

● **Reakce na článek - Nedostatečná zábrzdňá vzdálenost .. str. 2** ● **Rok 2025: Přesnější vlaky, nové vlaky, stabilní počet cestujících ... str. 2** ● **Právní okénko ... str. 2** ● **Modernizace Masaryčky pokračuje ... str. 2** ● **Z fotoarchivu Milana Justa – Čierny Balog ... str. 3** ● **Historické železniční dědictví ČD čeká další rozvoj ... str. 4**



číslo 3

16. února 2026
ročník 79



Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

CRP ZO bude spojena s oslavami 130. výročí FSČR Strojvůdkyně i bývalí funkcionáři

Celostátní rada předsedů základních organizací se letos uskuteční 26. března v hotelu Olšanka v Praze. Jednání bude spojeno s oslavami 130. výročí Federace strojvůdců.

Podle slov prezidenta FSČR Jaroslava Vondrovce se jednání CRP ZO FSČR uskuteční v souladu s ustanovením příslušného článku Stanov FSČR 26. března ve velkém sále hotelu Olšanka v Praze.

Program CRP

Hlavním cílem setkání bude posoudit a zhodnotit hospodářské výsledky a celkovou činnost odborové organizace FSČR za rok 2025 včetně čerpání rozpočtu centrálního konta FSČR a čerpání prostředků ze sociálních fondů FSČR. Dále schválit návrh rozpočtu a plán práce pro rok 2026. Na jednání zazní zpráva o činnosti Ústřední revizní komise, Tiskového centra, informace o zajištění právní ochrany našich členů od našich smluvních advokátů, zpráva o činnosti

na úseku BOZP FSČR a případně dalších. Záleží jen na přítomných delegátech, jakými dalšími oblastmi se budou chtít zabývat.

Hudba a tanec po schůzi

Prezident J. Vondrovic také uvedl, že po ukončení jednání CRP ZO FSČR proběhnou od 15 hodin oslavy 130. výročí založení FS. Zúčastní se jich kromě předsedů ZO FSČR a bývalých funkcionářů P-FSČR také ženy strojvůdkyně. Profese strojvedoucích bývala dříve doménou mužů, což již v dnešní době neplatí. Prezidium FSČR chce proto tímto krokem dát najevo, že si kolegyň strojvůdkyň váží a vítá jejich narůstající počet. V současné době jich FSČR eviduje 65.

A protože na oslavách zahraje

hudební skupina, účastníci budou mít možnost si i zatančit.

Turnaj v České Třebové

U příležitosti 130 let FS dále plánuje uskutečnit v září letošního roku mezinárodní fotbalový turnaj v České Třebové, která se již v minulosti pro podobné akce osvědčila. A zatímco oslavy v rámci CRP ZO FSČR proběhnou bez účasti zástupců zaměstnavatelů a dalších institucí a organizací, s kterými FS spolupracuje, s jejich pozváním se naopak počítá právě do České Třebové. Na turnaj budou podle prezidenta Vondrovce také pozváni kolegové ze Slovenska a Polska.

Na Celostátní radu předsedů základních organizací Federace strojvůdců České republiky bude také přichystáno mimořádné dvojčíslo Zájmy strojvůdce, které bude tematicky zaměřeno na 130. výročí organizace. (red)

Novým šéfem SŽ Tomáš Tóth

Bývalý generální ředitel ČD Cargo Tomáš Tóth byl od 1. února pověřen vedením Správy železnic. Rozhodla o tom jednomyslně správní rada na svém prvním zasedání v obměněném složení, které vedl nový předseda Martin Kolovratník.



Tomáš Tóth se narodil v roce 1981 v Pardubicích, vystudoval management, marketing a logistiku na Univerzitě Pardubice. Působil v řídicích pozicích ve skupině České dráhy, v letech 2018–2025 let byl výkonným ředitelem a v letech 2020–2025 zároveň předsedou představenstva největšího českého nákladního dopravce ČD Cargo.

Vláda na svém jednání 25. ledna vydala usnesení, na jehož základě se změnilo personální složení Správní rady Správy železnic. Předsedou byl jmenován Martin Kolovratník, členy zůstávají také Ladislav Němec a Martin Červíček, které nově doplnil Tomáš Tóth. (sž), foto Martin Ježek

Vectron 384 001 na trať

První moderní lokomotiva schválená pro osobní dopravu pro rychlost až 230 km/h míří do provozu.

Jeden z nákladních železničních dopravců zařadil koncem ledna do provozu první lokomotivu Siemens Vectron, kterou má v tříletém pronájmu. Moderní lokomotivu bude dopravce využívat především pro přepravu štěpky a dřeva v Česku i zahraničí. Od letošního roku budou nasazovat lokomotivy Vectron také České dráhy.

Právě České dráhy se stanou významným odběratelem lokomotiv Vectron. Národní dopravce si na začátku roku 2022 objednal celkem 50 vícesystémových lokomotiv Vectron MS. Dodávky již probíhají a zahájení pravidelného provozu je plánováno od ledna tohoto roku. Lokomotivy mají být nasazeny především v mezinárodní osobní dopravě, kde umožní rychlejší a efektivnější přeshraniční spojení.

Lokomotiva Vectron od společnosti Siemens Mobility získala schválení Evropské železniční agentury (ERA) pro osobní dopravu rychlostí až 230 km/h.

Jde o první moderní lokomotivu s tímto povolením, které aktuálně platí pro Německo, Rakousko, Českou republiku, Slovensko, Polsko a Maďarsko. V další fázi se počítá také se schválením pro Dánsko.

Lokomotivy jsou vybaveny systémem ETCS Siemens Trainguard 200 odpovídajícím Baseline 3.6. Součástí výbavy jsou také národní vlakové zabezpečovače potřebné pro provoz v jednotlivých schválených zemích. Nejvýznamnější konstrukční změnou oproti dosavadním verzím je úprava převodového poměru, která umožňuje dosažení vyšší maximální rychlosti.

Platforma Vectron patří dlouhodobě k neúspěšnějším v Evropě. Siemens Mobility dosud prodal více než 2 800 těchto lokomotiv více než 110 zákazníkům a celkový průběh flotily přesáhl 1,3 miliardy kilometrů. Lokomotivy Vectron jsou schváleny pro provoz ve 20 evropských zemích. (sie)

Z mezinárodního workshopu CCS TSI & ERTMS Open Days ETCS by měl být co nejjednodušší

Ve dnech 20. až 21. ledna se ve Fantově sále v železniční stanici Praha hlavní nádraží uskutečnil mezinárodní workshop CCS TSI & ERTMS Open Days. Akce, která byla zaměřena na další rozvoj a implementaci evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS a souvisejících technických specifikací interoperability. Federaci strojvůdců reprezentoval člen prezidia David Votroubek.

Dopolední program prvního dne workshopu patřil strategickým pohledům klíčových institucí a významných aktérů železničního sektoru.

Role a význam zabezpečovače

Konferenci oficiálně otevřeli zástupci Evropské železniční agentury (ERA) a sdružení UNIFE. Úvodní vystoupení zdůraznila význam jednotného evropského železničního prostoru a roli ETCS jako základního pilíře bezpečnosti a interoperability. Následně vystoupil ministr dopravy České republiky Ivan Bednárik, který představil strategickou vizi zavádění systému ERTMS v České republice včetně vazby na modernizaci železniční infrastruktury a dlouhodobé cíle resortu dopravy.

Pohled evropského regulátora přiblížili zástupci ERA, kteří se zaměřili na mandát agentury při přípravě nové generace technických specifikací CCS TSI. Na ně navázali zástupci klíčových národních institucí a subjektů.

Za Drážní úřad vystoupil odborný ředitel Radek Šafránek, který se věnoval bezpečnostnímu pohledu na implementaci ETCS. Správu železnic zastupoval z úseku generálního ředitele Radek Čech, jenž prezentoval zkušenosti infrastruktury s postupným zaváděním systému. Za ČD vystoupil člen Představenstva a náměstek GR Jiří Jeřeta, který se zaměřil na dopady ETCS z pohledu dopravce a provozu.

Spolupráce nutná

Dopolední blok doplnili také zástupci

dodavatelského průmyslu. Za Škodu Plzeň vystoupil Petr Novotný, který přiblížil zkušenosti s palubními jednotkami ETCS. Společnost AŽD Praha reprezentoval její generální ředitel Zdeněk Chrdle, jenž se věnoval především traťové části systému a její integraci. Dopolední část uzavřela společná diskuse, která potvrdila, že úspěšná implementace ETCS vyžaduje úzkou spolupráci státu, infrastruktury, dopravců, výrobců i zaměstnanců v provozu. Dopolední část prvního dne byla věnována odborným workshopům a technickým prezentacím zaměřeným na praktické zkušenosti s projekty ETCS na infrastruktuře i na vozidlech.

Postupy se v praxi liší

Druhý den mezinárodní konference, který se konal ve středu 21. ledna 2026, byl věnován především praktickým zkušenostem s implementací systému ETCS v ČR a v dalších evropských zemích a jejich dopadům na každodenní železniční provoz.

V dopoledním bloku zaměřeném na zkušenosti a poučení z dosavadního zavádění ERTMS v ČR vystoupili zástupci státní správy, infrastruktury, dopravců i odborových organizací. Výrazný prostor zde dostal také pohled strojvedoucích, který prezentoval Pavel Corradini z ČD. Ve svém vystoupení představil zkušenosti s provozem ETCS z praktické pozice strojvedoucích, přičemž upozornil na skutečnost, že provozní postupy se v praxi výrazně liší v závislosti na výrobci palubní jednotky ETCS

(OBU). Konkrétně poukázal na rozdílné umístění ikon v OBU, odlišné formuláře pro zadávání dat, ale také na čitelnost a jas displeje DMI při jízdě ve tmě, což má přímý dopad na komfort a bezpečnost práce strojvedoucích. Upozornil rovněž na technické omezení některých verzí systému, kdy se hodnoty rychlosti nezobrazují v plánovací oblasti DMI u verzí 3.4.0 (stejně jako dřívější 2.3.0 d). Zobrazení těchto hodnot je podle jeho slov možné až u OBU verze 3.6.0 a vyšší, což znamená rozdílné chování systému na různých vozidlech.

Brzděné křivky

Dalším závažným tématem, které Pavel Corradini zmínil, byly problémy s brzděnými křivkami, zejména jejich vzájemné překrývání, které může být pro strojvedoucího nepřehledné a zvyšuje nároky na jeho pozornost v kritických provozních situacích. Právě tyto praktické zkušenosti podle něj jasně ukazují, že systém ETCS musí být nejen bezpečný, ale také jednoduchý, jednotný a provozně srozumitelný.

Další prezentace přednesli Radek Šafránek z Drážního úřadu, Tomáš Kolonopáč ze Správy železnic a Vladimír Sysel z ČD Cargo. Ve všech vystoupeních zazněla shoda, že zavádění systému ETCS je správným a nezbytným krokem, zároveň však řečníci upozornili, že ETCS musí být stabilním produktem, nikoliv systémem v neustálém vývoji.

Horší se konkurenceschopnost

Významným tématem byla také



finanční náročnost implementace ETCS. Řečníci se shodli, že zavádění systému představuje vysoké náklady jak pro správu infrastruktury, tak pro železniční dopravce, kteří musí ETCS dodatečně instalovat i do starších lokomotiv, jež nebyly tímto systémem vybaveny již od výrobce. Zaznělo rovněž varování, že vysoké investiční i provozní náklady ETCS v dlouhodobém horizontu

zhoršují konkurenceschopnost železničních dopravců, zejména ve srovnání s jinými druhy dopravy. Společným závěrem prezentací i následné diskuse bylo, že systém ETCS by měl být co nejjednodušší, přehledný a jednotný, aby byl dlouhodobě udržitelný jak z hlediska bezpečnosti, tak z pohledu zaměstnanců v provozu. (šl, zdroj – OSŽ online)

Reakce na článek Nedostatečná zábrzdna vzdálenost Nebezpečný fenomén?

V následujících řádcích chci připojit několik poznámek k článku Nedostatečná zábrzdna vzdálenost – nebezpečný fenomén otiskem v minulém vydání Zájmy strojevodce. Rozhodně bych nedostatečnou zábrzdnu vzdálenost neoznačil jako nebezpečný fenomén, jehož odstranění by znamenalo zásadní snížení počtu „projetych“ návštěv.

Lze souhlasit s názorem, že určitá tolerance – například o zmíněných 5 % zkrátit zábrzdnu vzdálenost 1000 metrů by nic neohrozilo. Musely by být ovšem jasně stanoveny přesné podmínky použití takové tolerance, aby ze strany provozovatelů dráhy nedocházelo k jejímu zneužívání.

Respektováníhodná realita

Nedostatečná zábrzdna vzdálenost mezi jednotlivými hlavními návštěvami je zejména v uzlových stanicích jako je např. Brno hl. nádr. a v řadě dalších provozních nezbytností. Při hustotě dopravy, kdy jezdí vlaky v dopravních špičkách v intervalu 15 minut je zcela nepředstavitelné takovou stanicí provozovat v systému „vjezdové – odjezdové návštěv“. Rozdělení stanice cestovými návštěvami na více dopravních obvodů znamená zásadní zvýšení propustnosti. To je realita, kterou musíme respektovat.

Zásadní problém u „projetych návštěv“ vidím v nedostatečné přípravě nových strojevodců. Dále v nedostatečném poznání traťových a místních poměrů. Také nelze pominout i poruchovost hnacích vozidel, kdy je pozornost strojevodce odváděna od sledování trati a návštěv. Zde jen připomínám již téměř vymizelou tabule při výjezdu z lokomotivních dep: Nepouštěj oči z trati! Na tomto místě chci připojit ještě pár postřehů. První je od začínajícího kolegy: „...Pořád něco vymačkávám a na sledování trati nemám čas...“. Druhá také „...Vstřebat celý dopravní a návštěvní předpis v relativně krátké době není možné. Pro jsem při zkouškách uspěl až napodruhé...“. A třetí je od zkušeného kolegy, „...Nedávno byl se mnou na poznání trati mladý strojevodce krátce po zkouškách. Mobilní telefon odložil až po mé důrazné výzvě. Že jsme přijížděli k vjezdovému návštěvnímu příkazujícímu snížení rychlosti nějak nebral v úvahu...“.

Po mnoha měsících...

Vyhláška č. 173/1995 Sb., Dopravní řád drah, stanoví v § 35 odst. 1, že „... Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo...a) byla prokazatelně seznámena s traťovými poměry na tratích a dopravních, kde řídí drážní vozidlo...“. Toto citované ustanovení rozvádí vnitřní předpisy provozovatele dráhy a jednotlivých dopravců.

Platnost znalosti traťových a místních poměrů u zaměstnanců SŽ činí dle článku 36 předpisu SŽ D1 dvanáct měsíců. Podle článku 37 téhož předpisu je platnost znalosti traťových a místních poměrů zaměstnanců dopravce ponechána v kompetenci dopravce. Možná říci, že na jeho libovůli. Tak je doba platnosti poznání traťových a místních poměrů u ČD Cargo stanovena na dobu 12 měsíců, u Českých drah to je 13 měsíců. Zvláště pro strojevodce délku této lhůty považují za neúměrně dlouhou. V „dávných dobách“ byla stanovena délka platnosti poznání traťových a místních poměrů u dopravních zaměstnanců předpisem ČSD D2 na dvanáct měsíců. U strojevodců předpisem V2 EM na dobu 6 měsíců. Platnost poznání na delší dobu považují hlavně u strojevodců „letmo“ za přímé ohrožení bezpečnosti. Zejména strojevodci nákladních dopravců mají podepsanou znalost traťových a místních poměrů na více než jeden tisíc kilometrů trati. Na některé tratě se dostane po mnoha měsících. Žádná pomůcka v tabletu (např. SPO) pečlivou znalost tratě nenahradí. Uvedu jen několik případů, kde nedostatečné poznání mělo zásadní vliv na vznik MU.

Milionové škody

Dne 8. července 2014 v 04.00 hod. došlo v prostoru odbočky Parník (Česká Třebová) při rychlosti 36 km/h k najetí Pn 1 48231 na konec Pn 63710. Bezprostřední příčinou MU bylo projetí vjezdového návštěvního LV odbočky Parník. Zásadní příčinou byla nedostatečná znalost traťových poměrů u strojevodce Pn 1 48231, řečeno neúředně: strojevodce nevěděl, kde je. Škoda při MU přesáhla 4 miliony Kč.

Dne 28. července 2019 v 16.32 hod. došlo mezi Chodovou Planou a Mariánskými Lázněmi za jízdy Pn 64520 při rychlosti 91 km/h k vykojení lok. řady 363 a třinácti vozů ř. Uacs ložných mletým vápencem. V daném místě probíhala na omezenou dobu výstavba silniční přeložky a proto byla zavedena pomalá rychlost 30 km/h, o které byli strojevodci zpraveni písemným rozkazem. Pak „někdo“ rozhodl: Proč dávat rozkazy, z přechodného omezení uděláme trvalé... A byl dosazen rychlostník N s číslicí 30. Strojevodce zde vedl vlak před dlouhými sedmi měsíci! Posléze byl obžalován z přečinu obecného ohrožení z nedbalosti. Po několika letech soudního řízení a opakovaném

odvolání státního zástupce nakonec Krajský soud v Plzni potvrdil rozsudek Okresního soudu v Chebu, kterým byl strojevodce zproštěn obžaloby. Za příčinu MU soud označil systémové selhání u dopravce i provozovatele dráhy. Škoda při MU dosáhla téměř 28 milionů Kč.

Nebezpečí se vyčíslit nedá

Dne 16. ledna 2024 v 18.55 hod. došlo v žst. Rynoltice k jízdě R 1334 za neproměnné návštěv (námezník), násilnému přestavení výhybky č. 2 a vjetí do postavené vlakové cesty pro R 1333. Naštěstí oba vlaky zastavily včas. I u této MU byla konstatována nedostatečná znalost traťových a místních poměrů u strojevodce R 1334. Škoda byla vyčíslena na 23 315 Kč, hrozící nebezpečí ovšem nelze vyjádřit žádnou finanční částkou.

Drážní inspekce, která uvedenou a podobnou MU vyšetřuje vydala podle § 53e odst. 1 zákona o drahách ve svých závěrečných zprávách o výsledcích šetření mimořádné události řadu bezpečnostních doporučení zejména pro Drážní úřad, jako bezpečnostní orgán pro drážní dopravu. Lze je souhrně vyjádřit jednou větou „...Doporučit dopravcům zkrácení stanovené lhůty platnosti znalosti traťových poměrů u osob řídících drážní hnací vozidlo...“. A reakce dopravců? Ta je zřejmá z výše uvedených údajů z předpisu SŽ D1 a vnitřních předpisů dopravců. Tedy žádná. A to je velmi smutné zjištění.

Nenahraditelné poznání

Při nedostatečné znalosti traťových a místních poměrů je zkrácená zábrzdna vzdálenost opravdu nebezpečným fenoménem. Jinak je nezbytným opatřením, bez kterého si současný provoz v extrémně zatížených stanicích nelze představit.

A úplně na závěr: Spočítejte si veškeré škody způsobené mimořádnými událostmi, na kterých se podílela nedostatečná znalost traťových a místních poměrů u strojevodců. Vyjde nám mnoho a mnoho desítek milionů korun. Srovnáme to s finančními náklady za důkladné poznání. Jsou v tomto srovnání zcela zanedbatelné. A ani tzv. videopoznání nebo výcvik na trenažeru nemůže skutečně důkladné poznání traťových a místních poměrů nahradit.

Vladimír Selucký

Právní okénko

Kontrola zaměstnavatele při dočasné pracovní neschopnosti

Po dobu prvních 14 dní dočasné pracovní neschopnosti je zaměstnavatel povinen vyplácet zaměstnanci náhradu mzdy ve výši 60% průměrného výdělku. Zákonník práce proto logicky dává zaměstnavateli právo kontrolovat, zda zaměstnanec dodržuje v těchto 14ti dnech stanovený léčebný režim, tedy zda se zdržuje v místě pobytu a dodržuje dobu a rozsah povolených vycházek.

Provádění kontroly zaměstnavatelem má jasně stanovená pravidla. Zaměstnavatel například nesmí porušovat soukromí zaměstnance tím, že by vstupoval do jeho bytu. Kontrola zaměstnavatele však nesestává jen ze samotného kontrolního úkonu. Její neoddelitelnou součástí je též vyhotovení písemného záznamu o kontrole. Kontrola je potom završena doručením uvedeného záznamu zaměstnanci do vlastních rukou! Dále musí zprávu obdržet okresní správa sociálního zabezpečení a také ošetřující lékař.

Nejvyšší soud ve své judikatuře konstatoval, že pokud postup zaměstnavatele uvedených náležitostí nespĺňuje, není kontrolou provedenou podle

ustanovení § 192 odst. 6. zákoníku práce. To je velmi důležité z hlediska možného krácení náhrady mzdy.

Podle § 192 odst. 5. zákoníku práce může zaměstnavatel v případě porušení-li zaměstnanec v prvních 14 dnech dočasné pracovní neschopnosti režim dočasné práce neschopnosti snížit nebo dokonce vůbec neposkytnou zaměstnanci náhradu mzdy. Tedy pokud zaměstnavatel například kontrolou zjistí, že zaměstnanec nedodržuje stanovenou dobu vycházek, může zaměstnanci „sáhnout na peníze“.

Pokud však zaměstnavatel při provádění nedodržel výše popsaný postup, tedy nezpracoval záznam o kontrole, případně jej neposlal zaměstnanci, okresní správě sociálního zabezpečení a ošetřujícímu lékaři má se za to, že kontrola neproběhla (!) a zaměstnavatel tak nemůže zaměstnanci zkrátit nebo nevyplatit náhradu mzdy. Pokud by tak zaměstnavatel přesto učinil je nutno se proti tomuto postupu bránit.

Štěpán Řiháček, autor je smluvním advokátem FSCR

Modernizace Masaryčky pokračuje

Největší přestavba pražského Masarykova nádraží v jeho historii postupuje i v zimních měsících. Významně pokročily práce v oblasti Vítkova, tedy v části trati směrem k Libni. Budoucí platforma nad nástupištěm už je propojena s okolní zástavbou. V uplynulých měsících se podařilo také zrekonstruovat technologickou budovu, kde vznikne základna systému ETCS.



Práce podle tohoto postupu začnou ještě na jaře. Náklady, které si úpravy platformy vyžadují, se nyní vyčísľují. Správa železnic je bude vymáhat po projektantovi.

Díky platformě bude Masaryčka propojena s oblastí Florence a Hyberskou ulicí a zlepši se také přístup na hlavní nádraží. Část střechy bude osázena zelení, čímž vznikne unikátní relaxační zóna přímo v centru metropole.

Cílem zůstává, aby se celou rekonstrukci Masarykova nádraží podařilo dokončit v závěru příštího roku.

Modernizace je součástí projektu Praha – Letiště – Kladno, který tvoří 11 samostatných staveb. Před zahájením je modernizace trati z pražské Ruzyně až do Kladna, která povede převážně v nové stopě. Letos pak SŽ začne hledat zhotovitele prací v úseku od Výstaviště do nové podzemní stanice v Dejvicích. Příprava pokračuje také v úseku Dejvice – Velešlavín, kde je od prosince vydané souhlasné stanovisko EIA. Kladno-Ostrovce. Text a foto(šž)

V části určené cestujícím pokračuje výstavba nových nástupišť, hotová je dlažba v prostoru náměstíčka před novou kavárnou směrem k ulici Na Florenci. V oblasti Vítkova dělníci ještě před koncem roku dokončili novou tlakovou kanalizaci.

Nová platforma je už staticky propojena se sousední zástavbou, vyřešené je také její odvodnění. Během stavby platformy se ukázalo, že bude potřeba jednu její část dodatečně vyztužit. Jako neefektivnější cestu doporučily odborné posudky českých i zahraničních univerzit vybudování podpůrného sloupu.

Rok 2025: Přesnější vlaky, nové vlaky, stabilní počet cestujících Levný benzín poptávku nezvyšil

Dle vlastní tiskové zprávy jezdily v roce 2025 vlaky Českých drah nejpřesněji od roku 2016. Největší dopravce zařadil do provozu 144 nových vozů a lokomotiv s více než 7 000 komfortními sedačkami v klimatizovaných oddílech. Rozšířila se nabídka služeb ve vlacích ČD, např. více než 450 vlaků dostalo Wi-Fi, přibýlo 248 bezbariérových spojů a ve více vlacích mají cestující s dětmi vyhrazená místa včetně provozu dětského kina. Navzdory mimořádně levným pohonným hmotám a rozsáhlé výlukové činnosti zůstal počet cestujících stabilní. Služby Českých drah loni využilo 168 milionu cestujících.



„Loni jsme vypravili 2 427 132 vlaků a ty jezdily nejpřesněji od roku 2016. Jejich dochvilnost meziročně stoupla o 0,6 procentního bodu na 88,2 %. Pokud bychom tolerovali takzvanou akademickou čtvrthodinku, tak jsme dovezli včas nebo v tomto limitu 98,5 % našich vlaků,“ uvedl Michal Krapinec, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah. Podle Michala Krapince přitom nejde o údaj podle jediné, cílové stanice vlaku. „Přesnost vlaků počítáme prakticky ze všech stanic a zastávek na jejich cestě. Tyto údaje odrážejí přesnost našich vlaků u více než 47 milionů příjezdů a odjezdů po celé zemi a po celý uplynulý rok.“

Pokud už dojde ke zpoždění vlaku, pak jsou nejčastější příčinou tzv. ostatní příčiny (68,2 %).

Tam spadá např. křižování nebo předjíždění vlaků, čekání na přípoje, ale také např. zásahy vyšší moci nebo zpoždění příjezdů vlaků ze zahraničí. Na druhé pozici jsou příčiny na straně infrastruktury (19,1 %), jako jsou plánované i neplánované výluky. Nejmenší vliv na přesnost vlaků má dopravce (12,7 %). V jeho případě jde např. o závady na lokomotivách a vozech.

Přepraveno 168 milionů lidí

„Poptávka po našich službách byla za loňský rok stabilní. Přepravili jsme 168 milionů cestujících. To je srovnatelné s rokem 2024. Evidujeme více cestujících v tarifech integrovaných dopravních systémů a velký zájem je o cesty do Polska hlavně díky lince Baltic expres,“ pokračuje Michal Krapinec.

Proti vyšší poptávce cestujících na železnici působily nejnižší ceny pohonných hmot za několik let. Negativně ovlivnily poptávku po cestování vlakem také plánované nebo mimořádné výluky na důležitých linkách, jako jsou např. výluky u Schöny na česko-německém pomezí, uzavření tratě Berlín – Hamburk z důvodu rozsáhlé periodické obnovy nebo několikátý denní omezení linky Ex 2 Valašský expres na Slovensko v důsledku nehody u Hustopečí nad Bečvou. V těchto případech museli cestující přestupovat na náhradní autobusy s negativním dopadem na komfort a plynulost cesty, kterou jinak železnice nabízí.

Přibýly komfortní sedačky

V roce 2025 pokračovala modernizace vozidlového parku Českých drah. „V dálkové dopravě jsme uvedli do provozu dalších 80 vozů ComfortJet a 20 lokomotiv Siemens Vectron pro rychlost 230 km/h. Regionální dopravu vylepšilo 22 bezbariérových, nízkopodlažních jednotek RegioFox. Díky tomu jsme z provozu vyřadili další desítky starších osobních a motorových vozů,“ vypočítává Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek pro osobní dopravu Českých drah.

Došlo k rekonfiguraci jednotek ComfortJet z osmi na devítivozové a k rozšíření jejich provozu do Vídně, Villachu a Budapešti. Díky novým vozům jezdí moderní Railjety nově do Bratislavy a Budapešti. Bezbariérové RegioFoxy nahradily starší motoráky v Praze, Středočeském a Královéhradeckém kraji. Tyto moderní jednotky zamířily loni i do Plzeňského kraje.

Nové a modernizované vlaky loni zajistily rozšíření služeb cestujícím, např. palubní Wi-Fi dostalo navíc 453 vlaků nyní ho nabízí celkem 5 277 spojů. Zásuvky a USB konektory pro dobíjení cestovní elektroniky přibýly ve 419 vlacích a celkem je nabízí 4 603 spojů. Bezbariérová přístupnost byla zavedena u dalších 248 vlaků a celkový počet vlaků vybavených pro cestování osob na věku loni stoupl na 7 379 spojů. Cestující s malými dětmi mohou využívat dětský koutek v podobě dětského kina v dalších 18 vlacích. Celkem tuto službu nabízí už 148 spojů. Více vlaků disponuje restauračním vozem, ČD Minibarem, palubním informačně-zábavním portálem a dalšími službami.

Díky soupravám ComfortJet bylo možné nabídnout už loni vyšší komfort na vnitrostátních i mezistátních spojích. Nově přibýly na mapě míst, kam jezdí České dráhy, Klagenfurt a Villach. Díky

ComfortJetům se od května 2026 vrátí, a dokonce ještě rozšíří, České dráhy nabídku cestování do Hamburku a doplní na mapu svých cílových destinací dánskou Kodaň.

Letos popět víc pohodlí

Obnova vlaků bude pokračovat také v letošním roce. „Od dodavatelů letos převezmeme posledních 36 vozů pro ComfortJet, dalších 30 rychlých lokomotiv Siemens Vectron a posledních 28 bezbariérových jednotek RegioFox. Ty obsluží tratě v Praze, ve Středočeském, Karlovarském a Královéhradeckém kraji. Cestujícím tak nabídneme dalších 5 376 míst k sezení v nejmodernějších dálkových i regionálních vlacích,“ představuje výhled obnovy vozidlového parku na letošní rok Michal Krapinec.

To ale znamená také konec dalších stovek starších vozidel. „Díky těmto investicím zmizí z našich tratí další starší vozidla, která už nenabízejí požadovaný komfort našim zákazníkům. Z pravidelného provozu odstavíme množství starších vozů lidově přezdívaných koženka, ale také motorové vozy řady 854, kterým železniční fanouškové přezdívali Hydra nebo Vindobona,“ doplňuje Jiří Jeřeta.

Přestože bude v roce 2026 podstatná část vozidlového parku obnovena a většina vlaků největšího českého dopravce nabízí cestování lidem na vozíku, je vybavena Wi-Fi, zásuvkami nebo klimatizací, bude modernizace vozidlového parku pokračovat i v dalších letech. V roce 2027 plánují České dráhy nasadit do provozu dalších 15 bateriových vlaků a v současné době probíhají další soutěže na dodávky řádové stovky nových vozidel pro dálkovou i regionální dopravu.

Text a foto Petr Šťáhlavský

Z fotoarchivu pražského strojvůdce Milana Justa – Čierny Balog



Historické železniční dědictví ČD čeká další rozvoj Vzniká Nadační fond Svět železnice

České dráhy oficiálně založily Nadační fond pro správu a provoz historických vozidel, který bude od března fungovat pod názvem Svět železnice. Založení i nastavení fondu schválily všechny příslušné orgány národního dopravce. Nová instituce převeze správu železničního technického dědictví Českých drah a vytvoří podmínky pro jeho záchranu a další rozvoj včetně širšího zapojení externích zdrojů financování.

Nadační fond Svět železnice vzniká jako moderní platforma, která zajistí dlouhodobou a profesionální péči o rozsáhlou sbírku historických kolejových vozidel. Do fondu přejde více než 430 exponátů, které dnes spravuje Centrum historických vozidel Českých drah. Unikátní sbírka je deponována na 16 místech po celé republice a zahrnuje lokomotivy, vozy i další technické památky se zásadním významem pro českou železniční historii.

Centrum zanikne

„Při vzniku nadačního fondu jsme se inspirovali osvědčenými zahraničními

modely péče o železniční dědictví, které fungují v řadě evropských zemí. Cílem je zajistit profesionální a dlouhodobě udržitelnou správu historických vozidel a vytvořit transparentní rámec pro jejich financování. Vznik fondu Svět železnice je proto logickým krokem, který povede k rozvoji železniční historie v České republice,“ říká Michal Krapinec, generální ředitel a předseda představenstva Českých drah. České dráhy fondu poskytnou zázemí Muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka, v Olomouci i na dalších místech. Stávající organizační jednotka Centrum historických vozidel zanikne na

konci února a jejím zaměstnancům je nabídnuto další uplatnění ve fondu nebo v jeho dceřiné společnosti CHV, s.r.o.

Fond bude zaměřen na správu, obnovu a provoz historických vozidel, popularizaci železniční historie, rozvoj expozic i vzdělávací činnosti. Zajistí také vydávání publikací a rozvoj partnerských aktivit s muzei a institucemi v Česku i v zahraničí. Statutárním orgánem fondu bude Správní rada, kontrolním orgánem Dozorčí rada.

Nové finanční cesty

„Nový model nám dává prostor rozvíjet železniční nostalgii, posílit spolupráci s partnery a hledat nové cesty financování. Zachováme přitom vysoký standard péče o unikátní historická vozidla a prostřednictvím správní a dozorčí rady bude zachována kontrola nad tím, jak se o vozidla pečují. Zásadní pro nás je, že nedojde k nekontrolovanému rozprodeji nebo dokonce likvidaci našeho národního technického dědictví, o které se bude nadační fond Svět železnice starat,“ doplňuje Jiří Jeřeta, člen představenstva ČD a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu, který je zároveň předsedou dozorčí rady fondu.

Moderní způsob prezentace

Výkonným ředitelem fondu je Matěj Horn, který byl vybrán v otevřeném výběrovém řízení. Jeho úkolem bude zajistit efektivní fungování nové instituce, rozvíjet partnerství a získávat nové finanční zdroje na záchranu a péči o železniční historii. „Chceme přinést moderní způsob prezentace železniční historie, rozvíjet expozice a nabídnout veřejnosti nové atraktivní programy. Klíčová bude spolupráce s partnery z veřejného i soukromého sektoru a aktivní práce s návštěvníky,“ říká Matěj Horn.

Nadační fond Svět železnice v následujících měsících představí veřejnosti své projekty, plány i podobu dalšího rozvoje železniční historie. Současně spustí vlastní webové stránky a představí nové logo, pod kterým bude komunikovat své aktivity.

Text a foto (var)

VÝSTAVA ŽELEZNIČNÍCH MODELŮ

POŘADAJI ŽELEZNIČNÍ MODELÁŘI Z CHRUDIMĚ VE SPOLUPRÁCI S CHRUDIMSKOU BESEDOU

Železniční modeláři si Vás dovoluji pozvat na výstavu, která se uskuteční v rozšířených prostorách divadla Karla Pippicha v Chrudimi ve dnech 20.- 22.2. a 27.2. - 1.3.2026.



Vystavována budou kolejště HO, TT, N; železniční modely a fotografie s železniční tematikou.

Otevřeno: 9:00 - 17:00 hod

<https://www.facebook.com/ZelezniciModelarChrudim/>
<http://www.zmchrudim.cz/>



Chrudimská beseda

Mše za oběti železničních neštěstí

Přijměte pozvánku na mši svatou, slouženou za oběti železničních neštěstí, která se uskuteční v olomoucké Katedrále svatého Václava v pátek 20. února v 18 hodin.

Od doby, kdy na území Moravy začala fungovat první parostrojní železnice z Břeclavi do Brna, uplynulo takřka 190 let. Železniční doprava v naší zemi později přispěla k rozvoji mnoha odvětví moderního průmyslu. Stejně jako ve všech oborech lidské činnosti dochází i v ní ke vzniku nežádoucích a nešťastných událostí, bohužel někdy i s důsledkem ztráty lidských životů. Neměli bychom na tyto nehody zapomínat.

Je záslužné, že jsou v místech železničních neštěstí pomníky, které nám oběti nehod připomínají.

Děkují všem, co se o tato místa starají a věnují svůj čas udržování památky na oběti železničních nehod.

V křesťanském pojetí je nejdůležitější pamatovat na tyto mrtvé hlavně modlitbou a odsouzením mše svaté. S touto myšlenkou jsme s kolegy oslovili pomocného biskupa olomoucké arcidiecéze Mons. Antonína Baslera. Otec biskup je původní profesí železničář. Pracoval jako pomocník strojvedoucího a poté na traťové distanci na Hanušovicích. Uvedená myšlenka ho oslovila a v krátkém čase jsme domluvili veš potřebné.

Mši svatou za oběti železničních neštěstí bude otec biskup Antonín Basler v olomoucké Katedrále svatého Václava sloužit v pátek 20. února v 18 hodin.

Evžen Mikolajek

Společenská rubrika



V lednu oslavili své 60. jubileum dva naši kolegové z Bohumína, a to Petr Pyszko a Jaroslav Cieslar. Přejeme z FS Jablunkov hodně zdraví, štěstí, pohody jak doma tak i při vaší náročné práci, prostě vždy tak, jak to má Jarek na své fotce.

Petr Svozil, strojvedoucí SLČ Staré Město u Uherského Hradiště. Kolegové ze ZO Přerov přeji všechno nejlepší, především pevné zdraví.

Dne 14. února slaví 60 let pan Pavel Špicar. Oslavenci přeje hodně štěstí a pevné zdraví výbor ZO FS Nymburk.

Dne 18. února oslaví své 77. narozeniny Dr. Milan Vávra, který dlouhá léta působil jako právník naší odborové

organizace. Mimo jiné se také podílel významným způsobem po roce 1990 na obnově jejího působení. Milane, také Tobě přejeme všichni vše nejlepší, především zdraví a štěstí a ať se Ti podaří vše, co si přeješ.

Dne 19. února oslaví své 86. narozeniny bývalý zástupce Pražské oblasti FSČR Milan Just, který byl v bouřlivých letech 1968 a 1969 též významným členem legendární Federace



lokomotivních čet. Podílel se významným způsobem na obnovení činnosti FSČR, k němuž došlo po roce 1990. I přes svůj vyšší věk se neustále velmi intenzivně

zajímá o dění ve FSČR a patří mezi aktivní důchodce ZO FSČR Praha. Milane, srdečně Ti blahopřejeme k tomuto výročí jménem všech členů FSČR a do dalších let potom přejeme hlavně hodně zdraví, štěstí, osobní pohody a ať Ti vše vychází. Jak uvádí latinské souloví: Ad multos annos – Na mnohá léta.

Opustili nás

Dne 14. ledna nás ve věku 88 let opustil pan Josef Kobsa, ze ZO FSČR Louny. Kdo jste ho znali, věnujte mu vzpomínku.

Kdo jste ho znali, věnujte mu prosím trochu vzpomínku. Foto při jeho odchodu na penzi v roce 2017. Foto archiv a text Brutus.



Odešla Květoslava Kořínková



kariéru jako tranzitérka v žst. Český Brod, později působila jako vedoucí nákladového obvodu této stanice.

Poté co vystudovala VŠ dopravní v Žilíně a VŠE v Praze působila v řadě veřejných funkcí. V období let 1972 -1988 zastávala funkci poradkyně náměstka federálního ministra dopravy. Od 3. prosince 1989 ve funkci „Ministryně ČSFR pověřená řízením ministerstva kontroly“ ve vládách Ladislava Adamec a Mariána Čalfy.

V letech 1998 - 2000 působila ve funkci Generální inspektorky Českých drah. Součástí bohaté publikační činnosti byly odborné učebnice pro dopravní / železniční průmyslovky a železniční odborná učiliště.

Od roku 1993 působila na Dopravní fakultě J. Peřera na Univerzitě v Pardubicích, kde připravila učební texty pro logistiku, ekonomiku podnikání v dopravě.

Miroslav Zikmund

V úterý 3. února se rodina, veřejnost a bývalí spolupracovníci rozloučili s Ing. Květoslavou Kořínkovou CSc. Rodačka z Českého Brodu začala svoji pracovní

Dne 4. ledna oslavil 70 let Jaroslav Henzl ze ZO FSČR Louny. Blahopřejeme!

Dne 26. ledna oslavil 75 let Miroslav Beneš ze ZO FSČR Louny. Gratulujeme!

Dne 14. ledna oslavil 85 let Rudolf Amler ze ZO FSČR Louny. Přejeme hodně zdraví!



Dne 28. ledna oslavil 60 let jilemnický strojvedoucí a člen ZO FSČR Trutnov Leoš Krause. Kolegové z Krkonoš mu přeji do dalších let hodně zdraví, štěstí a spokojenosti. Text a foto Tom Kadavý.

Dne 5. února oslavil 50 let

ZÁJMY STROJVŮDCE – vydává tiskové centrum odborové organizace Federace strojvůdců České republiky, IČ 44265484, www.fscz.cz. Registrováno MK ČR E 5761 (MIČ 47 856) ze dne 24. ledna 1991. Redakce a DTP Martin Ježek. Redakční rada: Jiří Adolf, Miloš Brunner, Martin Ježek (předseda RR), Evžen Mikolajek (zástupce předsedy RR), Jaromír Ott, Štěpán Řiháček, Vladimír Selucký, Martin Urbánek, Miroslav Zikmund. Telefon do redakce: 725 926 633, e-mail: zajmystrojvudce@fscz.cz. Případnou inzerci je nutno objednat písemně na adresu redakce, do objednávky uvést IČO (DIČ). Za správnost zveřejněných příspěvků odpovídá autor, obsah otištěných článků nemusí být nutně totožný s názory redakce. Tiskne: Polygra a.s., Palackého třída 1004/150, 612 00 Brno

