

Cargovák



Úvodní sloupek

Digitalizace posouvá ČD Cargo dál

O digitalizaci dnes slyšíme na každém kroku. Někdy může vznikat dojem, že jde pouze o nové aplikace, další systémy nebo složitější technologie. Ve skutečnosti je však její podstata mnohem jednodušší. Digitalizace má především usnadnit práci lidem, zrychlit rozhodování a zvýšit kvalitu služeb, které poskytujeme našim zákazníkům. Nákladní železniční doprava patří mezi obory, kde rozhodují přesnost, spolehlivost a schopnost reagovat na změny v reálném čase. V konkurenci silniční dopravy již nestačí nabídnout pouze přepravu z bodu A do bodu B. Zákazníci očekávají okamžitý přehled o pohybu zásilek, rychlou komunikaci a dostupné informace. Právě zde digitalizace otvírá nové možnosti, jak tyto požadavky naplnit. Neméně důležitý je přínos pro naši každodenní práci. Každý odstraněný papírový formulář, každé zpřesnění dat nebo zjednodušení admi-

nistrativy znamená více času na činnosti, které vytvářejí skutečnou hodnotu. Moderní technologie nám mohou pomoci lépe plánovat, efektivněji využívat vozidla i personál a současně zvýšit bezpečnost provozu. Je však třeba si připomenout, že žádný systém nenahradí zkušenosti, odbornost a odpovědnost našich zaměstnanců. Úspěšná digitalizace není postavena na počítačích, ale na lidech, kteří dokážou nové nástroje využít ve prospěch společnosti i zákazníků. Proto je důležité, abychom změny nevnímali jako hrozbu, ale jako příležitost rozvíjet naše znalosti a posouvat ČD Cargo dál. To je i případ připravovaného projektu centrální nákladní pokladny a náhrady papírového nákladního listu. Železnice byla odjakživa symbolem technického pokroku. Stejně jako naši předchůdci dokázali využít tehdejší moderní technologie, je dnes na nás, abychom využili potenciál dat, automatizace a digitálních nástrojů.

MICHAL ROH

Obsah

Spolupráce ČD Cargo a Správy železnic

02 Tomáš Tóth řadu let působil v managementu ČD Cargo. Nyní již řadu měsíců stojí v čele Správy železnic, se kterou ČD Cargo úzce spolupracuje. Hovořili jsme spolu nejen o této spolupráci, ale i o rozvoji železniční infrastruktury, plánování výluk a dalších tématech.



Přepravy zeminy na D8

03 Velkoobjemové přepravy zeminy a dalších stavebních nebo odpadních materiálů jsou pro ČD Cargo velmi zajímavé. Zajímavý obchodní případ, odvoz rubaniny - recyklovaného kameniva z Českého Brodu, bude probíhat až do konce září. Podívejme se společně na podrobnosti.



Aktivní obchodní politika nese své ovoce v podobě nových obchodních případů. Výsledkem úspěšných obchodních jednání jsou například nové přepravy koksu z ostravských koksoven do Švédska a Německa. Jejich realizaci umožňuje mimo jiné i park interoperabilních lokomotiv schopných provozu nejen v sousedních zemích. 13. srpna 2026 zavítal Vectron 383.022 s vlakem koksu poprvé do dánské pohraniční přechodové stanice Padborg. Jedná se o další důležitý milník v zahraničních aktivitách ČD Cargo. **FOTO: OLE FREDSTED**

Spolupráci s nákladními dopravci stavíme na otevřenosti

Tomáš Tóth dlouhou řadu let působil v ČD Cargo, byl také předsedou jeho představenstva. Nyní se dá říct, že je jako generální ředitel Správy železnic, na opačné straně bariéry. Hovořili jsme s ním nejen o tom, jak nyní vnímá spolupráci správce infrastruktury s dopravci, ale i o implementaci ETCS, stavebních projektech a dalších tématech.

► **Dopravci ČD Cargo jste zasvětil velkou část svého profesního života, nyní se věnujete infrastruktuře a provozu železnice. Co vás na železnici po všech těch letech stále baví a motivuje?**

Na železnici mě baví její komplexnost. Nelituji proto jediného dne, který jsem železnici věnoval. Je to náročný obor, ve kterém se propojuje každodenní provoz, technologie, finance i práce s lidmi. Zároveň je to samozřejmě i tvrdý byznys, který ovlivňuje fungování celé ekonomiky. Může to znít jako klišé, ale já jsem fakt přesvědčený, že železnice má jasný potenciál být dopravním oborem budoucnosti. Budoucnost má ale jen tehdy, pokud se dokáže měnit spolu se světem kolem nás. Nemůžeme spoléhat na to, že její význam poroste automaticky. Nároky cestujících, dopravců i celé ekonomiky jsou dnes výrazně jiné než před deseti či dvaceti lety a železnice se jim musí přizpůsobit v osobní i nákladní dopravě. Pro moji současnou roli mi proto propojení vámi zmíněných kariérních zkušeností dává velký smysl. Ze svého působení v Cargu znám potřeby dopravců a vím, kde se může spolupráce s českým správcem infrastruktury zlepšit. I když jsem měl o svém dalším profesním životě po odchodu z ČD Cargo jinou představu, právě z tohoto důvodu jsem se nakonec rozhodl přijmout nabízenou výzvu a nastoupit na Správu železnic. Teď mě motivuje hlavně to, aby SŽ byla pro své zákazníky předvídatelným a spolehlivým partnerem a dokázala realizovat projekty, které mají pro dopravce skutečný přínos. Abychom změnili vnímání naší organizace jako uzavřené a neflexibilní, abychom podporovali osobní i nákladní dopravu a byli jejím partnerem v rozvoji. Zároveň chci, abychom znovu přesvědčili veřejnost, že peníze investované do kolejí jsou smysluplně využity. ČD Cargo je skvělá firma, stejně jako je železniční nákladní doprava skvělým oborem. Buďme hrdí, že můžeme na železnici pracovat. Hledáme společně systémové změny, které napomohou rozvíjet železniční nákladní dopravu. Já za Správu železnic mohu slíbit, že udělám maximum.

► **Jak hodnotíte současnou spolupráci mezi Správou železnic a nákladními dopravci, zejména ČD Cargo, při plánování kapacity tratí a výluk? Jak lze podle Vás zmírnit dopady rozsáhlé výlukové činnosti na nákladní dopravce?**

Spolupráci s nákladními dopravci nyní stavíme na otevřenosti a včasném sdílení informací. Jedno z mých prvních jednání po příchodu do Správy železnic proto vedlo za zástupci ŽESNAD.CZ a pravidelně jednáme také bilaterálně s jednotlivými dopravci. Jejich požadavky promítáme do dlouhodobého plánování investic, elektrizace, ETCS i výluk. Právě u výluk se snažíme důsledně plánovat s větším předstihem, lépe koordinovat souběhy omezení a objízdné trasy a nepřekvapovat se navzájem, což se v minulosti dělo. Krásným příkladem nově budované spolupráce mohou být zrušené nickolejné výluky v příštím roce na "havlbroské" trati. Původní plán výluk by spolu s pracemi na prvním koridoru výrazně omezil nákladní dopravu mezi Prahou a Břeclaví. Stav mostu v Tišnově jsme proto nechali znovu staticky prověřit a na základě uspokojivého výsledku jsme mohli výlukou posunout až za dokončení rekonstrukce uzlu Česká Tře-



Ing. Tomáš Tóth, generální ředitel Správy železnic FOTO: ARCHIV SŽ

bová. Společně s dopravci jsme zároveň připravovali i záložní variantu, pokud by statické propočty nevyšly. Klobouk dolů před všemi, kdo se jednání účastnili. Hledalo se řešení, ne důvody, proč to nejde. Obecně lze říct, že do budoucna na SŽ musíme současně vyvažovat stavební práce s požadavkem udržet vytižené tratě průjezdné pro osobní i nákladní dopravu. U mezinárodních koridorů je nezbytná také koordinace se zahraničními správci infrastruktury. Dlouhodobě pak potřebujeme vybudovat natolik kapacitní síť, že v ní bude místo pro všechny módy dopravy. Rád bych všechny dopravce přesvědčil, že když někdy nenajdeme pro ně přílehavé řešení, tak je to z důvodu, že to opravdu nešlo, ne že se nám nechtělo.

► **Do jaké míry jsou investice Správy železnic zaměřeny na potřeby nákladní dopravy a odpovídají požadavkům ČD Cargo a dalších dopravců?**

Z pohledu Správy železnic se potřeby nákladní dopravy promítají do priorit, které jsme přímo s našimi zákazníky, tedy dopravci, probírali. V investicích nyní vycházíme ze seznamu, který dali dohromady osobní i nákladní dopravci na podzim loňského roku. Ten se také promítl do programového prohlášení nové vlády a já si teď troufám říct, že minimálně 50 % všech investic SŽ ve střednědobém plánu představují investice pro nákladní dopravu. Další pak budou mít sekundární efekt. Konkrétně řešíme zejména odstraňování úzkých hrdel, jako jsou Libeňský přesmyk, Výtoňský most nebo kolizní úsek u Kolína, který odstraní připravovanou Hlízovskou spojku. Právě rekonstrukci trati mezi Kolínem a Kutnou Horou zahájíme již letos. Další klíčovou prioritou je zdvoukolejnění a elektrizace směru Velký Osek – Hradec Králové – Choceň (VOChoc), který nabídne nákladním vlakům kapacitní alternativu k přetíženému prvnímu koridoru mezi Prahou a Českou Třebovou. Začít stavět chceme již v příštím roce. Zahájili jsme první stavby od Plzně směrem do Bavorska, soutěžíme pak modernizaci trati mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Velenicemi směrem na rakouský Gmünd. Vý-

znamný efekt pak přinesou připravované vysokorychlostní tratě: převedením dálkové osobní dopravy na novou infrastrukturu se uvolní kapacita stávajících tratí pro nákladní a regionální vlaky. Podpora nákladní železniční dopravy je ale věcí celého resortu. Ministerstvo dopravy letos otevřelo na půdě Evropské unie debatu o budoucnosti nákladní železnice a získalo pro českou iniciativu podporu dalších členských států. Jejím cílem je prosadit větší investice do nákladní infrastruktury a terminálů na síti TEN-T, zajistit dostatečnou kapacitu pro nákladní vlaky, zlepšit koordinaci přeshraničních výluk a urychlit digitalizaci a interoperabilitu evropské železnice. Cítím, že v tomhle skutečně s MD táhneme za jeden provaz a že náš hlas je slyšet.

► **Kde dnes vidíte největší infrastrukturní překážky, které brání dalšímu růstu železniční nákladní dopravy v České republice?**

Největší překážkou je nedostatečná kapacita některých hlavních tratí a železničních uzlů. Přibližně 80 procent přepravního výkonu se soustředí na zhruba 20 procent sítě, takže investice musíme cílit především tam, kde propustnost nejvíce chybí. Na jedné infrastruktuře se navíc setkává dálková, regionální i nákladní doprava a každý výpadek nebo výluka se proto rychle promítá do celého systému. O úzkých hrdlech na síti už řeč byla. Významným limitem zůstávají také přeshraniční úseky, kde české investice musí časově i technicky navazovat na projekty sousedních států. I proto společně s Ministerstvem dopravy intenzivně jed-

náme s našimi zahraničními partnery, abychom zajistili koordinovaný postup.

Zkusím ale otázku nezdvouřile otočit. Kde je kromě výše uvedených vidí ČD Cargo? Chci říct, že vždy by to měl být dialog. O ten jsem nyní požádal ŽESNAD.CZ. Abychom přestali mluvit o tom, jak je vše špatně, a rozvinuli tři nebo čtyři témata, která skutečně zrealizujeme.

► **Jaké změny v oblasti řízení kapacity, digitalizace nebo evropského zabezpečovače ETCS mohou podle vás v příštích letech nejvíce pomoci nákladní dopravě?**

Největší přínos vidím v předvídatelnějším a přeshraničně koordinovaném řízení kapacity, v digitalizaci provozu a v jednotných technických standardech. Významnou změnu může přinést připravované evropské nařízení o kapacitě, které umožní lépe promítnout potřeby jednotlivých segmentů dopravy do dlouhodobého plánování a zajistit odpovídající prostor také pro nákladní vlaky. ETCS zvyšuje bezpečnost a na hlavní síti TEN-T zůstává prioritou do roku 2030. Pro dopravce je důležité, aby jeho zavádění mělo stabilní harmonogram a aby evropské systémy byly skutečně interoperabilní, tedy aby se omezily technické a administrativní překážky, zjednodušily schvalovací procedury, zajistila zpětná kompatibilita verzí, zvýšila plynulost přechodu hranic apod. Pro to se budu snažit dělat maximum.

► **Jakou roli by měla sehrát Správa železnic při podpoře přesunu nákladů ze silnice na železnici? Jak daleko je projekt výstavby malých překládkových terminálů mezi silnicí a železnici?**

Správa železnic má vytvářet infrastrukturní podmínky, aby železnice byla pro přepravce konkurenceschopnou volbou. To znamená dostatečnou kapacitu tratí, odstranění úzkých hrdel, parametry pro delší nákladní vlaky, kvalitní napojení průmyslových areálů a spolehlivý přeshraniční provoz. Samotný přesun nákladů ze silnice na železnici ale není úkolem jedné organizace; vyžaduje společný postup státu, správce infrastruktury, dopravců, provozovatelů terminálů i zákazníků. V této oblasti už připravujeme konkrétní kroky. Aktualizujeme koncepce seřaďovacích stanic a míst pro nakládku a vykládku a projednáváme je se sdružením ŽESNAD.CZ. Cílem je vytvořit síť kvalitních nakládacích ploch tam, kde je o ně ze strany zákazníků zájem, a řešit nejen jejich umístění a kapacitu, ale také vybavenost. Zohledňujeme přitom změny na trhu jednotlivých vozových zásilek, vazbu na přepravované komodity včetně dřeva i nové příležitosti například v přepravě odpadů. Nejde tedy o jeden univerzální projekt malých terminálů s jediným harmonogramem, ale o postupné nastavení sítě podle reálné poptávky a potřeb dopravců.

► **Když si představíte českou železniční dopravu za deset let, co byste chtěl, aby bylo vaším osobním odkazem?**

Chtěl bych, aby byla česká železnice za deset let kapacitnější, spolehlivější a lépe propojená se sousedními zeměmi a aby se na ní nákladní doprava mohla rozvíjet, nikoli jen bojovala o zbývající kapacitu. Za svůj osobní odkaz bych považoval Správu železnic, která dopravcům naslouchá, plánuje předvídatelně a umí proměnit jejich potřeby v konkrétní projekty. A také organizaci, která dokáže veřejné peníze využívat efektivně a investovat je tam, kde přinesou největší přínos pro celý železniční systém.

Děkuji za rozhovor
MICHAL ROH

Personální a organizační změny

Představenstvo ČD Cargo, a.s., na jednání per rollam dne 5. srpna 2026 přijalo usnesení a schválilo

- s účinností od 15. srpna 2026 obsadit do pracovní pozice obchodního ředitele generálního ředitelství ČD Cargo Ing. Václava Andryška, MBA,
- ke dni 31. srpna 2026 odvolat Ing. Vladimíra Perného, MBA z pracovní pozice výkonného ředitele generálního ředitelství ČD Cargo.

Nové přepravy na D8

Il správcí silniční infrastruktury využívají letní období, kdy provoz nebývá tak silný, k opravám a modernizacím. Na letošní léto připravilo Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) velkou opravu na dálnici D8. Mezi 18. až 48. kilometrem (úsek Nová Ves – Lovosice) se postupně upravuje střední dělicí pás. Práce obnášejí výměnu svodidel a obnovu telematických zařízení. Stavební práce jsou rozvrženy do 98 dní. Rekonstrukci provádějí pro ŘSD ve sdružení společnost EUROVIA CZ, člen Skupiny VINCI Construction a Voestalpine Krems Finaltechnik CS.

Asi si ale položíte otázku, jak oprava dálnice souvisí s ČD Cargo? V tomto případě poměrně hodně. Před několika měsíci byla zahájena

Pro nakládku kameniva do železničních vozů řady Ua (Dumpcar) byla jako nejvhodnější vybrána stanice Český Brod, kam je substrát plynu navážen nákladními automobily z depone nedaleko Kouřimi. V nočních nebo brzkých ranních hodinách je prázdná souprava dovezena do Českého Brodu, libeňskou zálohou rozdělena na dvě části a přistavena k nakládce. Ta probíhá od dopoledních hodin až do večera. Výhodou této stanice je dostatečně velká plocha, stejně jako možnost nakládat zároveň dvě skupiny vozů bez nutnosti dodatečného posunu. Diesellová lokomotiva tak může odjet zpět do Prahy-Libně. Ve večerních hodinách přijede spolu s elektrickou lokomotivou, zpravidla „esem“ opět do Českého Brodu, vykoná potřebný posun, sestaví vlak a na postrku ložené soupravy se vrátí do Libně.



Do jednoho železničního vozu se vejde cca 25 tun kameniva, tzn. přibližně objem jednoho kamionu.

náročná jednání mezi ČD Cargo, firmou Spedica a Štochl Group. Ta je jedním ze subdodavatelů výše uvedeného sdružení a zajišťuje především autodopravu a návoz stavebního materiálu. Toho bylo nutné na dálnici D8 přepravit poměrně velké množství. Zástupci společnosti Štochl Group neměli se železniční žádnou zkušenost a stáli tak před nelehkým rozhodnutím, zda vstoupit do pro ně neprobádaných vod a nechat se přesvědčit o výhodách železniční dopravy nebo zda zvolit přepravu vlastními automobily. Železnice nakonec zvítězila, ale to byl samozřejmě jen začátek. Musely být vybrány vhodné železniční vozy, vhodná nakládací a vykládací stanice, připravena technologie vyhovující stavebnímu harmonogramu, domluveny podmínky uložení zeminy atd. Obchodní případ lze rozdělit na dvě části – přepravu kameniva, resp. nadceně rubaniny - recyklovaného kameniva a přepravu odpadní zeminy vytěžené v dálničním dělicím pásu.



Podvečerní posun u nakládky v Českém Brodě



V elektrické trakti je kamenivo přepraveno z Českého Brodu do Lovosic.



V přístavu v Lovosicích probíhá vykládka kameniva a jeho překládka na nákladní automobily. Zároveň je zde do železničních vozů nakládána vytěžená hlína z dělicího pruhu.



Do Českého Brodu je drcené kamenivo naváženo automobily firmy Štochl Group, která je zároveň odesílatelem vlaku.



„Elektrika“ pak pokračuje přes noc do stanice Lovosice jih.

Ze stanice Lovosice jih je ložená souprava dopravcem BF Logistics přistavena na vlečku Česko-saských přístavů, kde je postupně vykládána. Můžeme si jen připomenout, že v lovosickém přístavu bylo dlouhá léta do lodí nakládáno uhlí určené pro elektrárnu Chvaletice. V posledních letech pak byla vlečka využívána například pro nakládku obilí. V přístavu je kamenivo vysypáno na volnou plochu a z té pak podle potřeby nakládáno do nákladních automobilů a odváženo přímo na staveniště na D8,

kde je sypáno jako podloží v dělicím pruhu. Zároveň je odtud do přístavu odvážena zemina vytěžená z dělicího pruhu. A zde přichází ke slovu opět železniční doprava a ČD Cargo. Hlína je naložena do stejných vozů, které dovezly kamenivo a po nakládce je ložená souprava převezena elektrickou lokomotivou z Lovosic jihu do Počerad. Zde se jí ujme lokomotiva dopravce Sev.en Inntech, která jí po důlní dráze převezme na vykládací místo, ze kterého je pak zemina odvezena na místo uložení v bývalém hnědouhelném lomu.

První den je souprava naložena v Českém Brodě, druhý den vyložena v Lovosicích a znovu naložena, třetí den probíhá vykládka v Počeradech a čtvrtý den je souprava opět nakládána kamenivem. Je tak dosaženo maximálního využití vozů i kapacity nakládacích a vykládacích strojů. První 24vozový vlak s kamenivem odjel z Českého Brodu do Lovosic 8. června 2026. Další nakládka proběhla již o dva dny později, protože bylo potřeba do Lovosic urychleně navézt stavební materiál a až poté odvážet odpadní zeminu. Z Lovosic do Počerad tak první vlak odjel až 19. června 2026. Ke dni uzávěrky tohoto článku jsme převezli již přes 20 tisíc tun kameniva a cca 16 tisíc tun zeminy k uložení. Celkový očekávaný objem by měl dosáhnout 70 tisíc tun zboží. Konec přeprav je předpokládán na konci září 2026. Úspěšná realizace tohoto obchodního případu je nejlepší referencí pro další zájemce o přepravy hromadných substrátů. Přesvědčila jak kvalita a přesnost přeprav, tak adekvátní cena a do úvahy je samozřejmě nutné vzít i společenskou odpovědnost. Při přepravě celého objemu zboží po železnici budou naše silnice ušetřeny jízdy 2 800 kamionů, což představuje i nemalou úsporu emisí CO₂. Za bezproblémový průběh přeprav patří poděkování vedoucí komitní skupiny „Stavebniny“ Blance Syrovátkové, za provoz Zdeňku Česákově, Květě Křivohlávkové, Janu Martáškově a samozřejmě i všem provozním zaměstnancům. Nyní nás čekají další podobné zakázky.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH
MAPA: MILAN KOSKA



Stavební práce na D8 – nákladní automobily firmy Štochl Group odvázejí vytěženou zeminu z dělicího pruhu do lovosického přístavu.

Nová přeprava odsiřovacích vápenců



Vápenec se od osmdesátých let minulého století stal nezbytnou surovinou při výrobě elektrické energie a mokrá vápencová vypírka se postupně stala nejrozšířenější metodou odsíření uhelných elektráren.

V bývalém Československu se potřeba odsíření stala naléhavou zejména v severních Čechách, kde kvůli spalování sírnatého hnědého uhlí docházelo k rozsáhlému poškozování krušnohorských lesů. Rozhodující vlna instalací odsiřovacích zařízení proběhla v devadesátých letech minulého století, po změně politicko-ekonomických poměrů a s ní spojenou změnou náhledu mimo jiné i na udržitelnost a životní prostředí. Do konce 20. století pak bylo odsířeno 32 energetických bloků o výkonu téměř 6 GW. Chvaletická elektrárna patří k nejvýznamnějším energetickým zdrojům České republiky. Vybu-



dována byla v letech 1973–1979 v místech bývalého pyritového dolu na základě vládního usnesení č. 157/70. Toto usnesení vycházelo ze skutečnosti, že koncentrace škodlivých exhalací v Severočeském kraji již překročila únosnou mez, a proto je nové energetické zdroje nutné stavět mimo oblast uhelné těžby. Elektrárna Chvaletice má instalovaný výkon 820 MW tvořený čtyřmi bloky o výkonu 205 MW. Kromě výroby elektrické energie zajišťuje také dodávky tepla. Část tepelné energie je využívána v režimu kombinované výroby elektřiny a tepla (kogenerace), což zvyšuje celkovou účinnost využití paliva. Až do října 2010 elektrárnu vlastnila společnost ČEZ, která ji poté vyčlenila do samostatné dceřiné společnosti a v roce 2013 ji prodala firmě Severní energetická (dnes Sev.en). Ta je v současné době i majitelem dolů (lomy ČSA a Vršany), ze kterých je do Chvaletic dodáváno uhlí. Jako zajímavost na závěr uvedme, že ko-



Přístavbu vozů s vápencem na elektrárenskou vlečku zajišťoval 24. července 2026 modernizovaný „kocour“ 742.729.

mín chvaletické elektrárny je se svou výškou 300 metrů nejvyšší v České republice. Mokrá vápencová vypírka spalin s účinností 98–99 % byla ve Chvaleticích dokončena v roce 1997. Vápenec je tak po uhlí druhou nejvýznamnější surovinou dopravovanou do elektrárny po železnici. S dočasně stoupající poptávkou po elektrické energii vyrobené z hnědého uhlí mírně rostou i přepravy odsiřovacích vápenců do elektrárny. Vápenec odebírá z lomu Kotouč ve Štamberku patřícímu společnosti LB CEMIX. Přepravy vápence zajišťoval dlouhodobě jiný železniční dopravce. Až v letošním roce se ve spolupráci s dopravcem Cargo Motion podařilo tyto přepravy znovu získat. Na první míli, tzn. v úseku Štamberk – Studénka, jsou přepravy zajištěny v režii dopravce Cargo Motion. Ve Studénce vlak přebírá ČD Cargo, které ho zpravidla v nočních hodinách převez elektrickou lokomotivou do stanice Řečany nad Labem, která je připojovou

pro vlečku chvaletické elektrárny. Z Řečan je dieselovou lokomotivou souprava přistavena na vlečkové kolejiště před elektrárnou a odtud po částech, po pěti vozech na místo vykládky v závodě. Stejným způsobem se pak prázdné vozy vrací zpět. První zkušební přeprava byla realizována v dubnu letošního roku, pravidelné přepravy se rozjely v červenci a je předpoklad jejich pokračování minimálně do konce roku 2026. Využívány jsou výsypné vozy řady Falls ČD Cargo, ve kterých jsme zatím do Chvaletic přivezli téměř 10 tisíc tun vápence. Kusový vápenec je v mlýnech semletý na jemnou frakci, na kterou se pak v mokré vypírce váže oxid siřičitý za vzniku sádrovce, který je využíván v cementárenském průmyslu nebo pro výrobu sádrokartonových desek. Doplníme, že na odstranění 1 tuny CO₂ je potřeba cca 1,5 – 2 tuny vápence.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH

Zajímavosti z provozu

Výluka Veleliby

Celozávodní dovolená v mladoboleslavské Škodovce bývá pravidelně využívána pro opravy a údržbu železničních tratí vedoucích do Mladé Boleslavi. Je to proto, aby výlukami nebylo narušené plynulé zásobování automobilky a odvoz

hotových automobilů. Letošní rok nebyl výjimkou – nepřetržitá výluka probíhala na některých úsecích tratě do Nymburka, ve Velelibech probíhala oprava staničních kolejí, nástupišť a další práce. Osobní vlaky byly nahrazeny autobusy, ale nepřetržitá výluka probíhající od 22. čer-



FOTO: TOMÁŠ SÁGNER

vence do 8. srpna 2026 měla vliv i na nákladní dopravu. Nákladní vlaky z/do Mladé Boleslavi byly do Nymburka vedeny odklonem přes Všetaty, ale dotčen byl i provoz manipulačních vlaků z Nymburka do Křince, Rožďalovic a Kopidlna. Ty zajišťují jednak návoz uhlí do velkých uhelných skladů v Křinci a zajišťují také odvoz dřeva ze zdejší oblasti. Obsluha těchto stanic byla z Nymburka prováděna přes Chlumec nad Cidlinou a Městec Králové. Například v pátek 24. července 2026 se vozy odklonového Mn

53984 ujalo dvojče 742.192+742.179. Vlak vezl 4 GigaWoody z Kopidlna a 3 z Rožďalovic. Vyfotografovaný byl v odpoledních hodinách mezi Choťovicemi a Dobšicemi nad Cidlinou. Na druhé fotografii pořízené u Kropáčovy Vrutice je zachycen návoz prázdných autovozů do Mladé Boleslavi těsně před koncem výluky 7. srpna 2026. Do čela vlaku Pn 62416 se v tento den postavil „kocour“ 742.094.

MICHAL ROH



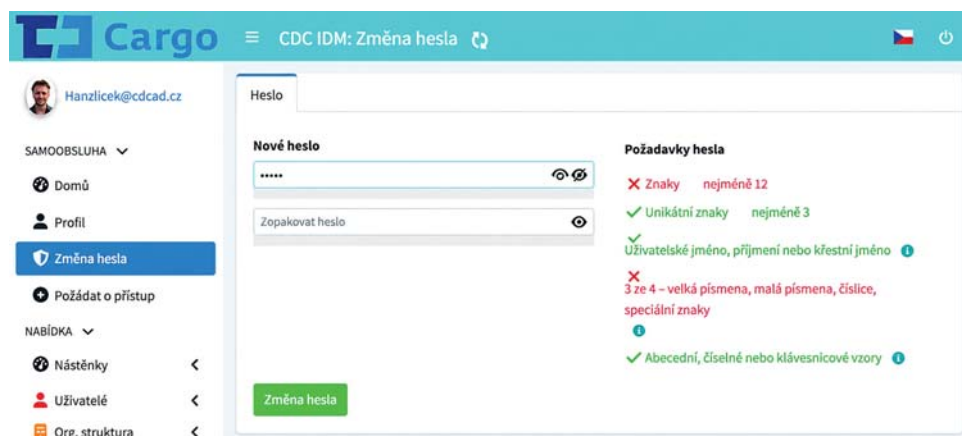
FOTO: MICHAL ROH

Nový Identity Management v ČD Cargo



V rámci programu ICT Bezpečnost byl v ČD Cargo nasazen nový systém pro správu identit a přístupových oprávnění Evolveum midPoint, který nahrazuje dosavadní řešení založené na produktu Sun Identity manager (Oracle Waveset).

Původní systém byl v provozu přibližně 15 let a postupně přestával vyhovovat současným požadavkům na bezpečnost, automatizaci, auditovatelnost i integraci moderních technologií a došlo i k ukončení jeho podpory výrobcem. Nový Identity Manager (dále jen „IdM“) proto představuje nejen technologickou obměnu, ale především významný posun v oblasti řízení identit a přístupů napříč celou společností. Nejvýraznější změnou je, že „nový“ IdM se stal systémem určeným nejen administrátorům, ale také běžným uživatelům a manažerům. Zatímco dříve byla část požadavků řešena prostřednictvím aplikace „Konto uživatele“ na starém Sharepoint portálu, část pomocí Service Desku nebo specializovaných administrátorů, dnes mají uživatelé k dispozici moderní samoobslužný portál přístupný prostřednictvím jednotného přihlášení (SSO). Sami mohou podávat žádosti o přístupy, sledovat stav schvalování, měnit heslo nebo zobrazovat svá oprávnění. Manažeři navíc získali přehled o přístupech svých podřízených a mohou schvalovat požadavky přímo v systému. Velkou novinkou je také **katalog rolí**, který centralizuje správu přístupových oprávnění.



Ukázka provedení změny hesla

Nahrazuje původní aplikaci „Konto uživatele“ a výrazně rozšiřuje množství spravovaných rolí. Uživatelé mohou jednoduše vyhledat požadované oprávnění, odeslat žádost a sledovat její průběh. Celý proces je transparentní, auditovatelný a řízený definovaným schvalovacím workflow. Nový IdM zároveň automaticky přiděluje část oprávnění na základě pracovního zařazení, organizační jednotky nebo typu pracovní pozice, což výrazně omezuje možnosti vzniku chyb v nastavení a zrychluje nástupy nových zaměstnanců. Významný posun nastal také v oblasti **správy externistů**. Dříve byla evidence externích pracovníků z velké části manuální a založená na pomocných nástrojích. Nový IdM již umožňuje kompletní evidenci externistů, správu garantů, automatické sledování platnosti přístupů,

schvalování manažerem kybernetické bezpečnosti a automatickou deaktivaci po vypršení oprávnění. Tím se výrazně zvyšuje bezpečnost i přehled o osobách, které mají přístup k systémům ČD Cargo. Dalším významným přínosem IdM je zavedení pokročilých **bezpečnostních funkcí**. IdM přináší kontrolu konfliktů oprávnění (SoD), pravidelné recertifikace přístupových práv v případě změny organizačního zařazení uživatele nebo jeho pracovní pozice, detailní auditní stopu všech změn a centralizovaný reporting. Každá změna oprávnění, schválení nebo zamítnutí požadavku je dohledatelná, což významně zjednodušuje interní i externí audity a podporuje plnění požadavků kyberbezpečnostní legislativy. Nový IdM současně přinesl modernější **integraci s klíčovými aplikacemi**, jako jsou Active

Directory, SAP, Logserver nebo Microsoft 365. Díky automatické synchronizaci se změny provedené v personálních systémech rychle a spolehlivě promítají do všech navázaných aplikací. To zkracuje dobu potřebnou k založení nebo změně účtu a minimalizuje riziko neaktuálních oprávnění.

Jedním z hlavních přínosů projektu je proto nejen vyšší úroveň zabezpečení, ale také výrazné zjednodušení každodenní práce uživatelů. Méně formulářů, méně e-mailové komunikace, rychlejší schvalování a větší přehled o vlastních přístupech představují konkrétní výhody, které zaměstnanci pocítí při každodenním používání systému.

Kde najdu další informace?

Podrobné informace k práci s novým Identity Managerem jsou k dispozici na tematickém webu https://cdcargo.sharepoint.com/sites/tp_IDM.

Uživatelé zde naleznou postupy pro:

- přihlášení,
- provedení změny hesla,
- žádosti o role,
- žádost o přístup externistů,
- novinky z rozvoje systému IdM.

V případě technických problémů je k dispozici Helpdesk. Správu a rozvoj systému zajišťuje Oddělení kybernetické bezpečnosti O30/2. Nasazením nového IdM získalo ČD Cargo moderní platformu pro správu a řízení identit, která přináší vyšší úroveň bezpečnosti dle požadavků zákona o kybernetické bezpečnosti, vyšší míru automatizace, samoobslužné služby pro uživatele a pevný základ pro další digitalizaci procesů v rámci ČD Cargo.

JOSEF BLAŽEK

Inspirativní stáž v ČD Cargo



Od začátku února do konce července 2026 zněla budovou generálního ředitelství ČD Cargo angličtina a němčina častěji, než obvykle. Důvodem byla společná stáž ČD Cargo a Forum Train Europe (FTE), která do Prahy přivedla stážistu Ramuna Segliase. Ten během stáže na ČD Cargo poznal základní fungování jednotlivých útvarů GŘ a také měl možnost navštívit dcery i pobočky ČD Cargo a také některá místa přímo v provozu. Tuto prestižní stáž ve spolupráci s FTE zajistili Hana Vavříková z odboru personálního a Raдек Nedomlel z odboru provozních technologií. Ramunovi jsme na konci položili pár otázek týkajících se jeho dojmů z času stráveného v ČD Cargo.

► **Když se ohlédneš za svou stáží, na který okamžik nebo zkušenost budeš vzpomínat nejvíce a proč?** Jednou z věcí, na které budu určitě vzpomínat, je množství příležitostí poznat železniční provoz z bezprostřední blízkosti. Návštěvy seřadovacích nádraží, údržbových zařízení a dokonce i možnost strávit čas na stanovišti strojvedoucího, mi poskytly poznatky, které nelze získat pouze z knih nebo zpráv. Jako člověka, který se o železnici vždy zajímal, mě fascinovalo vidět na vlastní oči, jak toto odvětví funguje „v zákulisí“, a poznat lidi, kteří jeho fungování každý den zajišťují.

► **Co Tě během působení v ČD Cargo a FTE překvapilo nejvíce – po profesní nebo osobní stránce?** Nejvíce mě překvapila míra důvěry, kterou jsem dostal hned od samého začátku. Jako stážista jsem očekával, že většinu času budu pozorovat práci ostatních a poskytovat podporu. Místo toho mi byly svěřeny smysluplné a důležité projekty, které měly skutečný význam a dopad. Bylo velmi motivující vědět, že si mé práce váží a že



Ramun Seglias se svými kolegy z ČD Cargo Hanou Vavříkovou a Radkem Nedomlelem
FOTO: ARCHIV ČD CARGO

přispívám k reálným aktivitám, místo abych dostával úkoly jen proto, abych byl zaměstnán.

► **Měl jsi možnost poznat jak železniční odvětví, tak i běžný život v České republice. Jaká je Tvoje nejzajímavější mimopracovní vzpomínka?**

Na svůj pobyt v České republice mám mnoho skvělých vzpomínek, takže je těžké vybrat jen jednu. Jedním z mých nejoblíbenějších zážitků však byla účast na hospodských kvízech s mým vedoucím v ČD Cargo a jeho přáteli. Byla to skvělá příležitost poznat lidi i mimo pracovní prostředí a zažít českou kulturu v neformální a uvolněné atmosféře. Bohužel se nám navzdory veškerému úsilí nikdy nepodařilo zvítězit. ☹

► **Jak bys popsal pracovní atmosféru a firemní kulturu v ČD Cargo? Co na tebe během pobytu udělalo největší dojem?**

Upřímně řečeno, zpočátku jsem očekával, že to bude náročné, protože jsem byl prvním stážistou v ČD Cargo, který nemluvil česky. Největší dojem na mě udělala laskavost a vstřícnost téměř všech lidí, které jsem poznal. Kolegové se neustále snažili, abych se cítil vítán a byl součástí kolektivu,

i když se sami necítili úplně komfortně při komunikaci v angličtině nebo němčině. Právě tato otevřenost a ochota pomoci na mě velmi silně zapůsobily a významně přispěly k tomu, že byl můj pobyt tak pozitivní zkušeností.

► **Kdybys měl svou stáž shrnout třemi slovy, jaká by to byla a proč?**

Poučná, inspirativní a motivující. Poučná, protože jsem se o železničním provozu a o celém odvětví dozvěděl mnohem více, než by mi kdy mohl poskytnout samotné studium. **Inspira-**

tivní, protože kombinace zkušeností z ČD Cargo a Forum Train Europe mi umožnila nahlížet na železniční sektor jak z provozního, tak z evropského pohledu. Pomohlo mi to propojit každodenní realitu železničního provozu s širšími politickými a strategickými diskusemi, které probíhají v Bruselu. **Motivující**, protože setkání s tolika zapálenými a oddanými lidmi posílilo mé přesvědčení o významu železniční dopravy a utvrdilo mě v tom, že právě v tomto odvětví bych chtěl i nadále budovat svou profesní kariéru.

RADEK NEDOMLEL

Praha bude novým sídlem pobočky Forum Train Europe

Plenární zasedání evropského sdružení železničních dopravců Forum Train Europe (FTE) v květnu letošního roku rozhodlo o zřízení nové pobočky v Praze. Jde o významný krok nejen pro samotné FTE, ale také pro český železniční sektor, který tím získá silnější zastoupení v jedné z klíčových organizací koordinující mezinárodní železniční provoz v Evropě.

Pražská kandidatura získala širokou podporu napříč českým železničním prostředím. Podporu jejímu umístění vyjádřili všichni čeští členové FTE a také Ministerstvo dopravy ČR. Výsledek hlasování tak potvrzuje, že Česká republika je vnímána jako důležitý partner při rozvoji evropské železniční dopravy a spolupráce mezi jednotlivými správci infrastruktury a dopravci. ČD Cargo, které patří mezi zakládající členy FTE (v době založení ještě jako součást Českých drah), se dlouhodobě aktivně podílí na činnosti této organizace. Prostřednictvím svých expertů přispívá k hledání společných řešení v oblasti provozních pravidel, mezinárodní koordinace vlakové dopravy a efektivního využívání železniční infrastruktury. Roz-

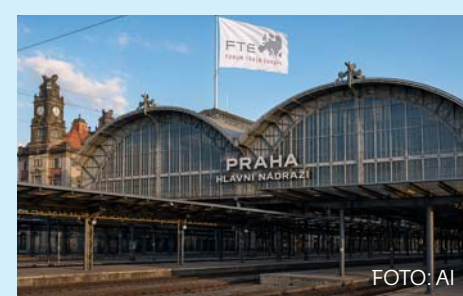


FOTO: AI

hodnutí umístit pobočku právě do Prahy proto navazuje na dlouholetou tradici české účasti v evropské železniční spolupráci.

Význam tohoto kroku navíc umocňuje probíhající příprava nové evropské legislativy v oblasti řízení kapacity železniční infrastruktury. FTE hraje při jejím praktickém naplňování zásadní úlohu a bude jedním z hlavních partnerů při zavádění nových pravidel do každodenní praxe fungování evropských železnic. Umístění pobočky v Praze tak představuje nejen prestižní ocenění dosavadní práce českých železničářů, ale také příležitost aktivně se podílet na utváření budoucnosti evropské železniční dopravy.

RADEK NEDOMLEL

Bezpečnost v železničním provozu

Výběr nejzávažnějších mimořádných událostí (MU) za 2. čtvrtletí 2026

Dne 20. dubna 2026 došlo na vlečce „Primagra, a.s. – vlečka Bor“ (trať Planá u Mariánských Lázní – Tachov – Bor – Domažlice a trať Svojsín – Bor) k nehodě. Při tažení soupravy 15 ložených vozů do železniční stanice Bor vykolejily čtyři vozy. Příčinou vykolejení bylo rozšíření pojižděné koleje mimo oborovou normu s následným propadnutím dvojkolí. Při mimořádné události došlo na vosech i na vlečce ke škodě, jejíž výše byla odhadnuta na cca 2,1 milionu Kč.



Dne 2. května 2026 došlo v železniční stanici Chodov (trať Chomutov – Cheb) k incidentu. První čtyři vozy sunuté soupravy vykolejily z důvodu nesprávně postavené posunové cesty přes nesklopený svodný klín výkolejky č. 6. Při mimořádné události došlo ke škodě, odhadnuté na cca 700 tisíc Kč.



Dne 11. června 2026 došlo v železniční stanici Lovosice (trať výh. Praha-Bubeneč – Děčín hl. n. – Ústí nad Labem západ) k incidentu. Z koleje č. 121 ujely samovolně dva vozy, které projely kolem seřadovacího návěstidla Se110 s návěstí zakazující posun. Na výkolejce Vk103 jeden z vozů vykolejil. Příčinou bylo nezajištění odstavených vozidel proti ujetí. Při mimořádné události došlo ke škodě, odhadnuté na cca 210 tisíc Kč.



MILAN MAŠEK
FOTO: VYŠETŘOVACÍ SPISY

Novinky v oblasti předpisů, interních norem a opatření

S účinností od 15. srpna 2026 začala platit změna č. 1 předpisů:

- SŽ D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy,
- SŽ D4 Předpis pro řízení drážní dopravy na tratích vybavených radioblokem.

K oběma změnám předpisů probíhá on-line školení provozních zaměstnanců, kteří mají odbornou zkoušku D30 nebo D4-RB.

Proběhlo připomínkové řízení k předpisům SŽ D1 a SŽ D1/1; předpokladem je, že změna bude platit ke změně grafikonu (prosinec 2026).

Od poslední naší pravidelné rubriky připomínám vydání těchto opatření:

- Změna č. 2 Opatření č. 8/2026 Provozního ředitele Provoz vozidel ř. 388 s OBU Atlas, změna obsahuje postupy v odlišnostech chování zabezpe-

čovacího zařízení kategorie „B“, kontrola bdělosti SIFA v případě aktivace nouzového brzdění a stanovuje podmínky pro obsluhu tohoto zařízení.

- Opatření č. 12/2026 Provozního ředitele Převazy vysoce rizikových nebezpečných věcí, cílem je zvýšení bezpečnosti přeprav vysoce rizikových nebezpečných věcí jak v oblasti prevence samotného vzniku mimořádných událostí, tak minimalizace případných následků těchto událostí.
- Opatření č. 14/2026 Provozního ředitele Zkušební provoz HDV 742 126-6 a 742 136-5, které stanovuje provozní a organizační pravidla dopravce ČDC pro účely zkušebního provozu těchto hnacích drážních vozidel dle pravidel a ROZHODNUTÍ Drážního úřadu.
- Opatření č. 15/2026 Provozního ředitele Specifické postupy při provozování drážní dopravy –

smluvní kooperace LokoTrain, s.r.o., které na základě smluvního vztahu s ČD Cargo, a.s., mohou zajišťovat řízení drážního vozidla (vlaku) na Licenci a Jednotné osvědčení o bezpečnosti ČDC strojvedoucí společnosti LokoTrain, s.r.o.

- Opatření č. 16/2026 Provozního ředitele Postupy při provozování drážní dopravy – smluvní kooperace Rail STM Sp. z o. o., které na základě smluvního vztahu ČD Cargo, a.s., a společnosti Rail STM Sp. z o. o., budou strojvedoucí Rail STM zajišťovat řízení drážního vozidla (vlaku) na licenci a na Jednotné osvědčení o bezpečnosti ČDC.
- Opatření č. 19/2026 Provozního ředitele provoz HV řady 163.0 a 363.2 v letních podmínkách, které upřesňuje postup pro používání chlazení uvedených HV.
- Opatření č. 21/2026 Provozního ředitele Úprava

Podzim v železniční dopravě = zhoršená adheze

Podzim je v železniční dopravě obdobím, které s sebou přináší nejen krásu barevné přírody, ale také technické výzvy. Jedním z nejvýznamnějších problémů, s nimiž se strojvedoucí a železniční provoz potýkají, je zhoršená adheze, tedy zmenšená schopnost kol vlaku přenášet tažnou nebo brzdovou sílu na kolejnici. Tento jev má přímý vliv nejen na bezpečnost, ale i na plynulost a ekonomiku železniční dopravy.

Příčiny zhoršené adheze

Největším nepřítelem adheze v podzimním období je spadané listí. Když se listí dostane na kolejnice, vlivem projíždějících vlaků se rozdrťí a smísí s vlhkostí nebo mastnotou. Na hlavě kolejnice tak vzniká tenká lepkavá vrstva připomínající kluzký film, který výrazně snižuje tření mezi kolem a kolejnicí. Kromě spadaného listí mají na adhezi vliv i další faktory související s podzimním obdobím – ranní námraza, mlha, déšť nebo kombinace těchto jevů. Výsledkem je kluzká kolej, na které se kola drážních vozidel snadno protočí nebo zablokují.

Jak je uvedeno výše, adheze mezi kolem a kolejnicí je klíčová pro trakci i brzdění. V evropském kontextu TSI předepisují, že brzdné systémy musí být schopné zajišťovat bezpečné zastavení i při extrémně nízkých hodnotách adheze simulovaných podle definovaných zkušebních křivek.

Vliv na jízdu a brzdění vlaku

Zhoršená adheze má dvojitý dopad:

1. Při rozjezdu se snižuje schopnost přenést tažnou sílu. Kola se mohou protočit, vlak se rozjíždí pomaleji a hůře dodržuje jízdní řád.
2. Při jízdě do stoupání může nedostatek adheze vést až k zastavení vlaku, protože hnací síla nestačí překonat odpor jízdy.

Vlaky nákladní dopravy jsou na podzim více ohroženy zhoršenou adhezí než vlaky osobní dopravy, a to z několika důvodů. Především se jedná o vyšší hmotnost a setrvačnost, častější provoz typu vozů bez protismykového zařízení (WSP – Wheel Slide Protection) a v neposlední řadě nerovnoměrné rozložení brzdné síly v soupravách vlaků. I z těchto důvodů je klíčové, aby infrastruktura byla v rizikových obdobích pravidelně čistěna a aby dopravci zajišťovali dostatečnou brzdící procenta vlaků podle stanovených požadavků. Pro strojvedoucího to znamená vyšší soustředění, nutnost citlivějšího zvyšování výkonu hnacího vozidla a citlivějšího a včasného brzdění soupravy, aby nedošlo k prokluzu nebo naopak zablokování kol.

Brzdění vlaku v podzimních měsících je nejvíce kritickým momentem. Při nízké adhezii se mohou kola drážních vozidel zablokovat a začít klouzat po kolejnici, místo aby účinně brzdila. Následkem je prodloužení brzdné dráhy, kdy vlak nemusí zastavit na určeném místě, což je nebezpečné zejména u návěstidel. Při zablokování kol může dojít k jejich po-

škození, vzniku tzv. „ploch“. Při provozování drážních vozidel s „plochami“ se zvyšuje hlučnost a odstranění ploch vyžaduje odstavení vozidla z provozu a obnovení jízdního profilu kola, což má vliv na ekonomickou stránku provozu.

Opatření proti zhoršené adhezii

Železnice využívají různé metody, aby se s problematikou podzimních měsíců vyrovnaly. Proto se na podzim pravidelně zavádějí opatření mající za cíl snížit riziko těchto situací. Patří mezi ně především pískování – lokomotivy a jednotky jsou vybaveny pískovači, které dávají písek přímo pod kola a zvyšují tak tření. Zde je na místě připomenout ustanovení Směrnice PTs-10-B-ČDC-CZ, jejíž články 3.8.1 až 3.8.5 pojednávají o povinnostech strojvedoucích při kontrole funkčnosti pískovacího zařízení na hnacích vozidlech a při používání pískovacího zařízení. Přestože moderní vozidla disponují pokročilými elektronickými systémy proti prokluzu a smyku, písek zůstává i v 21. století nenahraditelným pomocníkem železničářů. Je tak důkazem, že některá jednoduchá technická řešení si zachovávají svůj význam i v době nejmodernějších technologií. I na základě tohoto konstatování je důležité problematice pískování věnovat zvýšenou pozornost, a to v souvislosti s jízdou vozidel, ale především v souvislosti s jejich údržbou. Ke zhoršené adhezii samozřejmě může dojít v kterémkoliv ročním období, ale právě podzim a po něm následující zimní měsíce přinášejí ve vyšší míře výskyt uvedené problematiky.

Adheze a vliv na vznik mimořádné události

Z historie bychom mohli zmínit mnoho mimořádných událostí, kdy došlo ke srážce drážních vozidel z důvodu nezastavení před stojícími vozidly, např. v případě jízdy pro uvázlý vlak v podzimním období. Často zmiňovaným případem je mimořádná událost ze dne 1. září 2009 na trati přes Ramzovské sedlo, kde v důsledku velmi nepříznivých adhezních podmínek uvázl vlak ve stoupání. Pro jeho vyproštění byla vyslána pomocná lokomotiva. Při následných jízdách na sklonově náročné trati se však projevil výrazně snížená adheze způsobená mokřím listím a vlhkostí kolejnic, což vedlo k nezvládnutí pohybu vozidel a jejich srážce. Následkem srážky bylo zraněno 8 osob a škoda v té době přesáhla více než milion korun. Událost bývá uváděna jako příklad toho, že snížená adheze nemusí způsobovat pouze zpždění a prokluz kol, ale může vést i k závažným mimořádným událostem. Niž jsou však uvedeny dva konkrétní případy z provozu ČD Cargo, které v důsledku nekončily srážkou drážních vozidel, ale svým průběhem demonstrují vliv adhezních podmínek na celkový průběh.

Nedovolená jízda za návěstí – Dobrovice 22. října 2025

Při jízdě vlaku do stanice Dobrovice na 3. staniční kolej byla na vjezdovém návěstidle L návěst „Rych-

lost 50 km/h a výstraha“. Dle svého vyjádření strojvedoucí tuto návěst zaregistroval a věděl, že odjezdové návěstidlo L3 návěstí návěst „Stůj“. Strojvedoucí při snižování rychlosti vlaku nezvolil vzhledem k adhezním podmínkám správnou technologii brzdění a i když posléze zavedl rychločinné brzdění, již nedokázal zastavit čelem vlaku před odjezdovým návěstidlem L3 s návěstí „Stůj“ a došlo k nedovolené jízdě za toto návěstidlo.

Poslední vydanou novinkou je změna č. 2 Prováděcího ustanovení DPS Digitální pracoviště strojvedoucího (PU-44-C-ČDC-CZ), strojvedoucí mohou nově od tohoto data požívat požadavky na opravu HV přímo z aplikace DPS, které se rovnou propíší do aplikace SH SAP.

MIROSLAVA RAŠKOVÁ

Podzim v železniční dopravě = zhoršená adheze

lost 50 km/h a výstraha“. Dle svého vyjádření strojvedoucí tuto návěst zaregistroval a věděl, že odjezdové návěstidlo L3 návěstí návěst „Stůj“. Strojvedoucí při snižování rychlosti vlaku nezvolil vzhledem k adhezním podmínkám správnou technologii brzdění a i když posléze zavedl rychločinné brzdění, již nedokázal zastavit čelem vlaku před odjezdovým návěstidlem L3 s návěstí „Stůj“ a došlo k nedovolené jízdě za toto návěstidlo.



Vykolejení ve stanici Nymburk hl. n. 9. října 2024
Během posunu oznámil vedoucí posunu strojvedoucímu, že z koleje č. 7 zajedou s 13 vozy o hmotnosti cca 400 tun (skutečnost 434 tun) za výhybku č. 802 a po jejím uvolnění budou pokračovat úvratí do OKV Nymburk. Dále vedoucí posunu strojvedoucího informoval o tom, že posunový díl nebude průběžně brzděn, jelikož se jedná o správkové vozy. Pro přiblížení posunového dílu k výhybce č. 802 dával vedoucí posunu strojvedoucímu informace o vzdálenosti konce posunového dílu od výhybky č. 802 slovy „ještě o 6 vozů, ještě o 5 vozů, ...“. Když posunový díl uvolnil výhybku č. 802, dal vedoucí posunu strojvedoucímu pokyn „Stůj“. Jelikož posunový díl nezpomalil, vedoucí posunu z posunového dílu seskočil a dával strojvedoucímu opakovaně radiostanicí pokyn k zastavení posunového dílu. Po zastavení posunového dílu oznámil strojvedoucí vedoucímu posunu, že posunový díl neubrzdl a na konci kusé koleje najel na zarážedlo a došlo k vykolejení HDV.



Co tedy říci na závěr? Snad jen to, že zhoršená adheze je přírodní jev, který nelze úplně odstranit, ale správnými technickými a organizačními opatřeními lze jeho dopady výrazně zmírnit. Klíčovou roli hrají nejen technologie, ale i zkušenost a pohotová reakce strojvedoucích. Podzim tak každoročně připomíná, že bezpečný železniční provoz není pouze otázkou techniky, ale také odbornosti a zkušenosti zaměstnanců. Právě schopnost správně reagovat na sníženou adhezi patří mezi základní předpoklady bezpečné a plynulé jízdy vlaků. Díky tomu zůstává železnice bezpečným a spolehlivým dopravním prostředkem i v období, kdy příroda železniční dopravě klade překážky.

OLDŘICH KOPPAS A RUDOLF JELÍNEK
FOTO: VYŠETŘOVACÍ SPISY

Inspirativní HRrrrZóna

Jak se starat o sebe

Wellbeing jako cesta k lepšímu životu a harmonii

Představte si, že se každý den probouzíte s pocitem, že jste v rovnováze – fyzicky, duševně i emocionálně. Máte energii, klid v mysli a vztahy, které vás podporují. To je wellbeing – stav, o kterém se dnes mluví prakticky všude. Ale co vlastně znamená a jak ho můžeme dosáhnout? Pojďme se společně vydat na cestu, která vám pomůže pochopit, proč je wellbeing tak důležitý a jak ho můžete začlenit do svého života i pracovního prostředí.

Co je wellbeing a proč na něm záleží?

Wellbeing není jen o tom, že jste zdraví. Je to celistvý pocit pohody, který zahrnuje tělo, mysl, emoce i sociální vztahy. Představte si to jako stav, kdy se cítíte dobře nejen fyzicky, ale i psychicky a v interakci s lidmi kolem vás. Je jako dům a jeho základy tvoří několik pilířů, které musíte pevně vystavět, aby celá stavba byla stabilní a bezpečná.

■ **Fyzické zdraví** – Nejde jen o absenci nemoci, ale o aktivní péči o tělo skrze pravidelný pohyb, vyváženou stravu a kvalitní spánek.

■ **Mentální pohoda** – Schopnost zvládat stres a udržovat si psychickou rovnováhu v dnešním uspěchaném světě.

■ **Sociální vazby** – Pocit sounáležitosti a podpora rodiny, přátel nebo kolegů. Silné sociální vazby nám pomáhají překonávat těžké chvíle a poskytují pocit bezpečí a přijetí.

■ **Emocionální vyrovnanost** – Umět pracovat se svými emocemi, přijímat je a nepodléhat jejich extrémům, je umění, které přináší klid a stabilitu.

Když se na wellbeing podíváme tímto komplexním pohledem, pochopíme, že ovlivňuje nejen kvalitu našeho života, ale i pracovní výkon a celkovou životní spokojenost. Abychom však tyto pilíře dokázali udržet dlouhodobě, potřebujeme o sebe pečovat nejen fyzicky, ale i duševně. Právě tady přichází na řadu psychohygiena – souhrn doporučení a činností, které pomáhají udržovat a utužovat duševní zdraví a lépe se vyrovnávat s každodenním stresem a negativními emocemi.

Někdy ale obecná doporučení nestačí. Proto je dobré podívat se na konkrétní oblasti, které nám pomohou tyto zdravé návyky skutečně dostat do života.

Radostné okamžiky

Každé ráno se na chvíli zastavte a zamyslete se, co pěkného vás ten den čeká. Zkuste najít alespoň jednu konkrétní věc, na kterou se těšíte – i kdyby to byla maličkost. Tím, že ji pojmenujete, ji pak v průběhu dne budete vnímat mnohem intenzivněji. Večer pak tento proces zopakujte a ohlédněte se, co vám udělalo radost (třeba i usměvavá pro-

davačka nebo hezké počasí). Těmito aktivitami učíte svůj mozek lépe se soustředit na pozitivní okamžiky. Naše mysl je totiž evolučně nastavena tak, že intenzivněji vnímá negativní momenty. Je to jakási obranná reakce našeho těla, které se větším soustředěním na to, co nás ohrožuje, snaží těmto věcem vyvarovat.

Spánek

Během spánku regeneruje nejen naše tělo, ale i mysl, která vstřebává denní vjemy a odpočívá. Důležitý je pravidelný a dostatečně dlouhý spánek. Dospělý člověk obvykle potřebuje 7–9 hodin spánku denně. Pro kvalitní spánek je důležitá temná místnost bez elektronických spotřebičů, které produkují modré světlo – televize, počítač, mobil, tablet. Optimální teplota v místnosti by se měla pohybovat mezi 18–20 °C. Dalším důležitým aspektem je pravidelnost. Je dobré chodit spát a vstávat ve stejnou hodinu. Pravidelnost prohlubuje kvalitu spánku a míru odpočinku.

Relaxace

Existuje mnoho metod relaxace, najděte si takovou, která vám bude nejvíce vyhovovat, a tu zkuste pravidelně praktikovat. Základní a nejjednodušší technikou je soustředění se na dech. Stačí se na pár okamžiků zastavit a vnímat, jak vaše tělo dýchá. Zkuste dýchat nosem a soustředit se na dýchání do břicha. Nebo se nadechnutím nosem a vydechujte ústy. Výdech by měl trvat déle než nádech.

Dobré vztahy

Člověk je společenský tvor. Dobré mezilidské vztahy jsou pro osobní spokojenost nesmírně důležité. Ať už jsme introvertní nebo společenské povahy, vždy potřebujeme blízké osoby, se kterými můžeme sdílet dobré i špatné chvíle, podělit se s nimi o své zážitky a myšlenky. Proto je v kontextu duševní hygieny zásadní kultivovat své společenské vztahy a pracovat na nich.

Pohyb

Pravidelný pohyb má vliv nejen na naše fyzické zdraví, ale i na naši duševní pohodu. Díky fyzické aktivitě se do těla vyplavují endorfiny, tzv. hormony štěstí, díky kterým se po cvičení budeme cítit lépe. Zároveň se díky pohybu naše tělo unaví, což může mít pozitivní dopad na kvalitu našeho spánku. Hlavní je najít si takový pohyb, který vás bude bavit a budete se k němu rádi pravidelně vracet. To, jaký sport zvolíte, je závislé i na vašem zaměstnání. Pokud je vaše práce fyzicky náročná, je dobré zvolit nějaký méně náročný sport. Pokud se sportem začínáte, stanovte si racionální cíle a začínajte pozvolna, aby vás případné neúspěchy nebo bo-
lavé tělo od pohybu neodradily.



- ☐ Každý den si najdu alespoň 15 minut jen pro sebe, bez telefonu a rušivých vlivů.
- ☐ Mám pravidelný spánek, chodím spát a vstávám zhruba ve stejnou dobu.
- ☐ Jím převážně čerstvé a výživné potraviny, které mi dodávají energii.
- ☐ Denně mám fyzickou aktivitu, procházku, cvičení nebo pohyb doma.
- ☐ Umím říct „ne“, když něco přesahuje moje hranice.
- ☐ Trávím čas s lidmi, kteří mě podporují a cítím se s nimi dobře.
- ☐ Pracuji se stresem, dýchám zhluboka, medituji nebo se uvolňuji jinak.
- ☐ Umím si udělat radost, i když mám náročný den.
- ☐ Vím, co mě v životě naplňuje a co mi dává smysl.
- ☐ Většinu dní se cítím vnitřně klidně a vyrovnaně.

Vyhodnocení mini testu na wellbeing

0–3 zaškrtnutí:

Váš wellbeing může být narušený.

Dopřejte si více péče a pozornosti. Vyzkoušejte tipy z článku a začněte s malými změnami.

4–7 zaškrtnutí:

Jste na dobré cestě.

Některé oblasti života už máte vyvážené, jiné potřebují pozornost. Zaměřte se na to, co vás nejvíce stresuje.

8–10 zaškrtnutí:

Gratuluji! Vaše pohoda je na vysoké úrovni.

Udržujte si své rituály a buďte inspirací pro ostatní.

Duševní rozvoj a sebepoznání

Sebepoznání je pro spokojený život naprosto zásadní. Abychom mohli žít spokojený život, je nutné vědět, jaké jsou naše hodnoty, co nás dělá šťastnými, co nás stresuje, z čeho máme strach, co nás baví a co nás naplňuje. Můžeme si myslet, že na tyto otázky známe odpověď, že je to přece samozřejmé – koho bychom měli znát lépe než sama sebe? I přesto doporučujeme najít si v programu čas a popřemýšlet nad sebou. Pokud si na výše uvedené otázky odpovíme upřímně, možná zjistíme, že se ve svém životě řídíme zásadami, které nevycházejí z našeho přesvědčení, ale jsou převzaté. A to může způsobovat nespokojenost a nepohodlí. Pokud si ujasníme, co je pro nás zásadní, můžeme nasměrovat naše snažení k tomu, abychom žili v souladu s naším pohledem na svět.

Plánování

Plánování denních činností může snižovat míru stresu a chaotičnosti. Umožňuje vám být efektivnější a eliminovat prokrastinaci. Zároveň může přinášet pocit uspokojení, protože nám pomáhá uvědomovat si, kolik úkolů jsme během dne zvládli. Základem v plánování je racionální rozvaha toho, co jsme schopni zvládnout, a nepřeceňování vlastních možností. Neplánujte si jen pracovní úkoly, do plánu zahrňte i čas na sebe a na nepracovní aktivity nebo odpočinek. Tím docílíte toho, že nestrávíte celý den jen povinnostmi.

Technologie a wellbeing

V dnešní době nám technologie umožňují monitorovat naše zdraví a pohodu jako nikdy předtím. Nositelná zařízení, aplikace na meditaci nebo sledování spánku jsou vynikajícími pomocníky. **Náš tip:** Díky firemnímu benefitu MultiSport karta si

můžete v rámci prémiového členství vyzkoušet aplikaci **VOS Health** na měsíc zdarma a začít tak lépe pečovat o své duševní zdraví.

Zároveň je zásadní najít rovnováhu, aby technologie nezahlcovaly naši psychiku. Digitální detox, kdy si na pár hodin nebo dní odpojíte zařízení, může být velmi osvěžující a pomáhá obnovit vnitřní rovnováhu.

Jak zlepšit wellbeing v každodenním životě?

Začněte malými kroky, které mohou mít překvapivě velký dopad:

- Pravidelně se hýbejte – i dvacetiminutová svižná procházka denně udělá divy
 - Dbejte na kvalitní spánek a vyváženou stravu s dostatkem čerstvých potravin
 - Věnujte alespoň pět minut meditaci
 - Aktivně budujte a udržujte vztahy s lidmi, na kterých vám záleží
 - Naučte se říkat „ne“ a stanovte si jasné hranice mezi prací a osobním životem
- Tyto jednoduché návyky vám pomohou cítit se lépe, žít radostněji a být odolnější vůči každodennímu stresu.

BÁRA A OLESKA

SLEDUJTE NÁS NA FB A IG:



Rozjed' to s ČD Cargo

Fotosoutěž ČD Cargo

Vyhrajte hodnotné ceny! Zašlete nám fotku nákladního vlaku nebo lokomotivy ČD Cargo. Vybrané snímky budou vybrány do stolního kalendáře pro rok 2027. Fotografie zasílejte na email: fotosoutez@cdcargo.cz, včetně krátkého popisku.

Soutěž trvá do 30. září 2026, vyhlášení proběhne 21. října 2026.
Více informací na www.cdcargo.cz/fotosoutez.

- 1. cena:** Model lokomotivy ČD Cargo
HAPPY FOTO – dárkový voucher v hodnotě 1.500,- Kč
Dárkový balíček reklamních předmětů
- 2. cena:** Model nákladního vozu ČD Cargo
HAPPY FOTO – dárkový voucher v hodnotě 1.500,- Kč
Dárkový balíček reklamních předmětů
- 3. cena:** HAPPY FOTO – dárkový voucher v hodnotě 1.500,- Kč
Dárkový balíček reklamních předmětů

ČD Cargo si vyhrazuje právo použít zaslané fotografie k propagačním účelům.

Pojed'te vlakem do Zubrnice

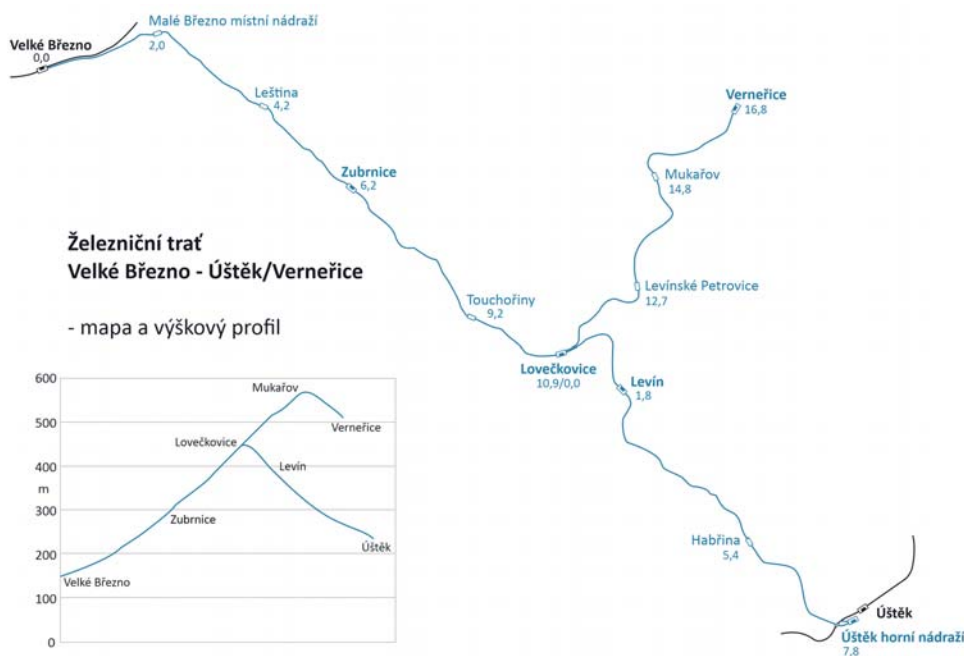
Zubrnice jsou nevelkou obcí ležící na severu Čech v Ústeckém kraji. Dnes zde žije okolo 200 obyvatel, ale bývaly časy, kdy se jednalo o hospodářsky prosperující obec s až 500 obyvateli převážně německé národnosti.

Podobně jako řada dalších vesnic v oblasti bývalých Sudet byly i Zubrnice po 2. světové válce zasaženy odsunem původních obyvatel. Ti rozhodně nebyli chudí, živil se pěstováním chmele (nedaleko se nachází chmelařská obec Úštěk) a pěstováním a sušením ovoce. Nasušené ovoce pak bylo sváženo k Labi, nakládáno do lodí a odváženo ke spotřebitelům v Německu. Dodnes v okolí obce najdeme ovocné sady a připomínkou této doby jsou i sušárny na ovoce, z nichž jedna se nachází v zubnickém skanzenu nebo chate-

krámek, obecnou školu a také náves. Bez průvodce je možné si prohlédnout rychtu z Loubí na Českolipsku, jednu z posledních staveb přenesených do muzea. Jedná se o monumentální roubený dům a výzkum ukázal, že je postaven z jedle pokácené mezi lety 1697–1699. Zajímavostí skanzenu je samostatné území za obcí, na kterém se dochovalo pět vodních mlýnů, z nich tři jsou dnes v troskách. Na dvanácti kilometrech Lučního potoka jich stávalo celkem dvacet sedm, ve Střední Evropě jde o naprostý unikát. Jeden z mlýnů je opět možné si prohlédnout. Velká část čtenářů Cargováku však bude mít Zubrnice spojené s železnici a místním nádražím, které lze svým způsobem považovat za součást výše uvedeného muzea. Železniční trať do Zubrnice byla vystavěna společností **Localbahn Grosspriessen-Wernstadt-Auscha (L.G.W.A.)** založenou



Malebná náves v Zubrnici. Vlevo zemědělská usedlost č.p. 61, která je součástí skanzenu.



Mukařov ve výšce 576 m.n.m. To celé na délce pouhých 15 km, za cenu značného stoupání, překračujícího běžně 40 promile a bez pomoci velkých mostních či tunelových staveb.

Železničním příznivcům však nebyl osud dráhy lhostejný. V roce 1993 vzniklo sdružení Zubnická muzeální železnice a vyjely první vlaky na „zachovaném“ úseku mezi Velkým Březnem a Zubnicemi. V roce 2008 sdružení trať odkoupilo a postupně uvedlo do odpovídajícího technického stavu. Pravidelný sezónní provoz byl zahájen v roce 2010, od roku 2016 je dráha součástí turistických linek Ústeckého kraje jako linka T3. Ten je dnes zajišťován převážně motorovým vozem M 131.1 nebo výjimečně M 152.0. Na kolejišti zubnického nádraží je možné si prohlédnout zajímavá vozidla, mimo jiné i kolejový jeřáb Körosi z roku 1877 nebo lokotraktor firmy Chrochat z roku 1916. V odstavených vozech je umístěna expozice zabezpečovací a osvětlovací techniky. Ujít si rozhodně nenechte ani prohlídku dobové

dopravní kanceláře a čekárny v budově stanice. Zde je i expozice o historii tratě. Za pozornost určitě stojí i prohlídka expozice železničních drezín v přilehlé budově. Vzorně zrekonstruovaný je i objekt dřevěných záchodů. Malá expozice je umístěna i v objektech bývalé „traťovky“ v Lovečkovici. Ostatně cílem sdružení je, aby byla trať sjízdná ze Zubrnice právě až do této stanice. Zároveň probíhá obnova stanice Úštěk horní nádraží, která je od roku 2022 znovu připojena k železniční síti. Mezi Zubnicemi, Lovečkovici a Úštěkem je v provozu turistická autobusová linka, na kterou je nasazován autobus Škoda 706 RTO. Co dodat na závěr? Zdejší železniční trať má i významnou filmařskou minulost. Určitě víte, ve kterých filmech si „zahrála“. A pokud ne, určitě se to dozvíte při návštěvě železničního muzea v Zubrnici. Otevřeno je až do 1. listopadu 2026 o víkendech a svátcích.

TEXT, FOTO A MAPA: MICHAL ROH



Zatímco na koleji vlevo se připravuje motorový vůz 810.181 k odjezdu do Velkého Března, starý „erták“ brzy zamíří s turisty do Lovečkovice a Úštěku.

li muzeu v přírodě. Jeho historie je stejně zajímavá jako historie obce.

V šedesátých letech začalo v obci docházet k demolici z dnešního pohledu velmi cenných staveb. Odstřelen měl být i kostel sv. Maří Magdaleny. V roce 1974 se pracovníkům Vlastivědného muzea v Ústí nad Labem v čele s Františkem Ledvinou podařilo demolici zabránit a zachráněný byl i roubený dům č.p. 61, který dnes tvoří jádro skanzenu. Ten byl systematicky budovaný od roku 1977 a začaly se v něm soustřeďovat stavby a drobné církevní památky. První prohlídkový okruh (chmelařská usedlost č.p. 61) přivítala první návštěvníky v září 1988. Dnes muzeum nabízí celkem 4 prohlídkové okruhy. Kromě již zmíněné hospodářské usedlosti je to okruh nazvaný „Historická vesnice“, na kterém se s průvodcem seznámíte s historií obce, prohlédnete si kupecký

v roce 1889 zejména z iniciativy verneřických podnikatelů. První vlaky se mezi Velkým Březnem a Verneřicemi rozjely 18. srpna 1890, do Úštěka pak 11. září téhož roku. Provoz a do svého zes-tátnění zajišťovala Rakouská severozápadní dráha, poté pak státní dráhy. Pro lokálku byly vyrobeny čtyři lokomotivy pozdější řady 313.4. Na místní dráze byly čtyři stanice (Velké Březno, Lovečkovice, Verneřice, Úštěk horní nádraží), dvě zastávky s nákladním (Zubrnice, Levín) a šest zastávek. Bohužel trať nepřežila vlnu rušení lokálék v sedmdesátých letech – poslední vlaky po ní projely 27. května 1978. Z pohledu stavebního i provozního se jednalo o technicky velice náročnou trať: „Její výjimečnost spočívá v absolutním přimknutí se k rázu a profilu krajiny stoupající údolím Lučního potoka od toku řeky Labe v nadmořské výšce 149 m.n.m., až na náhorní planinu u bývalé zastávky



Stará školní třída



Výstava drezín v železničním muzeu v Zubrnici

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. Redakční tým: Michal Roh, Leona Pecková, Martin Boháč, Robert Heděnek a Radovan Malý
Tisk, sazba a grafická úprava: DTP Futura, s.r.o., Adresa redakce: Redakce Cargováku ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 Holešovice
e-mail: cargovak@cdcargo.cz, www.cdcargo.cz, Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 19835.