takhle říct, pořád si neuvědomuju, že ta práce pro mě končí. (smích)

Který právní problém, na jehož řešení jste se podílel, vám nejvíce utkvěl v paměti?

To je ošemetné, v právu většinou ty věci, které navenek působí velkolepě, nemusí být z hlediska práva tak zajímavé. Což ale platí i naopak. I relativně marginální záležitost může být právně velice objevná a člověku umí hodně dát. Nejraději ale vzpomínám na ty případy, které zpočátku neměly velkou naději na dobrý konec, ale podařilo se dosáhnout příznivého rozsudku.

Dost složitá byla například kauza zápisu vlastnického práva do katastru nemovitostí jednoho většího středočeského nádraží. Dalo by se čekat, že půjde o záležitost dávno vyřešenou naposledy s velkou rekonstrukcí v 70. a 80. letech. Ale nebyla – uvnitř nádraží v rámci zastavěné plochy kdesi uprostřed vestibulu zůstala enkláva pozemků soukromého vlastníka. Kolem



Moc oceňuju možnosti vzdělávání. České dráhy mě vyslaly na spousty seminářů, odkud jsem si přinesl řadu pro práci zajímavých poznatků. Ono se to dráze nakonec muselo vyplatit, ale je třeba říct, že to zdaleka není u zaměstnavatelů pravidlem.

toho byly velké diskuse a osobní jednání, hodně lidí mě varovalo, že si na tom vylámu zuby, ale nakonec se to podařilo dát dohromady, z čehož jsem měl moc velkou radost.

Nakolik se vaše práce v průběhu let změnila?

V první řadě se velice změnil právní řád. Ale i podmínky, ve kterých jsme pracovali. S výpočetní technikou to je úplně jiná úroveň. Klasická právnická literatura má stále svůj význam, ale řada věcí je dnes digitalizovaná, můžeme se dostat mnohem jednodušeji k judikatuře, to nám nesmírně ulehčuje práci – ale musíme se v dostupných informacích umět vyznat a správně je interpretovat. To ostatně v současné době platí generálně.

Jak nyní hodláte naložit s volným časem?

Pro mě čas, který jsem strávil právníčinou, nebyl časem pracovním, tím méně ztraceným. Byl to jen jiný druh volného času. Dnes si odborný právnický časopis přečtu se stejným zaujetím jako beletrii. Pokud mi tedy zdraví dovolí, jistě bych se v nějaké podobě chtěl právu nadále věnovat. Jednou jsem do sebe všechnu tu judikaturu nasál jako houba, od toho se nelze jen tak odstříhnout.

V ostatních oblastech se rovněž chci věnovat nadále tomu, co mě baví a mám rád. Tedy cestování, poznávání přírodních i kulturních památek, mám velmi rád rozhledny... Za mého mládí se jezdilo za rozhlednami do Jizerských hor, tak jsem moc rád, že jsme se postupem času stali zemí rozhleden.

Je tohle klíčem k tomu vydržet u jednoho zaměstnavatele tak dlouho?

Překlenout rozdíl mezi prací a řekněme celoživotní vášní?

Těžko to zobecnit, každý to asi má jinak, ale já to tak vnímám. Nikdy jsem neměl důvod měnit. Materiální zabezpečení je zde přinejmenším srovnatelné s potenciálními konkurenčními zaměstnavateli, kteří by přicházeli v úvahu, ovšem taková myšlenka stejně nikdy nepřišla. Neměl jsem nikdy důvod, naopak. Dráha je srdcovka. ■

Rozvíjíme moderní formy vzdělávání

Dopravně vzdělávací institut, krátce jen DVI, dceřiná společnost Českých drah, slaví dvacáté výročí. Vzdělávání, školení, příprava lidí pro železniční profese, výcvik zaměstnanců a zvyšování kvalifikace mají u Českých drah, a předtím také u Československých státních drah, mnohem delší tradici. Dnes se ale staví na moderních formách a digitálních technologiích.

„Naše společnost je malá, máme dohromady zhruba 90 zaměstnanců a většina z nich jsou lektori. Působíme po celé republice. S naší prací se setká každý zaměstnanec Českých drah i většina společností ve Skupině ČD a také mnoho zaměstnanců externích firem, jejichž činnost je spojená se železničním prostředím. Základem našich služeb je povinné vzdělávání a vstupní školení spojená s bezpečností práce v atypickém drážním prostředí. Nabízíme ale řadu dalších školení a forem vzdělávání, od přípravy strojvedoucích přes svářečskou školu po výuku jazyků, a v neposlední řadě i soft skills,“ stručně představuje činnost DVI předsedkyně představenstva Radka Drápelová.

Soustavná příprava

DVI získal jako první v Česku akreditaci pro výuku strojvedoucích. Kurzy připravující nové strojvedoucí probíhají na pracovišti v České Třebové a uchazeči o tuto profesi mohou využívat moderní zázemí včetně jedinečného trenažéru.

„Českou Třebovou projde každoročně více než stovka uchazečů o náročnou profesi strojvedoucího. Většinou je připravujeme pro naši mateřskou společnost. Máme tam i svářečskou školu. To je profese, o kterou je mezi zaměstnavateli ve všech technicky zaměřených firmách velký zájem, a člověk s naším certifikátem

ze svářečské školy se rozhodně nemusí bát o práci,“ upozorňuje Radka Drápelová.

Svářečská škola DVI je v oblasti výuky a zkoušek svářečů zapojená do systému České svářečské společnosti ANB. Certifikáty, které zde absolventi získají, mají celostátní i mezinárodní platnost. Škola je zároveň držitelem oprávnění k provádění školení a zkoušek pro České dráhy i Správu železnic a její absolventi najdou uplatnění v široké škále technických profesí.

Moderní formy

Radka Drápelová oceňuje velkou podporu zavádění nejmodernějších technologií při vzdělávání ze strany akcionáře, tedy Českých drah. „Pořízení nových technologií je spojené s větší počáteční investicí, kterou zajišťují právě České dráhy, a my na nich potom školíme. Takové formy vzdělávání oslovují hlavně mladé lidi, které potřebujeme přivést k železnici.“ Velkou zásluhu na tom má Blanka Havelková, členka představenstva a náměstkyně pro lidské zdroje, která má ve své kompetenci a podporuje využívání nejnovějších technologií.

Virtuální realita mění způsob, jakým se školí železničáři. Ještě nedávno šlo o experiment, dnes už je součástí běžné praxe u vlakového personálu. Díky speciálním brýlím a simulacím si mohou zaměstnanci vyzkoušet situace, které by v reálném provozu mohly být riskantní, a to v naprostém

„ Jsme malá firma postavená na lidech. Navzdory nejmodernějším technologiím, trenažérům, virtuální realitě, umělé inteligenci a dalším moderním technologiím, které do vzdělávání zapojujeme, je stále nejdůležitější práce lidí s lidmi. Ne každý, byť by byl sebelepší odborník, se hodí na školitele. Musí to být osobnost a velmi důležitá je empatie a trpělivost, schopnost pracovat s lidmi. Pro mě je také důležité zapojit všechny kolegy od vedení po jednotlivé školitele do fungování DVI, do plánování a tvorby naší strategie nebo do rozvoje nových produktů. Pouze pokud se zaměstnanci ztotožní s vizí firmy a přijmou ji za svoji, pak můžeme být úspěšní.“



Radka Drápelová
předsedkyně představenstva DVI



bezpečí učebny. Výhodou je, že se teorie okamžitě propojuje s praxí. Účastníci školení tak nejsou jen pasivními posluchači, ale doslova vstupují do modelových situací a učí se reagovat tak, jako by stáli na skutečném perónu nebo přímo ve vlaku.

Nové možnosti

DVI se nevěnuje jen školení a vzdělávání zaměstnanců. Zapojuje se do výzkumných projektů. V současnosti realizuje ve spolupráci s Centrem dopravního průzkumu a za podpory Technologické agentury ČR a Ministerstva dopravy ČR projekt nazvaný Postoj strojvedoucích k automatizaci.

Ta proniká do všech odvětví včetně řízení hnacích vozidel. Moderní stanoviště strojvedoucího připomíná moderní dispečink s mnoha monitory. V praxi se užívají mobilní telefony, tablety obsahují služební pomůcky, řízení kontroluje vlakový zabezpečovač ETCS a usnadňuje technologie AVV.

Cílem výzkumu je zjistit skutečný stav interakce mezi strojvedoucím a nejmodernějšími technologiemi. Tedy jak strojvedoucí reagují na ohromné množství digitálních technologií a naopak jak ony ovlivňují činnost člověka v životně důležité pozici při řízení vlaku.

Požádat o pomoc není ostuda

Velmi důležitou součástí DVI je centrum psychologických služeb. Klasickými psychotesty dnes procházejí pouze strojvedoucí, ale pod velký psychický tlak se může dostat kdokoli.

„Na každého z nás se valí neskutečné množství informací a jsme pod značným tlakem a prakticky nepřetržitě žijeme ve stresu. Každý ho zvládá jinak. Pak se někteří z nás mohou dostat do krize a není ostuda v takové chvíli požádat o pomoc nebo o radu. Není to žádná diskvalifikace a je určitě lepší obrátit se na profesionály s pracovním, rodinným nebo jiným osobním problémem, než pak udělat nějakou osudovou, zkratkovitou chybu, a i od toho zde je DVI,“ říká Radka Drápelová.

DVI má k dispozici tým zkušených psychologů, kteří se dlouhodobě věnují krizovým intervencím. Pomáhají zaměstnancům, kteří prošli mimořádnou událostí, ale i těm, kdo řeší náročné situace v osobním či pracovním životě. Své služby nabízejí bezplatně všem zaměstnancům prostřednictvím psychologické intervenční linky Českých drah. ■



Psychologická pomoc

Každý z nás se v životě může dostat do situace, která je pro něj složitá a zdánlivě neřešitelná. Pro takové případy jsou tu profesionální psychologové DVI, kteří jsou připraveni pomoci radou nebo psychologickou intervencí všem zaměstnancům Skupiny ČD. Ať se jedná o starosti v pracovní oblasti, nebo soukromí, čelíte negativním informacím, se kterými si nevíte rady, neváhejte kontaktovat a žádejte pomoc na intervenční lince ČD zajištěné DVI.

Pracoviště Praha:

+420 607 053 403

Pracoviště Olomouc:

+420 607 052 945

Volejte v pracovní dny, vždy mezi 8. a 15. hodinou.

Praha má nové nádraží

Vznik nového nádraží uprostřed města je na české poměry skutečně výjimečnou záležitostí. Moderní železniční stanice Praha-Bubny přináší cestujícím vyšší komfort, lepší přestupy, a navíc krátkodobě ulevuje od náročných výluk v okolí. Stavba zároveň naznačuje budoucí podobu klíčové příměstské tratě z Prahy do Kladna – největšího města Středočeského kraje.

Celá přestavba v oblasti pražských Bubnů a Zátor včetně modernizace části tratě směrem na Dejvice je součástí komplexní přestavby jednokolejné trati z Prahy do Kladna s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha. Nově na tomto místě vyroste standardní příměstská, dvoukolejná a elektrifikovaná trať.

Stavba patří k jedenácti etapám, mezi nimiž už byla dokončena například rekonstrukce Negrelliho viaduktu, modernizace městské dráhy Kladno – Ostrovec i úsek Praha-Bubny – Praha-Výstaviště. Právě na Negrelliho viaduktu zde navazuje takzvaný rozplet, který vlaky směřuje buď na Kladno, nebo na Kralupy nad Vltavou a dále na Ústí nad Labem. Bezprostředně za ním začíná nádraží Praha-Bubny.

Velkolepé nádraží

Nové Bubny mají s původním nádražím společný jen název. Stojí jižněji, přímo u stanice metra C Vltavská a stejnojmenného tramvajového uzlu. V přízemí čeká

cestující zázemí s obchody, do budoucna sem bude převedena i tramvajová trať.

Po výjezdu eskalátory či výtahy do prvního patra se cestující ocitnou v samotné železniční stanici. Kulatými světlíky originálně osvětlený prostor nabízí tři nástupiště – dvě boční a jedno ostrovní – se čtyřmi kolejemi. Dále již pokračují dvě samostatné dvoukolejné tratě po nových estakádách. Kratší, pravá pokračuje místy zrušené zastávky Praha-Holešovice zastávka, aby se napojila na trať směrem z nádraží Praha-Holešovice směrem na Kralupy nad Vltavou. Levá estakáda míjí původní bubenské nádraží, budoucí Centrum paměti a dialogu Bubny připomínající tragický osud deportovaných pražských Židů, a táhlým levým obloukem pokračuje směrem k nové zastávce Praha-Výstaviště. Trať je zde nově dvoukolejná a s přípravou na elektrifikaci, původní násep nahradila nepřilíhající betonová estakáda,



Podívejte se na více fotek z nového nádraží.

kteřou však v budoucnu mají polidštit obchodní jednotky v přízemí.

Zastávka Praha-Výstaviště se dvěma bočními nástupišti vznikla v bezprostřední blízkosti stejnojmenné tramvajové smyčky, vstupu do parku Stromovka a logicky i areálu samotného výstaviště.

Modernizace trati Praha-Bubny – Praha-Výstaviště

Výstavba:
01/2023–08/2025

Zahájení provozu:
Sobota 2. srpna 2025
(vlaky do Kralup a Ústí nad Labem),
pondělí 4. srpna 2025
(vlaky do Kladna)

Délka modernizovaného úseku:
1,3 km (prakticky celý na pilířích)

Náklady:
5,64 mld. Kč

Financování:
EU (CEF – Nástroj pro propojení Evropy)
–85 % způsobilých nákladů

Součást projektu:
Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno (11 etap)





Na Kladno však nadále pokračuje původní jednokolejná trať. Motorové vlaky se sem vrátily v pondělí 4. srpna, kralupská část trati včetně Bubnů byla zprovozněna už v sobotu 2. srpna 2025.

Dočasný návrat

Zatímco moderní RegioPantery obsluhující linku S4/U4 mezi Masarykovým nádražím, Kralupy a Ústím se na nové koleje nastěhovaly natrvalo, motorové soupravy linek S5, R24 a R45 do Kladna tu mají jen dočasný azyl. Už letos má začít modernizace trati z Ruzyně do Kladna a v příštím roce výběr zhotovitele pro úsek z Výstaviště do Dejvic. Nejnáročnější bude tunelový úsek mezi

Na historii se nezapomnělo

Součástí přestavby v oblasti pražských Bubnů je i nové využití původní nádražní budovy. Ta se postupně proměňuje v Centrum paměti a dialogu Bubny, které připomene téměř padesát tisíc pražských Židů deportovaných z tohoto místa v letech 1941–1945. Projekt navazuje na historický význam stanice, citlivě rozšiřuje původní architekturu a zachovává její charakteristické prvky. Slavnostního otevření se veřejnost dočká přibližně za dva roky.

Dejvicemi a Veleslavínem, kvůli kterému bude Veleslavín po určitou dobu konečnou stanicí od Kladna.

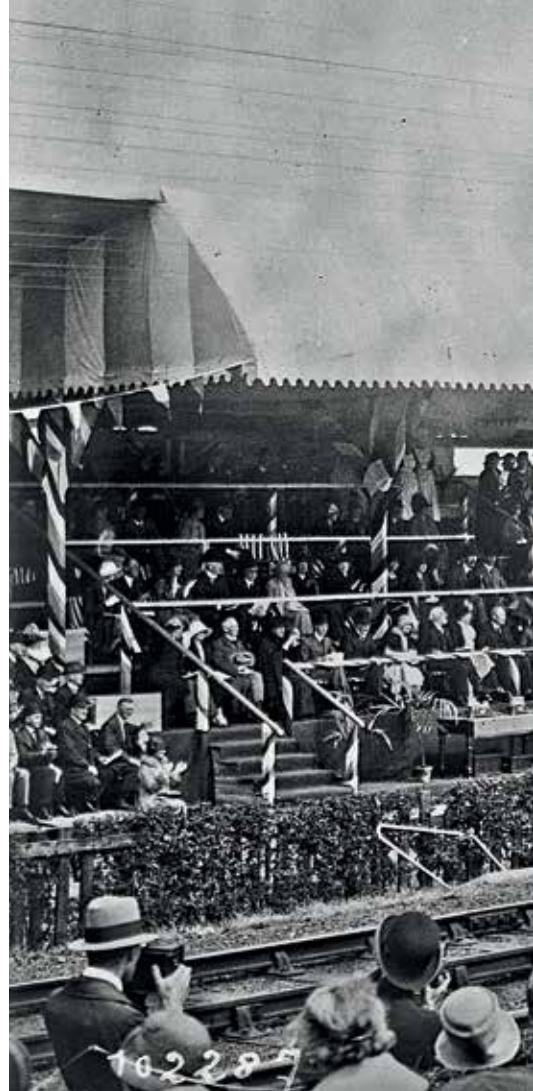
Středočeský kraj pak plánuje na trati po jejím dokončení provozovat v taktu moderní, pravděpodobně patrové elektrické jednotky s kapacitou minimálně 380 ces-

tujících v rámci linky S55. Výběr dopravce už běží a nová, třicetiletá smlouva má vstoupit v platnost od jízdního řádu 2029. Do doby dokončení celé trati se budou jízdní modely ještě vyvíjet, vždy však s cílem nabídnout cestujícím lepší a pohodlnější spojení. ■



Má 200 let a stále nepatří do starého železa

Železnici je 200 let. V roce 1825 byla otevřena první parostrojní železnice ve Velké Británii. Brzy nato se začal psát příběh železnice po celé Evropě i v zámoří. Jako připomínka této události se u nás v září slavil Den železničářů a nyní slavíme Den železnice. Je to svátek všech železničářů, železničních fanoušků i zákazníků.



Sto let od otevření dráhy z Darlingtonu do Stocktonu si Angličané připomněli jízdou repliky stroje Locomotion a několika vozů.

Za vším hledej uhlí. Začátek průmyslové revoluce na přelomu 18. a 19. století je spojený s vynálezem parního stroje a k jeho pohonu bylo potřeba uhlí. Hodně uhlí. V čele průmyslové revoluce stála Velká Británie, která disponovala jeho velkými zásobami. Jen ho vykopat a dovézt ke spotřebitelům. Zpočátku se používaly charakteristické úzké anglické lodě a hustá síť kanálů. Pod vlivem zkušeností z prvních, většinou důlních železnic začali někteří podnikatelé uvažovat o stavbě železných cest místo dalších kanálů.

Začalo to na severu Anglie

To byl i případ majitelů dolů v hrabství Durham na severu Anglie, kteří se rozhodli na začátku 20. let 19. století postavit odbyt svého uhlí na železnici místo na vodě. Dráha měla začínat poblíž Shildonu a Darlingtonu a směřovat do přístavu Stockton na řece Tees u ústí do Severního moře. Její zakladatelé se obrátili na George Stephensona, který sloužil jako strojvedoucí a technik na jedné ze

soukromých důlních železnic, aby projekt připravil. Stal se jejich hlavním inženýrem s ročním platem 660 liber.

Navrhnul finální trasování 25 mil (40 km) dlouhé dráhy a stanovil rozchod kolejí vyráběných z litiny a z kujného železa na 4 stopy a 8 palců, v metrické míře 1 422 mm. Stavba začala v roce 1822 a za tři roky, 27. září 1825, byla první veřejná parostrojní železnice na světě ze Stocktonu do Darlingtonu otevřena.

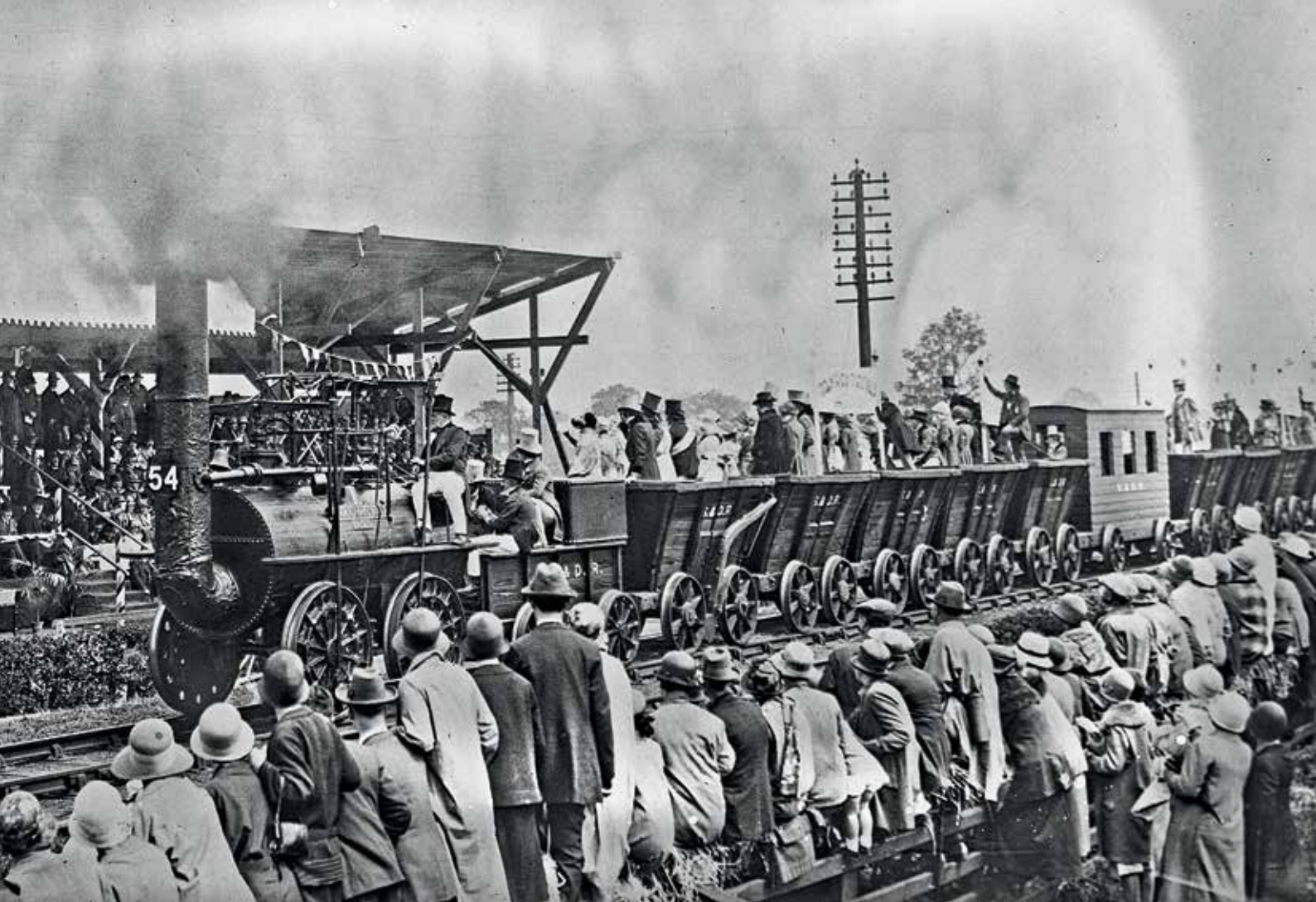
Lokomotiva číslo 1

Do čela prvního vlaku se postavil stroj Locomotion číslo 1, mimochodem dal jméno lokomotivě v mnoha jazycích světa. Za ní bylo připojeno 12 vozů s uhlím, jeden vůz plný pytlů s moukou a 21 vozů vybavených lavicemi, do kterých mělo nasednout 300 lidí. Nakonec se jich tam prý namačkalo až dvakrát víc.

První jízdu doprovázely komplikace. Jednomu vozu upadlo kolo, tak ho prostě vyřadili ze soupravy a shodili z kolejí. Opravu potřebovala i lokomotiva, která



První drážky využívající pro přepravu vozíků dřevěné trámy se objevily v dolech už ve středověku. S nástupem průmyslové revoluce začal vývoj prvních pohyblivých parních strojů. Za vůbec první lokomotivu světa se považuje stroj vyrobený Angličanem Richardem Trevithickem v roce 1804. Pak se začaly objevovat první pokusy s parními lokomotivami a krátkými důlními železnicemi. V roce 1812 zkonstruoval John Blenkinsop legendární „ozubnicovou“ lokomotivu. Jedna z prvních důlních železnic fungovala v anglické oblasti Killinworth bohaté na uhelné doly. Otec železnice a vynálezce úspěšné lokomotivní konstrukce George Stephenson tam od roku 1814 zkonstruoval několik prvních, experimentálních strojů. Mezi první patřila lokomotiva Blücher, která utáhla 30 tun rychlostí až 6 km/h.



Repliku vozu na uhlí z roku 1829 lze obdivovat v železničním muzeu v Norimberku.

prý dokázala s uvedeným vlakem vyvinout rychlost až 24 km/h. Většinou se však pohybovala rychlostí mezi 16 až 19 km/h. Cestovní rychlost nakonec dosáhla 13 km/h.

Při zahájení provozu došlo také k první nehodě. Železnice přilákala davy lidí, kteří ověsili vozy ze všech stran. Jeden muž zavěšený na vagónu zvnějšku se neudržel a spadl pod vlak, který mu pak rozdrtil nohu.

Uhlí je všechno

Hlavní přepravní komoditou bylo uhlí. Za tři měsíce od zahájení provozu bylo přepraveno 10 000 tun. Na železnici se přepravovali i cestující. Na rozdíl od nákladu však formou „kočky“, a to až do roku 1833. Teprve potom začaly tahat parní lokomotivy osobní vozy, které vycházely z tehdejších kočárů.

Brzy po otevření první železnice začala výstavba dalších drah po celém světě. Motivací pro jejich vznik byla především

doprava uhlí, soli a dalších substrátů. Také první parostrojní dráha v Rakousku-Uhersku mířila z metropole k uhelným a solným dolům ve Slezsku a v Haliči. Výhody dráhy brzy poznala i armáda a železnice se stala strategickou infrastrukturou. Její stavbu podporovaly vlády všech zemí.

Nepatří do starého železa

Železná dráha ani po 200 letech nepatří do starého železa. I když se nyní v Evropě potýká nákladní doprava s problémy v důsledku poklesu přeprav tradičních „železničních“ komodit, jako bylo uhlí nebo rudy, nedokážeme se bez ní obejít. Její nezastupitelné místo je v oblasti kombinované dopravy. Bez železnice se neobejdou „důlní“ dráhy v Austrálii, ve Skandinávii ani jinde ve světě, a bez kvalitní příměstské železnice by se zhroutilo fungování všech metropolitních oblastí po celém světě. Nové perspektivy otevírají vysokorychlostní železnice. Množství inovací a novinek z oblasti železniční dopravy dokazuje, že ještě dlouho železnice do starého železa patřit nebude. ■

Regionální den železnice Bohumín

Letošní regionální oslavy svátku železnice se v Bohumíně konají v sobotu 27. září od 10 hodin. Nebudou chybět jízdy zvláštních vlaků ani doprovodný program na nádraží.



Sleva 20% na produkty Leifheit

Značka Leifheit se zaměřuje na čtyři hlavní oblasti: žehlení, sušení, úklid a kuchyňku. Při nákupu stačí vložit do pole „Dárky a slevy“ slevový kód a kliknout na „Přidat“. Sleva se vám poté automaticky odečte z celkové ceny objednávky. Vztahuje se na veškerý sortiment včetně již zlevněného zboží. Slevový kód: benee3



Fotokoutek

Pochlubte se svými fotoúlovky

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

Fotografie zasílejte do 19. září 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.



Národní den železnice 2025

Velkolepá akce, která se letos uskuteční 20. září v Nymburku, přivítá desítky kusů historické i moderní železniční techniky. Areál bude již tradičně rozdělen do tří světů – světa historie, změny a zábavy. Nebude chybět ani noční show.



Ušetřete 20% na nářadí Bosch

Se slevovým kódem CD-PODZIM-20 můžete až do konce roku využívat exkluzivní slevu 20% na kvalitní nářadí, zahradní techniku a čisticí přístroje s výjimkou již zlevněného zboží a měřicí techniky.



Čtenářské foto



Svou fotku z pohodové dovolené ve Švýcarsku nám zaslal náš vlakvedoucí Martin Juřík z RP ZAP Ostrava. „Putování po této nádherné zemi doporučuji každému, ať už milovníkům hor, jezer, krásné přírody, ozubnicových drah, lanovek, lodí, železnice... Každý si přijde na své. Do pracovního procesu se rád vrátím, protože ho nemám monotónní, pracuji v kumulované funkci vlakvedoucí osobních vlaků/osobní pokladní, takže mám o rozmanitost postaráno.“ Moc děkujeme za zaslání a posíláme drobnou odměnu!

POMŮCKA: APADA, CHABAT, NAVĚTA, POVL., VICHY	DÁNSKÁ VARIANTA JMENA PAVEL	ČESKÝ SPISOVATEL (ZDENĚK)	POHYBOVÉ ÚSTROJÍ	MAĎARSKÉ VÍNO	TÝKAJÍCÍ SE ÚTOČISTĚ		NA KTERÉM MÍSTĚ	NEBEZPEČÍ NEZDARU (HOVOR.)	JMÉNO SKLADATELE NEDBALA	POSKY- TOVAT (KNIŽNĚ)		ŘÍMSKY 2550	TAŽNÝ PTÁK	PŘÍLEŽI- TOSTNÁ KOUPE	PÁLIT
POLOTUHÁ HMOTA						TERÉNNÍ ZÁVOD					MOŘSKÝ PLOUTVO- NŮŽEC				
ODVÁŽENÍ						KOTOUČ					SILNÁ ČERNÁ KÁVA				
ZAČÁTEK TAJENKY						RANNÍ NÁPOJE					FRANCOUZSKÝ KOMIK				
POPĚVEK							URÝCHLENÍ CHEM. REAKCE								
	ŠUMAVSKÉ JEZERO	PLYNNÝ NASYCENÝ UHLOVODÍK	DĚTSKÁ HRAČKA					OTROK (KNIŽNĚ)				SADA			
			NOTOVÝ ZÁPIS					STAROŘEK				DŘEVNÝ LIH			
LEPIDLO				NAUKA (SLOV.)					TÍM SMĚREM				PORODNOST (MEDIC.)	UMĚLÝ MEZINÁRODNÍ JAZYK	POTOMEK
				PLEMENO PSA					SEVER. PŘE- ŽIVKAVEC						
PŘÍDELENEC						ZPĚVNÝ PTÁK				BÍLÝ SPORT					
						DŮSLEDEK				KORÝŠ					
VÁNOČNÍ RYBA (RUSKY)					DÁRCE (ODBORNĚ)							ZDE			
					ZNOJ							NÁTĚR			
PROTINOŽEC								MAĎARSKÉ JEZERO							
								MOŘSKÁ VYDRA							
	NA NĚJAKÉ MÍSTO (BÁS.)	EDÉM	CO						ROSTLINA DOSNA					STÁTNÍ POKLADNA	AFRICKÝ STÁT
			KLOUDNĚ						ŠACHOVÁ REMIZA						
KULOVITÁ BAKTERIE				SLOVENSKÝ NÁR. PARK						OKOLO					
				OPATŘOVAT KOLKY						BUDDHIST. HROBKA					
ÚTOK					KONAT						BÝV. ITALSKÉ PLATIDLO				
					AMERICKÁ ZPĚVAČKA						ŠUMIVÉ VÍNO				
SYMBOL KRUTOSTI						VZLETNÝ PROJEV						LITINOVÝ PLÁT			
						ZN. OBRÁBĚ- CÍCH STROJŮ						OBYTNÝ PŘÍVĚS			
NÍZKÉ ZÁVODNÍ SANĚ									JIHOAMERICKÝ SAVEC						
									JEDNOTKA HLASITOSTI						
	MOTOROVÉ KOLO	STARO- PERSKÝ PALÁC	STŘEŠNÍ KONSTRUKCE					KRÁTKÉ KABÁTY					OVES (BOTAN.)	ZÁNĚT SLIZNICE	DRÁHY
			ŽENSKÉ JMÉNO					SLOV. ŘADOVÁ ČÍSLOVKA							
EGYPTSKÁ BAVLNA					SOUSTŘEDĚNÉ INKASO					KŘÍDLO BUDOVOVÝ					
					SLOV. HISTO- RICKÉ ÚZEMÍ					MOHAMEDŮV DRUH					
SLEZSKÉ MĚSTO						PODLAHOVÉ KRYTINY					VYHYNULÝ NÁJEZDNÍK				
						OSTRAVSKÁ SPZ					SOUHLAS				
DRUH KUŽELO- SEČKY									VÝBRUS DRAHÝCH KAMENŮ						
UPRAVOVAT (TEXT)									JIŽNÍ PLOD						
STUPEŇ VÝKONNOSTI V JUDU				CIZÍ ZNAČKA KOSMETIKY					PODMOŘSKÉ RADÁRY						

Ve spolupráci s našimi zahraničními partnery nabídneme v jízdním řádu 2026 nová spojení s Evropou. Od prosince zamíří naše soupravy až na jih Rakouska do těsné blízkosti slovinských a italských hranic. A od května příštího roku se s námi dostanete pohodlně i do dánské metropole.

Vyluštěnou tajenku křížovky zasílejte na e-mail komunikace@cd.cz do 19. září 2025. Abyste mohli být zařazeni do slosování, uveďte prosím své celé jméno a pracovní pozici u ČD, a. s. Vylosovanému šťastlivci zašleme dárek a v příštím vydání uveřejníme jméno i pracoviště výherce. Těmi posledními jsou Roman Smejkal z RPP Brno, Miroslav Kolářek RP ZAP Ostrava a Robin Bicek z RP ZAP České Budějovice. Gratulujeme!

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



**Přečtěte si časopis
Železničář také
elektronicky.**

Milujete práci, která dává smysl?

Staňte se naším kolegou



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



České dráhy
Moderně a spolehlivě