

● Vyšla 11. edice Vědeckotechnického sborníku Správy železnic... str. 2 ● Bateriové vlaky mají na severu Moravy ujetu přes deset tisíc kilometrů ... str. 2 ● Rok 2024 na dráhách – méně usmrcených i zraněných ... str. 2 ● Nový jízdní řád – největší posun od zavedení Pendolina ... str. 3 ● Pendolino = 20 let + 20 milionů cestujících ... str. 3 ● Setkání legend koridorů ... str. 3 ● Společenská rubrika ... str. 4 ●

číslo 1

15. ledna 2025  
ročník 78



# Zájmy strojvůdce

“VLASTNÍ SILOU”

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉ ORGANIZACE FEDERACE STROJVŮDCŮ ČESKÉ REPUBLIKY

## Novoroční slovo prezidenta FSČR Jaroslava Vondrovic Volební rok 2025



u našeho největšího nákladního dopravce k propouštění především provozních zaměstnanců.

Na první pohled by se mohlo zdát, že situace v osobní dopravě je zcela odlišná. Ano, požadavky objednavatelů na počty spojů rostou a provozních zaměstnanců i drážních vozidel je nedostatek... Jenže i konkurence osobních dopravců je obrovská, stejně tak i nároky objednavatelů na kvalitu služeb. A k tomu ještě často využívaný systém tzv. předběžných tržních konzultací tlačí cenu za ujetý kilometr nebezpečně blízko ke hranici rentability.

Pro některé kolegy mohly být dosažené výsledky podnikových kolektivních smluv na rok 2025 u jednotlivých společností zklamáním, ale v kontextu s uvedenými skutečnostmi bych chtěl našim týmům pro kolektivní vyjednávání přesto poděkovat. Ostatně u všech zaměstnavatelů, kde máme své základní organizace, bylo dosaženo podobných mzdových podmínek. Došlo k nárůstu tarifních mezd lehce nad predikovanou inflací, a tudíž jejich reálná hodnota bude v roce 2025 zachována. Další finanční profit byl pak postaven především na jednorázových odměnách, jejichž výše byla odvozena od hospodářských výsledků příslušné firmy v daném roce. Podobný mechanismus zvyšování mezd lze očekávat i v příštích letech.

Odborová práce není jen o vyjednávání výše mezd zaměstnanců, ale i o zajištění práv svých členů v případných pracovněprávních či soudních sporech, o zajištění sociální podpory v případě nouze a v neposlední řadě i v aktivní pomoci při propouštění

zaměstnanců v důsledku restrukturalizace podniku nebo redukce provozních výkonů. K tomu, jak jsem již uvedl, dojde u společnosti ČD Cargo. V tomto případě je jedinou dobrou zprávou, že segment osobní dopravy má velký personální nedostatek provozních zaměstnanců, a tak jsem přesvědčen, že každý zájemce z řad nadbytečných strojvůdců najde v případě osobního zájmu své uplatnění. Rozhodně jsme jako prezidium Federace strojvůdců připraveni být nápomocni k co nejhladšímu přechodu zaměstnanců od ČD Cargo k mateřské společnosti.

Rok 2025 bude mimo jiné i rokem volebním. Vedle voleb do Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky proběhnou i volby do prezidia Federace strojvůdců ČR. Výsledky těch parlamentních můžeme ovlivnit jen velmi málo. Výsledky voleb do prezidia FSČR máme všichni ve svých rukou. Věřím, že nově zvolené prezidium naší organizace bude úspěšně pokračovat v nastolené cestě a bude nadále jednotnou odborovou organizací, respektovanou nejen na úrovni dopravců, ale i na úrovni státních institucí.

Závěrem bych chtěl poděkovat našim zaměstnancům, smluvním advokátům, externím partnerům, jakož i členům komisí a výborů našich základních organizací za odvedenou práci.

Jim i vám všem ostatním, kolegyně a kolegové, přeji pevně zdraví a úspěšný rok 2025.

Jaroslav Vondrovic,  
prezident Federace strojvůdců  
České republiky

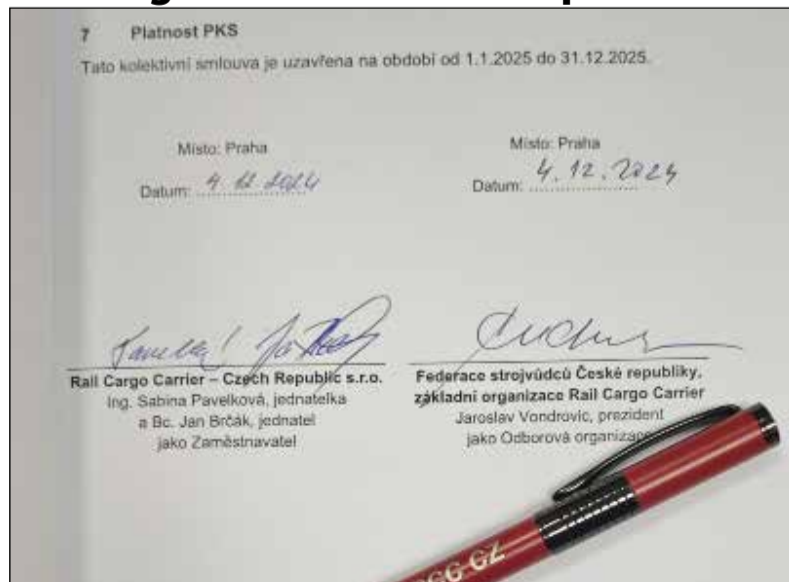
Vážené kolegyně, vážení kolegové, rok 2024 jsme vyhlíželi s nadějí, že se podaří výrazně změnit nedobrou ekonomickou situaci předchozích let, a tak co nejdříve dohnat propad reálných mezd. Bohužel, díky slabému ekonomickému růstu států Evropské unie-především Německa, a pokračující válce na Ukrajině se tyto naděje nenaplnily. Inflace se sice přiblížila odhadům a přáním ekonomických analytiků, přesto existuje reálná hrozba jejího opětovného zvýšení především v oblasti základních životních potřeb občanů.

Ani situace v železničním sektoru není růžová. Recese přepravních výkonů v sekci nákladní dopravy se dotýká všech dopravců a ti ve snaze o získání zakázek snižují svoji marži a tím pochopitelně i zisk. Nejkritičtější je situace u jednotlivých vozových zásilek, kde jsou výkony realizovány mnohdy i za cenu finanční ztráty. To povede

## Uzavřena PKS Rail Cargo Carrier - Czech Republic

Je to již několik let od vzniku ZO FSČR RCC CZ a tím i aktivního působení FSČR u dalšího „privátního“ dopravce v ČR. Členové této ZO již nějaký čas uvažovali o možnosti přípravy a vyjednávání PKS u této firmy. Loni pak došlo předložením návrhu PKS ze strany zaměstnavatele i k faktickému zahájení kolektivního vyjednávání u této společnosti. Přes poněkud rozpačité začátky ve vzájemných vztazích došlo postupem času k vybudování velice dobrého a profesionálního vztahu obou partnerů sociálního dialogu a výsledkem byl 4. prosince 2024 podpis PKS RCC CZ. Dokument přináší ukotvení některých firemních benefitů, ale i podrobnější řešení mnoha důležitých pracovních oblastí. Součástí kolektivního vyjednávání byla i valorizace mezd u tohoto zaměstnavatele pro období roku 2025.

Text a foto David Votroubek



## Workshop o ETCS pro strojvedoucí Pardubická konference

Federace strojvůdců pořádá konferenci ETCS pro pokročilé. Uskuteční se letošního 23. ledna v Pardubicích od 9 do 16 hodin. Na programu konference bude představení pokročilých funkcí ETCS, připravované projekty v této oblasti, vzájemné souvislosti zabezpečovacího zařízení a předpisových ustanovení a mimo jiné odpovědi na nejčastěji pokládané otázky k problematice ETCS.

Magické datum 1. ledna 2025 už je za námi a s ním i ostrý start zabezpečovače ETCS v České republice. S přibývajícím počtem vlaků, které tento zabezpečovač u nás používají, roste i počet strojvedoucích, jež s ním budou každodenně přicházet do styku. Počáteční školení a praktický výcvik byly téměř u všech dopravců podřízeny především jejich finančním požadavkům a je nutno přiznat, že kvůli nedostatečným praktickým zkušenostem nemohli poskytnout hodnotné odpovědi na všechny skutečné provozní situace, které mohou nastat. Krokem správným směrem pak je nasazování simulátorů k těmto školením, ale ani v tomto případě nelze pokrýt všechny možné a v úvahu připadající scénáře, se kterými se na české síti strojvedoucí budou moci potkat.

### Možnost konzultace

FSČR proto ve spolupráci se Správou železnic a za finanční podpory ČD a.s. a ČD Cargo a.s. připravilo pro všechny strojvedoucí možnost konzultovat své provozní zkušenosti přímo se zaměstnanci SŽ, kteří jsou odpovědní za tvorbu pravidel a technických specifikací pro provoz systému ETCS v České republice. Účastníci tohoto diskusního fóra, tak budou mít možnost nahlédnout pod pověstnou „pokličku“ tohoto systému a získat tak ucelenější pohled na fungování systému.

Součástí programu konference bude seznámení s ucelenou koncepcí rozvoje celého systému v České republice, představení budoucí implementace na různých tratích, v různých systémech (L2, L1 LS, L1 STOP), vazby nového systému ETCS na stávající zabezpečovací

zařízení, představení funkčních pravidel pro PZV (prostředek pro zastavení vlaku), jež bude nasazován na úsecích, kde dojde k dlouhodobým výlukám ETCS.

### Dotazy jsou vítány

Účastníci budou mít možnost z velké části ovlivňovat i program konference svými dotazy na jednotlivá témata, kdy chceme zodpovídat a rozebírat dotazy do důležitých podrobností s cílem vzájemného pochopení řešení problematiky. Odpovědi na položené dotazy se nebudou omezovat na pouhé konstataování, že tak je to dle norem, ale budeme se snažit vysvětlovat i důvody, proč jsou normy nastaveny tak, jak jsou, a vysvětlovat souvislosti pravidel, technických možností a skutečné funkčnosti zabezpečovacího zařízení. Na konferenci ale nebudou vysvětlovány základy a je nutné, aby všichni účastníci už měli základní praktické i teoretické zkušenosti s tímto systémem.

### Přihlášení pomocí formuláře

Konference se uskuteční v nově zrekonstruovaných prostorách pardubického nádraží. Vzhledem k potřebě zajištění vhodné kapacity je nutné se na konferenci přihlásit pomocí formuláře, který je k dispozici na adrese [www.fscz.cz](https://www.fscz.cz) pod záložkou ETCS nebo prostřednictvím přímého odkazu: <https://www.fscz.cz/index.php?page=etcs>

Otázky k diskusi bude možné posílat po registraci na konferenci způsobem uvedeným v informačním emailu, který obdržíte po registraci.

David Votroubek

## Federace strojvůdců pořádá konferenci: ETCS pro pokročilé

Program konference bude představení pokročilých funkcí ETCS, připravovaných projektů v této oblasti, vzájemné závislosti zabezpečovacího zařízení a předpisových ustanovení, odpovědi na nejčastěji pokládané otázky a mnoho dalšího.

Konference se uskuteční v Pardubicích dne 23. ledna 2025 od 9 do 16 hodin

Závaznou přihlášku naleznete na: [www.fscz.cz](https://www.fscz.cz) pod záložkou ETCS přímým odkazem: <https://www.fscz.cz/index.php?page=etcs> nebo QR kódem:



Za podpory: České dráhy, a.s., ČD Cargo, a.s., Správa železnic, s.o., Federace strojvůdců České republiky

## Vyšla jedenáctá edice Vědeckotechnického sborníku Správy železnic

# Udržitelnost v kritériích ESG

Již jedenáctou edici Vědeckotechnického sborníku vydala Správa železnic. Sborník navazuje na 47 čísel VTS Českých drah.

Príspevek Implementace výkaznictví o udržitelnosti dle ESRS u Správy železnic zdůrazňuje snahu organizace od roku 2021 systematicky se věnovat implementaci transparentního nefinančního výkaznictví o udržitelnosti v kritériích ESG. Pozornost je věnována probíhající přípravě na výkaznictví o udržitelnosti dle Evropských standardů výkaznictví o udržitelnosti (ESRS) od konce roku 2023. Transparentní informace dle ESRS v kritériích ESG se vází k budoucí schopnosti zdrojování financí pro rozvoj železnice.

### Průmysl, energetika, historie

Príspevek Průmyslová bezpečnost OT nastiňuje základy průmyslové bezpečnosti provozních technologií vč. legislativního ukotvení a uvedení vybraných metodik. Príspevek konkretizuje jednotlivé typy OT zařízení a používaných protokolů.

Část Historie napájecího jednofázového systému 50 Hz v Československu a ve světě ve čtyřicátých a padesátých letech 20. století pohledem dobových odborných textů (druhý díl) rekapituluje vývoj střídavé napájecí soustavy

v tuzemsku a v zahraničí.

Kapitola Snížení energetické náročnosti a ekologické zátěže ze železniční dopravy prostřednictvím přípravy infrastruktury pro vlaky na alternativní pohon rekapituluje výsledky projektu výzkumu, vývoje a inovací řešeného společně VŠB TU Ostrava a Správou železnic ve vazbě na snahu o udržitelnou mobilitu prostřednictvím snižování emisí z dopravy.

### Zelená železnice

Príspevek Co potřebuje železnice z pohledu SVOD Bohemia? navazuje na prezentaci Svazu osobních železničních dopravců (SVOD Bohemia) na 4. odborném fóru Zelená železnice pro Evropu. Posláním je zvýšit podíl železnice na přepravě osob v ČR aktivním zapojením do tvorby dopravní politiky státu. Cílem SVOD Bohemia je minimalizace dopadů současného stavu tratí, jejich oprav a výstavby na kvalitu služeb cestujícím. SVOD Bohemia se aktivně spolupodílí na přípravě podmínek pro smysluplné využití nových technologií ve veřejné dopravě.

Oddíl Bezemisní a nízkemisní

vozidla pro železniční dopravu uvádí negativní dopady klimatické změny. Vysoké náklady na dovoz fosilních paliv a produkce zdraví škodlivých látek spalováním fosilních paliv jsou silnou motivací k dekarbonizaci. Ukořel dopravy je zajistit od roku 2050 mobilitu osob a věcí bez fosilních paliv. Doprava má výhodu ve vyzrálosti a připravenosti bezemisních technických řešení v dimenzi multimodalit. Zásadní výhodou železnice je technologicky zvládnutá a velmi rozšířená liniová elektrizace. Její další rozvoj je základním trendem dekarbonizace železniční dopravy. Doplnkovými trendy jsou dvouzdrojové trakční jednotky trolej/akumulátor (BEMU) a dvouzdrojové (duální) lokomotivy trolej/diesel.

### Další kapitoly

Kapitola Kombinovaná přeprava se zaměřuje na přiděl kapacity pro železniční tratě a na vhodné železniční vozy, které odpovídají používaným intermodálním přepravním jednotkám.

Část O kontrolních činnostech zkoumá souvislosti mezi řízením a kontrolními činnostmi a zkoumá jejich funkce v řízení podniku. Věnuje se též smlouvě o kontrolní činnosti.

Príspevek Automatické řízení vlaků jako výzva pro kapacitu dráhy v ČR vychází z disertační práce prvního autora. Teoretická část analyzuje systémy automatického řízení vlaků se zaměřením na ETCS. V praktické části jsou simulovány různé úrovně systému ETCS. Tyto simulace vycházejí z praktických dat z provozu EMU (Moravia)

v Jihomoravském kraji. V závěru je úvaha, zda má ETCS pozitivní nebo negativní vliv na kapacitu.

Jedenáctá edice VTS SŽ je k dispozici také na webu: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/vts>

Roman Štěřba,

Ilustrační foto: Správa železnic



## Bateriové vlaky mají na severu Moravy ujet přes deset tisíc kilometrů

# Duály v pravidelném provozu

Celkem čtyři elektrické jednotky RegioPanter doplněné o baterie začaly jezdit v Moravskoslezském kraji v neděli 15. prosince, tedy od začátku platnosti nového jízdního řádu. Soupravy, které kombinují elektrický a bateriový pohon, najedou v regionu denně téměř dva tisíce kilometrů.

Do pravidelného provozu vyrazily bateriové vlaky v neděli. Za tu dobu už čtveřice vlaků najezdila zhruba 10 tisíc kilometrů. To je pro představu stejná vzdálenost, jako z Ostravy vzdušnou čarou až do amerického Los Angeles.

### Píšeme dějiny

Cestující vozí moderní vlaky na trati z Ostravy přes Studénku a Štramberk do Veřovic. Trať je elektrizovaná pouze v části trasy, takže cestující dříve museli na této lince přeseďat z elektrického do diesellového vlaku. To je díky RegioPanterům osazeným bateriemi minulostí. Tam, kde nad kolejemi není trolejové vedení, využívá vlak bateriový pohon. „Na kolejích Moravskoslezského kraje píšeme dějiny. Diesel je tu historie, vy teď máte baterie.“

### První kraj

„Modernizace a ekologizace dopravy je jednou z priorit Moravskoslezského kraje. Jsem rád, že jsme prvním krajem, kde si lidé mohou užívat cestování takto moderními jednotkami,“ poznamenal hejtmán Moravskoslezského kraje Josef Bělca. Už za dva roky doplní čtveřici aku-elektrických vlaků na severu Moravy dalších 15 bateriových jednotek. Letos České dráhy podepsaly smlouvu na jejich výrobu s výrobcem Škoda Group. Hodnota kontraktu je 3,5 miliardy korun, z toho zhruba čtvrtina

připadá na údržbu a náhradní díly.

Elektrické jednotky umožní zavedení přímých vlaků bez přestupu z krajské metropole Ostravy do nejrůznějších míst kraje, kam nevedou elektrizované tratě, jako jsou např. Krnov, Nový Jičín nebo Budišov nad Budišovkou. Na elektrizovaných tratích budou napájeny přímo z trakčního vedení a budou na nich dobíjeny také trakční baterie. Jejich dobíjení bude možné také při rekuperaci na neelektrizovaných tratích např. při jízdě po spádu nebo při brzdění do stanic a zastávek.



### Tratě obsluhované duály

Ostrava – Opava – Krnov;  
Ostrava – Suchdol nad Odrou –  
Nový Jičín (hlavně pracovní dny);  
Ostrava – Budišov nad Budišovkou  
(víkendy);

Ostrava – Český Těšín – Frýdek-Místek a zpět, po rekonstrukci tratě 323 okružní linka Ostrava – Český Těšín – Frýdek-Místek – Ostrava.

Text a foto Vanda Rajnochová

## Rok 2024 na dráhách – méně usmrcených i zraněných

# Drážní inspekce bilancuje

Celkový počet usmrcených i zraněných při mimořádných událostech na dráhách v roce 2024 byl v porovnání s předchozími lety nižší. V roce 2024 zemřelo na všech dráhách 221 osob. Více než 85 % usmrcených jsou však lidé, kteří v rozporu se zákonem vstoupili do kolejí, kde je usmrtit příjezdějí vlak.

Celkový počet mimořádných událostí na všech dráhách je v posledních třech letech podobný a liší se jen o jednotky nebo desítky případů. V porovnání s rokem 2023 došlo k nárůstu počtu mimořádných událostí o 38 případů. Naproti tomu v minulém roce evidujeme nejnižší počet usmrcených v posledních třech letech a v porovnání s rokem 2023 i snížení počtu zraněných.

### Počet zraněných klesl

Nejvíce mimořádných událostí se odehrálo na dráhách tramvajových, trolejbusových, lanových a v metru, konkrétně 3 375, což je o 3,88 % více než v roce předcházejícím. Na těchto dráhách vzrostl celkový počet usmrcených osob o 36 %. Počet zraněných při mimořádných událostech se naproti tomu o 12 % snížil.

Na železnici (výjma metra) poklesl celkový počet mimořádných událostí v porovnání s rokem 2023 o 7,61 %, počet usmrcených osob o 10,82 % a počet zraněných o 1,72 % snížil. Největší vliv na počty usmrcených osob ve statistických výstupech Drážní inspekce každoročně zaujímají střety vlaku s člověkem (chůze po trati, přecházení kolejí mimo přejezd), přičemž v roce 2024 byl počet střetů vlaku s osobou druhý nejnižší za posledních pět let, když Drážní inspekce eviduje celkem 174 usmrcených.

### Pochybení strojvedoucího

K poklesu počtu mimořádných událostí došlo i na železničních přejezdech, kde Drážní inspekce v roce 2024 evidovala celkem 142 střetnutí (o 9,55 % méně než v roce 2023).

Nižší počet mimořádných událostí měl vliv i na nižší počet usmrcených, kterých na přejezdech evidujeme za celý rok 2024 celkem 27, přičemž v 15 případech usmrcených se jednalo o střetnutí s osobou (chodcem).

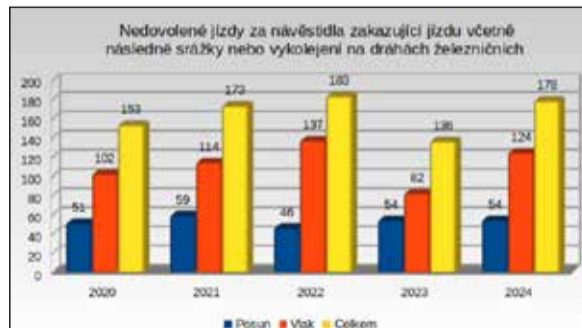
Počet mimořádných událostí nedovolených jízd (tj. nedovolených jízd drážního vozidla za návštěvnicko zakazující jízdu) se v roce 2024

vrátil na hodnoty před rokem 2024, kdy v porovnání s tímto rokem došlo k nárůstu počtu případů o 30,88 %. Na nárůstu se podílely především nedovolené jízdy vlaků. Počet nedovolených jízd u posunů zůstal beze změny. Z hlediska dlouhodobých rozborů okolností vzniku těchto mimořádných událostí Drážní inspekce zjistila, že za většinou mimořádných událostí, kdy dojde k projetí návštěvnicko zakazující jízdu, stojí pochybení nebo omyl strojvedoucího, jinými slovy nepozornost.

### Měsíční aktualizace

Drážní inspekce vždy na začátku každého měsíce aktualizuje zveřejněná statistická data za předchozí období. Tato data jsou všem přístupná a jejich použití není nijak omezeno v případě, pokud bude Drážní inspekce uvedena jako jejich zdroj. V rámci územního členění jsou data rozlišena na statistické výstupy dle jednotlivých krajů. Všechna tato data jsou dostupná na webu Drážní inspekce v sekci Mimořádné události → Statistiky mimořádných událostí.

Martin Drápal



## Nový jízdní řád – největší posun od zavedení Pendolina ČD mezi nejlepšími dopravci

Podle nejnovějšího žebříčku evropských železničních operátorů, který sestavila Evropská federace pro dopravu a životní prostředí (Transport & Environment), se české společnosti České dráhy a RegioJet umístily na předních příčkách hodnocení. RegioJet obsadil třetí místo, zatímco České dráhy se umístily na šesté pozici z celkem 27 hodnocených dopravců (<https://www.transportenvironment.org/uploads/files/Embargo-lifted-09122024-European-Ranking-of-Rail-operators-REPORT-2.pdf>)

České dráhy byly oceněny za přepravní komfort a nabídku různých slev. Jako národní dopravce poskytují širokou škálu služeb a spojení, což přispívá k jejich vysokému umístění. RegioJet získal vysoké hodnocení zejména díky příznivým cenám jízdného a komfortu pro zákazníky. Tento soukromý dopravce podle hodnocení nabízí kvalitní služby za dostupné ceny, což ho činí atraktivní volbou pro široké spektrum cestujících.

### Význam pro železniční dopravu

„Umístění obou společností mezi nejlepšími evropskými dopravci potvrzuje úroveň železniční dopravy v České republice. Přispívají tak k budování pozitivního obrazu Česka na evropské úrovni,“ komentuje zprávu výkonný ředitel Svazu osobních železničních dopravců (SVOD Bohemia) Petr Moravec.

Pozice těchto dopravců na evropském přepravním trhu podle jeho slov výrazně posílila také s platností nového jízdního řádu od 15. prosince, kdy nabídli cestujícím další nová spojení i podstatně vyšší kvalitu služeb.

### Nový grafikon

Nový jízdní řád železniční dopravy přinesl dle názoru Petra Moravce zásadní inovace. Mezi klíčové změny patří nasazení prvních bateriových vlaků na českých kolejích, nasazení moderních rychlovlaků ComfortJet na mezinárodních linkách, výrazná modernizace regionálních spojů nasazením jednotek RegioPanter a RegioFox a zavedení nových mezinárodních spojení, jako je Baltic Express do polského Trojměstí.

Česko také podle šéfa SVOD Bohemia posiluje svou roli středoevropského železničního hubu, což nepřímo

potvrzuje i zvýšená přítomnost moderních českých vlaků na zahraničních tratích. Čeští dopravci tak přispívají ke zlepšení komfortu a efektivit cestování, a to nejen v České republice, ale i na důležitých mezinárodních trasách.

„Rozmach našeho působení v zahraničí lze bezesporu označit za největší skok od příchodu Pendolina na české koleje a odráží ambice posunout českou železnici na špičku středo- a východoevropské dopravy. Kdysi jsme bývali popelkou, ale dnes je kvalita našich služeb spolu s napojením na další dopravní systémy téměř srovnatelná například s rakouskými drahami,“ uvedl Petr Moravec.

### Křížovka mezinárodních spojů

Součástí změn je i výrazné posílení mezinárodních spojů, které podle Moravce potvrzuje rostoucí význam České

republiky jako středoevropského železničního uzlu. Mezi nejvýznamnější novinky patří zavedení čtyř párů vlaků Baltic Express, které propojí Prahu s polským Trojměstím (Gdaňsk, Sopoty, Gdyně). Toto nové spojení výrazně zkrátí cestovní dobu mezi Českem a Polskem. Dále je obnoveno přímé spojení mezi Chebem a Norimberkem a rozšířen je počet spojů mezi Českou republikou a Německem, zejména v letních měsících.

### Dopravní reprezentanti

Čeští železniční dopravci nejen zlepšují kvalitu vnitrostátní dopravy, ale zároveň se stále více stávají reprezentantem moderní železniční dopravy na evropské úrovni. Nové vlaky jako ComfortJet posílí vnitrostátní dopravu, ale budou hrát významnou roli i na zahraničních tratích, například na úseku Drážďany – Berlín. Rozšíření moderního vozového parku a nová mezinárodní spojení přináší komfortní a ekologické cestování, ale také významné ekonomické a prestižní přínosy pro Českou republiku.

Nový jízdní řád pro rok 2025 je důkazem, že čeští železniční dopravci dělají další kroky k modernizaci provozu a služeb a k budoucnosti. Cestující se mohou těšit na vyšší komfort, rychlejší spojení a lepší propojení s evropskou železniční sítí.

### Jen dvě třetiny cestujících

Podle výkonného ředitele SVOD Bohemia je před námi ještě dlouhá cesta. Podle statistik EU je pouze 59 % cestujících spokojeno s dochvilností a spolehlivostí železniční dopravy. Na zpoždění nebo zrušení spoje se kromě dopravců podílí také kvalita a kapacita železniční infrastruktury.

„Proto si vážíme ocenění členů našeho sdružení na mezinárodním poli, ale souhlasíme se závěry průzkumu, že klíčovým faktorem úspěchu železniční dopravy je modernizace, zkapacitnění dopravní cesty a další rozvoj digitalizace služeb provozovatelů železniční infrastruktury,“ uzavírá Petr Moravec.

SVOD Bohemia

## 20 let + 20 milionů cestujících

Byl 23. prosinec 2004 krátce po 10. hodině a na pražském Masarykově nádraží stály desítky železničních fanoušků, fotografů a zvědavců. Čekaly příjezd expresní jednotky Pendolino z depa na Spořilově. Za pár desítek minut měla vyrazit na svou první cestu s cestujícími z Prahy do Děčína. Od té doby už Pendolina přepravila zhruba 20 milionů cestujících. Stále drží český železniční rychlostní rekord 237 km/h, jsou nejrychlejšími a nepohodlnějším spojením Prahy a ostravské aglomerace a v roce 2025 se mohou stát prvními pravidelnými vlaky, které u nás svezou cestující rychlostí 200 km/h.

Doménou Pendolin se stalo spojení Prahy a Ostravy, kde dodnes nabízejí nejrychlejší a nepohodlnější cestování. Během dvou dekád provozu však obsluhovala také spoje do Vídně nebo Bratislavy a Žiliny. V současnosti zajišťují vedle spojení Prahy a Ostravska také spoje z Bohumína a Ostravy do Plzně, Mariánských Lázní, Chebu a Karlových Varů. Po dokončení instalace ETCS se zhruba v polovině roku 2025 vrátí také na linku Košičan z Prahy do Košic.

Pendolina mají nejlépe k tomu, aby se stala už během roku 2025 prvními vlaky, které v České republice svezou cestující na pravidelné lince rychlostí 200 km/h. Bude to možné mimo jiné

díky speciální technologii aktivního naklápění vozové skříně.

### V číslech

České dráhy převzaly od společnosti Alstom sedm jednotek Pendolino a po nehodě jedné z nich v roce 2022 v Bohumíně nyní provozují zhruba jednotek šest s využitím nepoškozených vozů z havarovaného vlaku. Dohromady už najezdily zhruba 39 milionů kilometrů, v průměru připadá na každou z jednotek cca 5,5 milionu kilometrů. To odpovídá asi sedmi cestám z Prahy na Měsíc a zpět.

Jednotka má sedm vozů, čtyři jsou hnací a tři vložené bez pohonu. Délka vlaku je 185 metrů, kapacita 331 míst

k sezení, z toho 52 míst v 1. třídě, jedno místo pro osobu na vozíku a disponuje také třemi místy pro jízdní kola. Celý vlak má 16 hnaných náprav a celkový výkon 4 000 kW. Maximální konstrukční rychlost je 230 km/h, v současnosti je maximální provozní rychlost vlaku 200 km/h a na našich tratích jezdí nejvíce povolených 160 km/h. Hmotnost celého vlaku je 385 tun. Vybaven je pro provoz na tratích s napájecími soustavami 3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC a 15 kV 16,7 Hz AC. Jednotky jsou vybaveny systémem aktivního naklápění vozové skříně, což jim umožňuje projíždět oblouky vyšší rychlostí, než mohou klasické soupravy.

Vlaky Pendolino nebo odvozené



typy s aktivním naklápěcím systémem Finsku nebo ve Velké Británii. jezdí v Itálii, Švýcarsku, Portugalsku, Petr Šťáhlavský, fotoarchiv ČD

## Loučili jsme se s řadami lokomotiv, které kvůli zavedení ETCS již nemohou na tyto tratě vyjet Setkání legend koridorů

Loňského 27. až 29. prosince se uskutečnilo setkání legend koridorů v Olomouci. V depu jsme se loučili s řadami lokomotiv, které kvůli zavedení ETCS již nemohou na tyto tratě vyjet. Zástupci řad bylo možno fotografovat na paprscích kulaté remízy a na točně. Některé stroje pak byly nasazovány na zvláštní vlaky do okolí Olomouce.

V pátek 27. prosince byl do dějiště rozloučení vypraven zvláštní expres Ex 10861 v čele s vicesysté-

movou elektrickou lokomotivou řady 371 005-0 s přezdívkou Pepin se soupravou vozů Ostravan. Zpět do Prahy se souprava vracela v neděli jako Ex 10860 v čele s legendární Bobinou E 499.085. V depu byla smutečně vyzdobena vicesystémová elektrická lokomotiva řady 350 020-4. Pořadatelé svázeli fotografie ze stanice do depa a zpět motorovým vozem 850. Počasí o víkendu bylo skvělé, místy mrazivé, ale slunečné.

Text a foto Jiří Adolf



## Od tragické nehody uplynulo 59 let

Jedenáctého listopadu jsme si připomněli 59 let od tragické nehody lokomotivy 555.3280 z lokomotivního depa Zdice. K události došlo ve večerních hodinách na postrku nákladního vlaku ze Zdic před Jincemi poblíž řeky Litavky.

Při výbuchu kotle zahynuli strojvedoucí František Vokurka a návěstník. Čest jejich památce. Zraněný pomocník strojvedoucího se zachránil výskokem z lokomotivy.

S kolegou strojvedoucím LD Zdice Václavem Bacíkem jsme místo nehody, kde je také umístěn pomník, navštívili. Protože čas a příroda konají své, pomník jsme očistili a v okolí jsme motorovou pilou skáceli stromy, které bránily pohledu z vlaku na pietní místo.

Text a foto Jaromír Rokusek



## Pochod Jardy Serbuse

Na již 17. Pochod Jardy Serbuse jsme vykoučili 28. listopadu z Nymburka do Libice nad Cidlinou. Pro ty, jež o Jardovi neslyšeli, jen krátce - Jarda byl strojvedoucí, člen výboru Federace strojvůdců v ZO Nbk, skautský vůdce a hlavně náš velký kamarád. Zahynul tragicky, na lokomotivě, při železniční nehodě na železničním přejezdu u Libice nad Cidlinou 25. listopadu 1998.

Letošní Pochod nebyl jubilejní, ale se zatím největší účastí. K pomníčku nás přišlo zapálit svíčku (i za podpory kola jako chodítka) 23 kolegů. Dobré počasí vydrželo do odpoledne, nezmokli jsme. Děkuji takto ještě jednou všem, kteří přišli na Jardu vzpomínout. A pro ostatní mám vzkaz: Za rok půjdeme zas!

Pavel Slánský, kresba a foto archiv autora



## Finále firemních týmů Golden Tour

Dne 30. listopadu 2024 se v pražských halách Jedenáctka a Jižní Město sešlo 32 týmů z České republiky, Slovenska, Slovinska a Polska na finálovém fotbalovém turnaji Golden Tour.

### Výsledky Výběru Českých drah

#### Skupina F

ČD – Karea Plzeň 5:1. Branky: Vaňous 2×, Urbanec, Vorel J., Bečvář  
 ČD – BVS Bratislava 2:2. Branky: Vorel J. 2×  
 ČD – Borg Warner Polsko 4:2. Branky Vorel J. 4×

#### Osmifinále

ČD – ČPP Brno 3:2. Branky: Budín, Petr, Vaňous

#### Čtvrtfinále

ČD – Crowning Plzeň 6:5. Branky: Vorel J. 3×, Vaňous, Petr, Vorel Zb.

#### Semifinále

ČD – ANT Logistic 1:5.  
 Branky: Vorel J.

#### O 3. místo

ČD – Špedservis Bratislava 3:4.  
 Branky: Petr 2×, Vaňous

Konečné 4. místo bylo velkým úspěchem výběru ČD.

Text a foto Vladislav Pouzar



## Společenská rubrika



V červenci letošního roku odešel z důvodu ztráty zdravotní způsobilosti do předčasného důchodu náš kolega strojvedoucí ČD pan **Václav Kolčárek**. Svou dlouholetou kariéru završil 19. října, kdy proběhla v prostoru Depa Frýdek oficiální rozlučka. Vašku, užijte si zaslouženou penzi a plody svého sadu (a my s tebou) ve zdraví co nejdéle. To Ti přeje výbor a všichni členové ZO FS Frýdek Místek.

Dne 13. listopadu oslavil své 60. narozeniny kolega **Mojmír Doležal**, strojvedoucí ČD. Hodně štěstí, pevné zdraví a spoustu krásných modelů do sbírky přeje celá ZO Brno - dolní a kolegové z Brna.

V měsíci listopadu oslavili svou první „padesátku“ kolegové ze ZO Česká Třebová - 27. listopadu **Ladislav Svoboda** a 29. listopadu **Pavel Křivka**, strojvůdce ČD CARGO. Dodatečně blahopřejeme, hodně štěstí, pevné zdraví a spokojenost v osobním i profesním životě.

Dne 10. prosince oslavil své 85. narozeniny člen ZO FSČR Trutnov, bývalý zkušební komisař a strojvůdce instruktor na penzi pan **Ing. Ladislav Mikula**. Do dalších let přeje Ládovi pevné zdraví, veselou mysl a hudba ať mu dělá radost i nadále. Foto z 21. 3. 2007 - Brutus.

Dne 26. prosince oslavil 70 let pan **Miroslav Reh** ze ZO FS Louny. Vše nejlepší!

Poslední den loňského roku oslavil šedesát pět let života náš kolega a předseda Seniorského klubu při základní organi-

zaci FS Liberec **Zdeněk Vojtěch Juda**. Hodně štěstí, zdraví, pohody a mnoho sil v jeho práci pro ostatní mu přeji jak výbor a ostatní členové ZO, tak i členové Seniorského klubu při liberecké základní organizaci Federace strojvůdců.

K 31. prosinci 2024 odešli do starobního důchodu strojvedoucí ČD CARGO pánové **Jiří Lanc** a **Miroslav Král** ze ZO Louny. Díky za vaši práci.

V prosinci oslavil své padesátiny kolega **Patrik Holaň**, strojvedoucí osobní dopravy. Jménem všech členů ZO Brno-Maloměřice mu přeje všechno nejlepší, hodně bezpečných kilometrů za kontrolerem na vlacích ČD, ale i pevný úchop rodinného štěstí.

Pan **Ivo Zábrž**, člen FS Ústí nad Labem, vystudoval SPŠ strojní ve Varnsdorfu, v roce 1978 ukončil studium maturitou a 1. srpna 1978 nastoupil do Lokomotivního depa v Ústí nad Labem. Od roku 1980 byl strojvedoucím, pracovní poměr ukončil k 31. prosinci 2024. Díky za vaše strojvůdčova léta.



Ke 14. prosinci 2024 odešel do předčasného důchodu náš kolega strojvedoucí **Miroslav Jůza**. Výbor, všichni členové a Seniorský klub ZO FSČR Liberec mu děkují za celoživotní vykonanou práci a do dalších let přeji mnoho zdraví, štěstí a osobní spokojenosti.

**PF 2025** - Výbor ZO FSČR Brno-Maloměřice se i v částečně nové sestavě bude snažit nadále prosazovat všechny potřeby a jistoty Vás, našich členů i všech kolegů ať už osobní, nebo nákladní dopravy, jak jen je z pozice základní organizace možné. Děkujeme za svěřenou důvěru a přejeme pracovní i rodinnou pohodu v celém roce 2025.

Dne 1. ledna oslavil krásných kulatých 60 let kolega strojvedoucí a člen ZO FS Šumperk pan **Vladimír Knápek**. Míra, jak mu všichni u nás říkáme, pracuje po celý profesní život na železnici. Nejdříve 22 let s červenou čepicí a nyní již 17 let jako strojvedoucí a strojník letmo. Výbor ZO FS Špk mu přeje především pevné zdraví, hodně štěstí a spokojenosti nejen v pracovním životě, ale i s milovanou ženou Janičkou, vnoučaty a v neposlední řadě s posledním přírůstkem do rodinky a to biglem Maxem. V této sestavě velmi často vyráží do lesů a hor, co by turista značkař, tudíž nám ostatním pomáhá při orientaci v přírodě a značí pro turisty cesty a trasy. Oblíbeným koníčkem je

i jejich kamarád na čtyřech kolech karavan, se kterým cestují po krásách Česko-slovenska! Tak Miro, na zdraví a hodně pohody do dalších let!!

Dne 3. ledna oslavil náš kolega strojvedoucí pan **Petr Kašpárek** 55. narozeniny. Při této příležitosti bychom mu ze ZO FS Karlovy Vary rádi popřáli především pevné zdraví a pohodu v soukromí i v zaměstnání.

Dne 5. ledna oslavil své padesátiny kolega **Jan Pospíšil**. Do dalších let mu hodně zdraví, štěstí a dobré pohody přeji kolegové ze ZO FS Letohrad

Dne 11. ledna oslavila své 55. narozeniny kolegyně **Michaela Fulinová**. Výbor ZO FS Liberec, všichni členové a Seniorský klub jí přeji hodně zdraví, štěstí a osobní spokojenosti!

Dne 11. ledna oslavil náš kolega strojvedoucí pan **Karel Pošva** 55. narozeniny. Při této příležitosti bychom mu ze ZO FS Karlovy Vary rádi popřáli především pevné zdraví a pohodu v soukromí i v zaměstnání.

Dne 22. ledna se dožívá životního výročí sedmdesátiletí **Jiří Ruml**, dlouhá léta strojvůdce bývalé Strojové stanice Lysá nad Labem a posléze ČDC, kde před odchodem na penzi „hobloval“ v Přístavu Mělník. V současnosti je členem Klubu odložených strojvůdců Lysá nad Labem. Jiří, za všechny členy Klubu Ti přeji především dobré zdraví, abys mohl nadále svůj čas dělit mezi rodinu, zahrádku a klubové výlety. Jaroslav Krupička.

Dne 27. ledna slaví padesátiny **Pavel Kábele** ze ZO 088 Ústí nad Labem. Blahopřejeme!

Dne 29. ledna oslaví své sedmdesátiny kolega **Milan Čada**. Do dalších let mu hodně zdraví, štěstí a dobré pohody přeji kolegové ze ZO FS Letohrad

### Opustili nás

Dne 9. prosince nás opustil člen důchodce pan **Jaroslav Peřina**, strojvedoucí instruktor LD a DKV Louny. Věnujte mu vzpomínku.

Dne 12. prosince zemřel po kratší nemoci ve věku 77 let člen ZO FSČR Trutnov, strojvůdce na penzi **Zdeněk „Cinda“ Hetflejš**, horal a zahradník. Kdo jste ho znali, věnujte mu, prosím, tichou vzpomínku. Foto ze 17. 12. 2011 - Brutus.

Dne 13. prosince zemřel po delší nemoci ve věku 77 let člen ZO FSČR Trutnov, strojvůdce na penzi **Alois „Puclák“ Zahradník**. Kdo jste Lojzika znali, věnujte mu, prosím, tichou a úsměvnou vzpomínku. Foto z 3. 9. 2015 - Brutus.

Dne 15. prosince zemřel náhle ve věku 69. let člen ZO FSČR Trutnov, strojvůdce na penzi **Jaroslav „Margarín“ Máslo**. Kdo jste ho znali, věnujte mu prosím tichou vzpomínku. Foto z 1. 11. 2006 - Brutus.

