

Cargovák



Úvodní sloupek

Je konec těžby uhlí řízený proces?

Na konci ledna 2026 byla ukončena těžba černého uhlí v dole ČSM ve Stonavě na Karvinsku.

Jedná se o důležitý historický milník. Skončila tak další kapitola uhelného hornictví v České republice. Připomeňme si, že těžba této nerostné suroviny skončila v roce 1991 v Rosicko-oslavanské pánvi, v roce 1994 ve východních Čechách, v roce 1995 na Plzeňsku a v roce 2002 byly uzavřeny i doly na Kladensku. Důl ČSM byl také posledním hlubinným dolem na našem území.

Podle mého názoru uhlí opouštíme rychleji, než jsme dokázali domyslet, a tváříme se, že je to dávno vyřešená věc. Jako bychom si odškrtli položku na seznamu a měli hotovo. Jenže zatímco politické deklarace už dávno přešly k jiným tématům, realita energetiky i uhelných regionů se odškrtať nedá. Těžba mizí rychleji, než byla schopná reagovat infra-

struktura, trh práce i stát samotný. A kdo tuto dynamiku považuje za řízený proces, možná by měl raději znovu otevřít oči. Útlum uhlí dnes nepůsobí dojmem promyšlené transformace, ale spíše chaotického couvání před tlakem okolností. Provozovatelé dolů i elektráren končí dříve, než stát dokáže připravit náhrady, a regiony stojí před nejistotou, kterou nikdo nechce nahlas pojmenovat. Nejde přitom jen o pracovní místa – jde o celé ekonomické ekosystémy, které vznikaly desítky let, a které se během pár sezon rozpadnou, pokud je včas nenahradí nové příležitosti. Pravda je nepříjemná. Uhlí odchází správným směrem, jen v nesprávném tempu a v ještě horším řádu. Nerozporuji cíl – jen způsob, kterým k němu dojdeme. Transformace, která má být krokem kupředu, nesmí být pádem do prázdna. Tedy pokud nechceme budoucí generaci odkázat regiony bez práce a energetiku a teplárenství bez stability.

MICHAL ROH

Obsah

Nové lokomotivy TRAXX

02 Na konci loňského roku bylo finálně akceptováno dodání 26 kusů lokomotiv TRAXX vybavených ETCS zabezpečovačem EbiCab dle smlouvy mezi ČD Cargo a společností Alstom Transportation Germany GmbH uzavřené v roce 2018.



Přepravy energetické biomasy

03 Konec spalování hnědého uhlí se pozvolna blíží a řada tepláren přechází na spalování zemního plynu a také biomasy. Na straně 3 se seznámíme s jedním aktuálním a jedním starším projektem na její přepravu.



Ostravsko bylo ještě v nedávné minulosti považováno za průmyslové srdce republiky. Tomu odpovídaly i objemy přeprav zboží po železnici, a to nejen s ČD Cargo. Hutní prvovýroba v Ostravě je od října 2023 minulostí, nyní končí i těžba černého uhlí. FOTO: MICHAL ROH ML.

Moje drážní kariéra je spojena se strojvedoucími

řiká Ing. Radim Cimbálek, ředitel nové jednotky organizační struktury – Řízení lokomotivních čet (ŘLČ). V následujícím rozhovoru nám přiblíží okolnosti a důvody jejího vzniku.

» K 1. lednu jste byl jmenován ředitelem nové organizační jednotky. Můžete nám přiblížit vaši dosavadní drážní kariéru?

Moje drážní kariéra je od prvopočátku spojena se strojvedoucími. Nastoupil jsem na tehdejší ČSD v roce 1987, hned po ukončení studia na Vysoké škole dopravy a spojů v Žilině, kde jsem studoval obor Provoz a údržba dráhových vozidel. Po absolvování „seznamovacího kolečka“ v provozu jsem nastoupil do technické kanceláře v lokomotivním depu Břeclav. Postupně jsem pracoval jako Inženýr železniční dopravy nejdříve na rozbořech rychloměrných proužků a šetření dispečerských příkazů a závad, následně jsem 7 let zpracovával a vytvářel oběhy hnacích vozidel a turnusy lokomotivních čet. Po sloučení lokomotivních dep a vzniku dep kolejových vozidel jsem pracoval v DKV Brno, pracoviště Břeclav jako vedoucí provozu. Od vzniku společnosti ČD Cargo jsem zastával funkci vedoucího skupiny lokomotivních čet v Provozní jednotce Brno a následně OPŘ Východ.

» Jaké byly důvody zřízení jednotky ŘLČ?

Důvodů ke vzniku ŘLČ bylo několik a vyplynuly ze záměru vedení společnosti centralizovat činnosti a zjednodušit řízení zaměstnanců. Již delší dobu jsme s kolegy vedoucími skupin lokomotivních čet ostatních OPŘ cítili, že se nám nedaří prosazovat naše záměry tak, jak bychom chtěli a jak by to provoz na dráze, ve vztahu ke strojvedoucími, dle našeho názoru, vyžadoval. Každý řešil problémy v rámci svých podmínek a možností a tím pádem vznikala nejednotnost v přijímaných opatřeních. Vznikly tak bohužel celkem značné rozdíly ve vztahu k řízení strojvedoucími. Neustále a stále více jsme na úrovni centrály i na úrovni odborových organizací odpovídali na otázky, proč to někde jde a jinde nejde, proč to tam funguje a tam ne apod. Dalším důvodem vzniku ŘLČ byl záměr flexibilnějšího a efektivnějšího využívání potenciálu strojvedoucími, jejich odborností, ochoty a vůle pracovat v rámci celé republiky. Záměrem je i mnohem operativnější a efektivnější využívání lokomotiv motorové

trakce v rámci větších teritoriálních oblastí, které nebude zatížené přehnanou direktivou a byrokracií. A ano, důvodem byla i snaha naplnit nepopulární optimalizační cíle z loňského roku.

Zejména z těchto důvodů jsme v rámci reorganizačních změn využili možnosti a předložili své názory a vize o fungování takového JOSky členu představenstva pověřenému řízením provozu Martinu Svojanovskému. Ten nás přijal, no a výsledkem je vznik samostatné jednotky organizační struktury, která se zabývá výhradně činnostmi spojenými se strojvedoucími. Vzhledem k tomu, že se jedná o nejpočetnější skupinu zaměstnanců jedné profese v naší firmě a patří bezesporu k těm nejdůležitějším, myslím si, že si tento segment samostatnou organizační složku zaslouží.

» Jaké je další organizační členění jednotky? Kde máte sídlo?

ŘLČ tvoří v základu dvě skupiny lokomotivních čet (SLČ) Východ a Západ, skupina flexi strojvedoucími a skupina strojvedoucími instruktorů. V rámci SLČ Východ byla ustanovena pracoviště lokomotivních čet (PLČ) Ostrava hl. n., Česká Třebová, Olomouc, Brno Maloměřice a Břeclav, pod která spadají jednotlivá místa nástupů strojvedoucími (21 míst nástupu). SLČ Západ řídí PLČ Ústí nad Labem, Děčín, Most, Cheb, Praha Libeň, Nymburk, Pardubice, České Budějovice a Plzeň, pod která spadá 36 nástupových míst. Každá ze skupin má svůj aparát techniků a specialistů lokomotivních čet, kteří jsou řízení příslušným vedoucím skupiny lokomotivních čet a zajišťují v úzké spolupráci mezi sebou veškeré potřebné činnosti pro zajištění provozu ve vztahu ke strojvedoucími.

Skupina flexi strojvedoucími (nová KZAM vznikla sloučením a nahrazením pojmů superstrojvedoucí level 1 a level 2) zajišťuje plánování směn strojvedoucími, kteří jsou do tohoto projektu zařazeni a podílí se na rozvoji tohoto způsobu plánování a řízení strojvedoucími ve spolupráci s Řízením provozu Česká Třebová. Skupina strojvedoucími instruktorů v úzké spolupráci s Odbory GR O10 a O22 zajišťuje zejména činnosti akreditovaného školicího střediska naší firmy, zajišťují odborné zkoušky strojvedoucími, výcvik nových strojvedoucími a podílí se na udržování a zvyšování odborné způsobilosti všech strojvedoucími.



Ing. Radim Cimbálek FOTO: ARCHIV ČD CARGO

» Znamená to, že nyní jsou všichni strojvedoucí ČD Cargo řízeni vaší jednotkou? Kolik celkem řídíte zaměstnanců?

Ano, všichni strojvedoucí naší firmy jsou v tomto okamžiku řízeni centrálně. K 1. lednu 2026 tvoří ŘLČ celkem 1 251 zaměstnanců, z toho 26 technicko-hospodářských pracovníků, 49 strojmistru včetně komandujících, 17 strojvedoucími instruktorů a 1 159 strojvedoucími a strojvedoucími v přípravě.

» Jaké úkoly nyní před vámi stojí a co by zřízení ŘLČ mělo přinést v budoucnu?

Prvořadým cílem je samozřejmě zajištění provozu. Zajistit účelné fungování JOS tak, aby dokázala pružně a rychle reagovat na potřeby provozu v rámci její působnosti. Toho lze dosáhnout, dle mého názoru, jednotným řízením, zjednodušením a sloučením některých činností a procesů řízení, vybudováním funkčních

a účelných komunikačních kanálů a rozšířením vzájemné spolupráce mezi zaměstnanci napříč celou jednotkou. Sjednocení pracovních postupů a hlavně přístupu zaměstnanců skupin lokomotivních čet k jednotlivým činnostem je jednou z mých priorit. Mým záměrem je vybudovat stabilní a funkční jednotku organizační struktury, která bude efektivní a pružná při zajišťování požadavků provozu a bude pevnou a důležitou součástí naší firmy.

Jsem toho názoru, že za měsíc fungování JOS ŘLČ, díky aktivnímu a kreativnímu přístupu většiny zaměstnanců ŘLČ, se plnění těchto cílů podařilo úspěšně nastartovat. Za to těmto zaměstnancům patří mé hluboké uznání a velké poděkování.

Děkuji za rozhovor

MICHAL ROH

Dodávka lokomotiv TRAXX pro ČD Cargo akceleruje

N Na konci loňského roku bylo finálně akceptováno dodání 26 kusů lokomotiv TRAXX vybavených ETCS zabezpečovačem EbiCab dle smlouvy mezi ČD Cargo a společností Alstom Transportation Germany GmbH uzavřené v roce 2018. Předmětné lokomotivy byly dodávány v průběhu let 2022–2025 a v mezičase provozovány, nicméně klíčovým finálním aktem bylo ke konci loňského roku provedení upgrade SW EbiCab na verzi 1.5, která je Evropskou železniční agenturou (ERA) schválena pro jízdu pod ETCS v rámci vybraných evropských států. Původně dodaná verze SW EbiCab 1.2 totiž umožňovala provoz pod ETCS pouze v České republice.

Dodávka pokračuje, plnění smlouvy z původního garantovaného počtu na pořízení 10 lokomotiv postupným uplatněním opcí narostlo do cílového stavu 60 strojů. Ze strany Alstom je aktuálně indikováno zrychlení s ambicí dodat všech zbýlých 34 lokomotiv, z nichž 32 bude vybaveno ETCS zabezpečovačem Atlas do konce letošního roku. Tento typ lokomotivy však musí být nejprve homologován ze strany ERA. V době vydání tohoto článku probíhá

pro tyto účely zkušební provoz, o jehož výsledku (a dalším průběhu dodávky) budeme prostřednictvím Cargováku informovat.

ČD Cargo poskytuje dodavateli proaktivní součinnost. Pro urychlení homologace Traxx s ETCS Atlas, resp. zkušební provoz, Alstom využil nabídky ČD Cargo, aby tento byl realizován v naší režii v reálném provozu. Pro tyto účely byly proto Alstomem zapůjčeny první 2 lokomotivy tohoto typu. Dalším podpůrným nástrojem je inspekční návštěva techniků ČD Cargo ve výrobním závodě Alstom v Kassel. Cílem kontroly rozpracované výroby je s uživatelskou zkušeností a odborností provozovatele hnacích vozidel upozornit výrobce na případné technické nebo softwarové nedostatky, aby tyto bylo možné odstranit ještě ve výrobním závodě před vlastním předáním, které se děje již na území České republiky, a toto pak nebylo nutné nákladně posouvat v čase. Jednu z těchto inspekci, ze které vám přinášíme i fotografie, provedli z kraje letošního roku zástupci odboru kolejových vozidel Mgr. Filip Tupý a Mgr. Jan Černý.

TEXT A FOTO: MAREK KMOCH



Přeprava biomasy do Brna

Jedním z nástrojů naplnění vizí o dekarbonizaci energetiky a teplárenství je přechod od spalování hnědého uhlí, resp. zemního plynu na spalování biomasy. Zájem o toto palivo v posledních měsících roste a přepravy biomasy představují segment, který je perspektivní pro všechny železniční dopravce, ČD Cargo nevyjímaje. Na přepravy biomasy do teplárny v Plzni navázal v letošním roce projekt týkající se teplárny v Brně.

Výstavba nového biomasového zdroje byla v teplárně Brno-sever zahájena v červnu 2023 po několikaleté projektové přípravě. Primár-

na zrekonstruovanou teplárenskou vlečku přistavena v pondělí **6. října 2025**. Vlečka až do roku 2011 sloužila pro přistavbu vozů s mazutem. Jako nejlépe vyhovující byla pro přepravu biomasy vybrána technologie Inno freight, konkrétně tzv. MonTainery naložené na vozech Sgnss. Provozně se počítá se dvěma variantami dodávek. První zkušební varianta zahrnuje dvě soupravy o devíti vozech, kde na každé je 27 nástaveb. V každé nástavbě je naloženo přibližně 46 m³ paliva, což v závislosti na vlhkosti představuje hmotnost mezi 12–18 tunami. Druhá varianta pro standardní provoz počítá se dvěma soupravami s 18 vozy.



Obsluhu vlečky Lesů města Brna v Rájci-Jestřebí prováděla 19. listopadu 2025 lokomotiva 744.123. Ta také potom odvezla ložené nástavby Inno freight do Brna-Maloměřic.

vou, Boskovice nebo Velké Opatovice. Zahájením přeprav biomasy tak nedošlo k navýšení lokomotivních ani personálních kapacit. Vozba manipulačních vlaků je v této oblasti plně v režii moderních lokomotiv řady 744. Jedna vlaková souprava nahradí jízdu zhruba 30 kamionů, což představuje roční úsporu cca 45 tun emisí CO₂.

Vlečka Teplárny Brno, a.s. – provoz Brno sever je v železniční stanici Brno-Maloměřice zaústěna do jiné vlečky „Tomáš Novotný – Cementárna Maloměřice“ a tvoří ji tři koleje. Přistavbu vozů podle požadavku teplárny provádí rovněž ČD Cargo, soupravy jsou na vlečku sunuty maloměřickou „zálohou“. Posun s vozy u vykládky je zajišťován posunovacím zařízením. Vykládka nástaveb je zajišťována vysoko- zdvižným vozíkem Kalmar o nosnosti 33 tun vybaveným speciálním otočným zařízením pro vysypání nástavby. Toto zařízení zároveň zajišťuje „otevření“ nástavby, resp. sejmutí víka. Vy-

kládka 27 nástaveb trvá cca 5–6 hodin. V nově vybudovaném skladu s biomasou dále pracuje automatický mostový manipulátor a kolový nakladač s nosností 10 tun. Sklad pojme zásobu biomasy na 5 dní.

Roční objem biomasy by mohl dosáhnout až 80 tis. tun. Za tři měsíce uplynulého roku převezlo ČD Cargo ve spolupráci se svými partnery více než 10 tis. tun tohoto paliva. V současné době řešíme i další obchodní případ, a to přepravu popílku ze spálené biomasy na místo uložení. I ta by měla být realizována vlaky ČD Cargo, avšak s využitím technologie odvalovacích kontejnerů ACTS. Na závěr dodejme, že pětinu tepla pro město Brno vyrábí městská firma SAKO Brno v zařízení pro energetické využití odpadů. Také na přepravě komunálních odpadů do této „spalovny“ ČD Cargo dlouhodobě spolupracuje s firmou Brnie.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH



torka města Brna Markéta Vaňková tehdy řekla: „Vybudování a následné spuštění biomasového „zeleného zdroje“ přinese Brnu dva zásadní benefity. Jednak se podaří zhruba o patnáct procent snížit spotřebu zemního plynu potřebného k vytápění, což povede i ke stabilizaci ceny tepla, jednak je to další významný krok k ozdravení životního prostředí a poklesu emisí.“ Samotnému budování biomasového zdroje v areálu na Obřanské ulici předcházela nultá etapa, ve které byly demontovány staré kotle na zemní plyn a těžké topné oleje. Celkové náklady stavby dosáhly hodnoty 2,4 mld. Kč. Ty byly z větší části pokryty dotací z Modernizačního fondu životního prostředí. Zkušební provoz nového kotle o výkonu 43 MWt byl zahájen v srpnu 2025. Zajištěním dodávky certifikované štěpky, resp. biomasy byla pověřena městská společnost Lesy města Brna a již v projektu se počítalo s využitím železnice. První skupina vozů s biomasou byla

Nakládka biomasy probíhá na vlečce firmy Lesy města Brna odbočující na brněnském zhlaví stanice Rájec-Jestřebí. Zde je k dispozici 195 metrů dlouhá nakládací kolej, na kterou jsou vozy přistavovány lokomotivami ČD Cargo. Nakládka jedné devítivozové soupravy kolovým nakladačem Liebherr 566 trvá přibližně 5 hodin. Středisko Lesů města Brna „Dřevo Rájec“ bylo pro potřeby zásobování teplárny modernizováno a doplněno o novou techniku a odborný personál. Biomasa pochází převážně od externích dodavatelů, částečně pak přímo z brněnských městských lesů. Veškerá těžba probíhá s ohledem na udržitelné lesní hospodaření – bez přetěžování porostů a bez znehodnocování kvalitních dřevních sortimentů. Přeprava z Rájce-Jestřebí do Brna-Maloměřic i návoz prázdných souprav je zajišťován manipulačními vlaky, kterými jsou obsluhovány i tarifní body Adamov, Blansko, Skalce nad Svítou



Nakládka biomasy do nástaveb Inno freight

Z historie přeprav energetické biomasy

WoodTainery XXL od společnosti Inno freight byly širší veřejnosti v České republice představeny v červnu roku 2005. Stalo se tak na veletrhu Czech Rail-days v Ostravě a již na konci července s nimi byla realizována první přeprava dřevní štěpky z pil Stora Enso Wood Products ve Žďárce nad Doubravou a Plané u Mariánských Lázní do papírny Mondi ve Štětí.

Z realizace přeprav tzv. bílé štěpky bylo zřejmé, že technologie Inno freight může najít uplatnění i pro přepravy energetické biomasy a v pátek 18. března 2011 dorazily na vlečku plzeňské teplárny z Netolic první čtyři vozy ložené celkem 12 WoodTainery XXL se 192 tunami biomasy. Tato skupina vozů nahradila jízdu osmi kami-

onů. Později byl počet vozů navýšen na 13 a počet kontejnerů na 39. Měsíční objem přepravené biomasy se pohyboval okolo 4 000 tun. Ta byla nakládána v různých stanicích a nákladistiích v okruhu cca 150 km od Plzně. K těm s nejsilnější nákládkou patřily v roce 2020 Protivín, Sušice a Temelín a celkem bylo přepraveno necelých 50 tisíc tun. Tento projekt byl v roce 2012 oceněn v soutěži Volná cesta, vyhlašované Ministerstvem dopravy, Zvláštní cenou Ministerstva životního prostředí za podporu využívání obnovitelné energie a za ochranu před zplodinami z nákladní automobilové přepravy. V roce 2025 dosáhl objem přeprav biomasy do plzeňské teplárny již 80 tis. tun. Vozy jsou do Plzně převáženy běžnou vlakotvorbou. Počet nakládacích míst se proti začátkům projektu snížil – v roce 2025 jich bylo pouze šest. Nejvíce

biomasy bylo naloženo v Sušici (téměř 50 tis. tun) a v Sobotíně. Přepravy ze Sobotína však byly v závěru roku po dohodě se zákazníkem ukončeny.

A na závěr krátké nahlédnutí do budoucnosti. „Očekávám, že železnice bude při zásobování tepláren biomasou hrát stále větší roli,“ říká Stanislav Hamouz, vedoucí komodity hnědé uhlí a bio-

masa a dodává: „Máme rozpracováno celou řadu projektů a věřím, že naše nabídka bude úspěšná. Úspěch záleží nejen na ceně konkurenční k silnici, ale hodně i na pravidelnosti a spolehlivosti našich služeb. Jakákoliv chyba může znamenat přechod ke konkurenci.“

MICHAL ROH



S prázdnými nástavbami Inno freight k nakládku biomasy vjíždí 22. listopadu 2024 „favorit“ 731.024 do dopravní Sobotín. FOTO: JAKUB HASÁK

Bezpečnost v železničním provozu

Výběr nejzávažnějších mimořádných událostí (MU) za 4. čtvrtletí 2025

Dne 14. října 2025 došlo v železniční stanici Planá u Mariánských Lázní (trať Plzeň hl. n. – Cheb) k incidentu. Ze stanice Mariánské Lázně ujel na širokou trať nesprávně zajištěný vůz řady Es, který byl po ujetí cca 12 km naveden na 13. manipulační kolej, obsazenou loženými vozy. Při pokusu o jeho zastavení došlo ke srážce a vzniku větší škody, odhadnuté na 750 000 Kč. Následky a výše škody byly eliminovány položením 4 ks zarážek na předmětnou kolej, což na základě upozornění dispečera CDP Praha operativně zajistili přítomní zaměstnanci ČD Cargo.



Dne 13. listopadu 2025 došlo v železniční stanici Kolín (trať Česká Třebová – Praha-Libeň) k nehodě. Při tažení posunového dílu do výtažné koleje došlo ke srážce hnacího vozidla se zarážedlem na konci kusé koleje a k jeho následnému vykolejení třemi nápravami. Při mimořádné události došlo ke značné škodě, odhadnuté na 1 100 000 Kč.



Dne 14. prosince 2025 došlo v železniční stanici Nymburk (trať Odb. Babín – Nymburk vj. n.) k nehodě. Po ujetí skupiny vozů došlo na koleji č. 150b ke srážce se stojícím hnacím vozidlem, k následnému naježdění tohoto vozidla na zarážedlo na konci kusé koleje, k jeho vykolejení třemi nápravami a k úniku nafty. Při mimořádné události došlo ke značné škodě, odhadnuté na 2 550 000 Kč.



MILAN MAŠEK
FOTO: VYŠETŘOVACÍ SPISY

Novinky v oblasti předpisů, interních norem a opatření

V dnešním příspěvku si zopakujeme vydaná Opatření:

■ V závěru minulého roku došlo k dalším změnám předpisů Správy železnic (dále SŽ), zejména předpisu SŽ Z11 „Předpis pro obsluhu rádiových zařízení“, a proto bylo nutné formou Opatření č. 23/2025 Provozního ředitele „Doplnění IN PTs9-B-ČDC-CZ a OR3-B-ČDC-CZ o změny plynoucí z předpisů SŽ“ upravit vy-

brané postupy v interní normě (dále IN) PTs9-B-ČDC-CZ „Provozování drážní dopravy“ a v IN OR3-B-ČDC-CZ „Pravidla provozování dráhy“, především stanovit znění jednotlivých pokynů pro rádiovou komunikaci při posunu.

■ S účinností od 14. prosince 2025 bylo vydáno Opatření č. 27/2025 Provozního ředitele „Nové písemné rozkazy a SPO“ (SPO = Seznamy přechodných omezení). Toto Opatření upřesňuje postupy pro použití písemných rozkazů používaných od změny předpisů SŽ s platností od 14. prosince 2025 a upravuje postupy a povinnosti při zpravování se s SPO. Změnou č. 1 tohoto Opatření od 11. února 2026 dochází ke změně odpovědnosti za generování a odesílání SPO pro posun. Od této změny přechází odpovědnost z dispečera – vedoucího směny na strojvedoucího.

■ Od 1. prosince 2025 platí Opatření č. 28/2025 Provozního ředitele „Applikace Rozkazy ČDC – zkušební provoz a technologie zpracování“, ve kterém jsou uvedeny postupy

k sestavování písemných rozkazů v nové aplikaci. Protože se jednalo o novou aplikaci, která byla spuštěna do ověřovacího provozu, bylo nutné postupy opravit a vydat změnu č. 1 tohoto Opatření, která byla platná od 10. prosince 2025.

■ S platností od 1. prosince 2025 bylo vydáno Opatření č. 24/2025 Provozního ředitele „Zajištění vlaku a Zkouška brzdy v PRIS – zkušební provoz“, které nastavuje technologické postupy v PRIS při pořízení události „Zajištění vlaku“ a „Zkouška brzdy“ za použití aplikace MPRIS na tabletu.

■ S platností od 1. ledna 2026 bylo vydáno Opatření č. 30/2025 Provozního ředitele „Úprava ohlašovacích rozvrhů na vlečkách provozovaných ČDC“. Ohlašování mimořádné události vzniklé na vlečce (dráze) provozované ČD Cargo, a.s., se již neohlašuje na ohlašovací pracoviště (výpravčího, traťového dispečera či dirigujícího dispečera) SŽ.

■ S platností od 1. ledna 2026 bylo vydáno

Opatření č. 4/2025 Ředitele O22 GR ČDC „Změny v oblasti šetření mimořádných událostí od 1. ledna 2026“, které upravuje ustanovení IN ORs-80-B-ČDC-CZ „Hlášení a šetření mimořádných událostí v ČD Cargo, a.s.“.

■ S platností od 4. února 2026 je vydáno Opatření č. 3/2026 Provozního ředitele „Úpravy PRIS k 4. únoru 2026“, které informuje o nasažení nové verze PRIS a popisuje změny v aplikacích PRIS, MPRIS a RPRIS s dopadem do činnosti zaměstnanců a nastavení dalších kroků a povinností.

■ S platností od 11. února 2026 je vydáno Opatření č. 2/2026 Provozního ředitele „Rádiový provoz ČDC“, které upřesňuje organizační postupy pro zajištění rádiového provozu v prostředí dopravce a provozovatele dráhy ČD Cargo, a.s.

A dobrá zpráva na závěr: Pro naše zaměstnance momentálně není připravována žádná změna předpisů ani interních norem.

MIROSLAVA RAŠKOVÁ

Bezpečnostní cíle – zrcadlo bezpečnosti v organizaci

V loňském roce jsme vás prostřednictvím Cargováku seznámili s problematikou týkající se procesu stanovování a sledování bezpečnostních cílů v oblasti provozování drážní dopravy. Jde o významný ukazatel hodnocení zavedeného systému zajišťování bezpečnosti v rámci ČD Cargo. Tento proces je podstatným, avšak samozřejmě ne jediným posuzovacím prvkem, jehož plnění je následně předkládáno hodnotícím orgánům Evropské železniční agentury (ERA) při žádosti o vydání nebo aktualizaci Jednotného osvědčení o bezpečnosti (SSC). Bez tohoto osvědčení by naše společnost nemohla provozovat drážní dopravu v podobě, kterou dnes známe.

Dovolte, abychom vás v tomto článku informovali o vývoji v oblasti bezpečnostních cílů a představili vám výsledky hodnocení za rok 2025 a současně představili některé z bezpečnostních cílů stanovených na rok 2026. Bezpečnostní cíle jsou v rámci tohoto procesu rozděleny na základní (v rámci celé působnosti ČD Cargo, tj. v prostředí České republiky a zahraničních poboček v Rakousku (NLW) a v Německu (NL DE)), společné (opět platnost v celé působnosti ČD Cargo) a na národní bezpečnostní cíle, které si stanovují a hodnotí jednotlivé výše uvedené části ČD Cargo.

V rámci hodnocení roku 2025 začneme společnými bezpečnostními cíli. Pro rok 2025 byly stanoveny cíle týkající se především kultury bezpečnosti. Byla zpracována a schválena Strategie rozvoje kultury bezpečnosti na období 2026 až 2030 a 22. prosince 2025 byla přijata tzv. Evropská deklarace o kultuře bezpečnosti železniční dopravy. Prostřednictvím magazínu Cargovák byla realizována mediální prezentace pozitivní činnosti našich zaměstnanců. Šlo o zaměstnance, kteří svým příkladným přístupem zabránili vzniku nehod a incidentů nebo svým jednáním poskytli náležitou pomoc spoluzaměstnancům nebo jiným spoluobčanům.

Dále si připomeňme, že v rámci ČD Cargo jsou stanoveny základní bezpečnostní cíle – relativní hodnoty (tj. počet ujetých vlakových kilometrů na jednu vzniklou mimořádnou událost (MU)) celkového počtu mimořádných událostí, počtu nedovolených jízd vlaku za návštěvnickou zakazující jízdu, počet srážek drážních vozidel (srážka vlaku s drážním vozidlem a srážka vlaku s překážkou v průjezdném průřezu), počet vykolejení vlaku a počet mimořádných událostí při pře-



pravě nebezpečných věcí (RID) ve vlaku. Ve všech případech se jedná o MU s odpovědností zaměstnanců ČD Cargo, resp. odpovědnosti ČD Cargo jako celku. Pro posouzení plnění základních bezpečnostních cílů byly srovnávány kvantifikované hodnoty z roku 2024. Celkový počet MU s odpovědností ČD Cargo v přepočtu na ujeté vlakokilometry dosáhl hodnoty 0,199, tedy jinak řečeno, na vznik jedné MU bylo vlaků ČD Cargo ujetu přibližně 199 000 vlakokilometrů. V roce 2024 tato hodnota činila 0,178, takže lze konstatovat, že cíl byl splněn. Počet nedovolených jízd za návštěvnickou zakazující jízdu (pouze vlak) vykázal hodnotu 1,234 a při srovnání s hodnotou roku 2024, která byla z bezpečnostních důvodů navýšena o 10 % (1,276), musíme tento cíl vyhodnotit tak, že nebyl splněn a pro rok 2026 bude nově definován. Ostatní základní bezpečnostní cíle byly splněny, protože u srážek drážních vozidel za jízdy vlaku evidujeme v roce 2025 pouze spoluúčast 30 % na jedné MU, přičemž v roce 2024 byla evidována „celá“ jedna MU z viny zaměstnance ČD Cargo. U vykolejení drážních vozidel nebo MU při přepravě RID neevidujeme žádnou MU. Co se týče národních bezpečnostních cílů, byly v rámci České republiky definovány pro rok 2025 například tyto cíle:

- snížení úrovně nehodovosti při posunu,
- pokračování implementace ETCS do hnacích vozidel ČDC,
- dodávky nových hnacích vozidel,
- přezkum procesu výcviku strojvedoucích a udržování a rozšiřování jejich odborné způsobilosti,
- zvyšování kvality prezenčního školení formou metodických dohlídek u dodavatele Dopravní vzdělávací institut,

- zvýšení četnosti orientačních dechových zkoušek na přítomnost alkoholu,
- zavedení praktické části Komisionálního ověření znalostí v rámci simulátoru pro strojvedoucí.

Většina národních bezpečnostních cílů byla splněna nebo aspoň částečně splněna s tím, že jejich plnění přesáhne do roku 2026. To se týká například problematiky ETCS nebo zvyšování kvality školení zaměstnanců, mimo jiné díky vzniku školicího střediska v rámci ČD Cargo.

Je zde však jeden zásadní bezpečnostní cíl, který splněn rozhodně nebyl. A to je snížení úrovně nehodovosti při posunu. Na základě předchozích zkušeností a aktuálního vývoje přepravní situace byl stanoven smělý cíl čítající maximálně 65 mimořádných událostí při posunu. Bohužel se na daný cíl nepodařilo dosáhnout a výsledné číslo výrazně přesahuje stanovenou hodnotu. V roce 2025 evidujeme v rámci jízdy posunových dílů celkem 79 MU s odpovědností zaměstnanců ČD Cargo v rámci provozu v České republice. U dalších 5 MU má pak odpovědnost některá ze složek ČD Cargo bez viny konkrétního zaměstnance. Je to opravdu nepříznivý vývoj a v celkovém porovnání s ostatními roky byl rok 2025 nejhorší z pohledu odpovědnosti zaměstnanců ČD Cargo za MU. Poměr MU s odpovědností zaměstnanců ČD Cargo k celkovému počtu MU v rámci České republiky dosáhl téměř 57 %. To je skutečně alarmující. Registrujeme extrémní nárůst MU, jejichž prvotní příčinou bylo nedostatečné zajištění drážních vozidel proti ujetí, kdy následně došlo k ujetí drážních vozidel s dalšími následky (srážka, vykolejení atd...).

LUKÁŠ SCHEJBAL, JAN HNILICA
ILUSTRAČNÍ FOTO: VYŠETŘOVACÍ SPISY

dokončení v příštím čísle

Provoz potřebuje lídry: hledáme je mezi vámi

Provoz je místem, kde se každý den rozhoduje o tom, jak ČD Cargo funguje v praxi. Právě tady se setkává plán s realitou, odpovědnost s rozhodováním a zkušenosti s tlakem současné doby. I proto jsme se v posledním období věnovali otázce, jaké vedení provoz dnes potřebuje a jak ho připravit na další etapu změn.

Provoz byl pro mě vždy srdcem ČD Cargo. Je to prostředí, kde se nejrychleji ukáže, co funguje a co už ne, a kde má každé rozhodnutí okamžitý dopad. Všichni víme, že procházíme složitým obdobím. Probíhající restrukturalizace není jednoduchá a dotkla se mnoha kolegů i jejich rodin. Situace na trhu nákladní železniční dopravy nám dlouhodobě nepřeje a tlak na efektivitu, bezpečnost a hospodárnost provozu je dnes větší než kdy dřív. O to důležitější je kvalita vedení jednotlivých provozních jednotek. Dlouhodobě od vedoucích zaměstnanců v provozu očekávám otevřený a aktivní přístup, schopnost hledat cesty, jak dělat věci lépe, jednodušeji a efektivněji. Ne kvůli prezentacím, ale proto, že bez tohoto přístupu dnes nákladní železniční doprava nemůže dlouhodobě fungovat. U řady kolegů tento přístup vidím a velmi si ho vážím. Zároveň je ale fér říct, že ne všude se daří posouvat provoz tempem a směrem, který současná situace vyžaduje. Proto jsme vyhlásili interní výběrová řízení na všechny pozice ředitelů oblastních provozních ředitelství a vedoucích provozních pracovišť. Přihlašování již proběhlo a výběrové řízení nyní vstupuje do dalších fází. Nejde o krok namířený proti lidem, ale o náš



Martin Svojanovský

stroj, který má pomoci provozu zvládnout další etapu změn a připravit ho na nové podmínky. Chci tím dát jasně najevo několik věcí. Vedoucí pozice v provozu nejsou samozřejmostí, patří těm, kteří jsou připraveni převzít

odpovědnost a aktivně pracovat na rozvoji svěřeného úseku. Zároveň jsme tímto krokem reagovali na dlouhodobé volání po transparentnosti. Výběrové řízení probíhá podle jednotných pravidel a stejných kritérií pro všechny. A v neposlední řadě je to příležitost objevit další schopné kolegy, kteří nemusí být vždy vidět, ale mají zkušenosti, energii a předpoklady vést lidi a rozhodovat.

Rád bych se otevřeně obrátil i na stávající manažery. Vyhlášení tohoto výběrového řízení není zpochybněním dosavadní práce ani zkušeností těch, kteří dnes provoz vedou. Vnímám ho jako příležitost potvrdit výsledky, kompetence a vlastní vizi dalšího rozvoje provozu v nových podmínkách, ve kterých se jako společnost nacházíme. Vážím si každého, kdo se do výběrového řízení zapojil a je připraven svou roli znovu obhájit. Zároveň chci poděkovat všem kolegům, kteří se do výběrového řízení přihlásili. Vážím si jejich odvahy, zájmu o rozvoj provozu i ochoty převzít odpovědnost v náročné době. Už samotná účast je jasným signálem, že nám na budoucnosti ČD Cargo záleží. ČD Cargo dnes potřebuje silný, profesionálně a lidsky vedený provoz. Jsem přesvědčen, že právě probíhající výběrové řízení je krokem správným směrem – k posílení leadershipu, otevřenosti a odpovědnosti v provozu. **Všem, kteří se do výběrového řízení zapojili, patří můj respekt.**

MARTIN SVOJANOVSKÝ

ČLEN PŘEDSTAVENSTVA POVĚŘENÝ ŘÍZENÍM ÚSEKU PROVOZU

Inspirativní HRrrrZóna

Nový rok, nové začátky: společně vstupujeme do nového období výzev a příležitostí

Začátek roku je pro mnohé z nás vždy tak trochu zvláštní. Přináší pocit, že začínáme znovu, s čistým štítem, novými možnostmi a nadějí, že to, co přijde, zvládneme lépe než minulý rok. Pro naši firmu, která se dynamicky rozvíjí a prochází změnami, je tento pocit obzvláště silný.

Každý nový rok je zároveň příležitostí zhodnotit, co se nám podařilo, co bychom chtěli zlepšit a jaké cíle si společně vytyčit. Ale není to jen o číslech a statistikách. Je to hlavně o lidech – o nás, kteří tvoříme každý den naši firmu silnou, bezpečnou a efektivní.

Přivítání nového roku s respektem k minulosti

Nový rok není vymazání minulosti. Naopak je to čas, kdy se můžeme podívat zpět, ocenit, co jsme dokázali, a poučit se z výzev. V nákladní železniční dopravě jsme za uplynulý rok čelili provozním i organizačním změnám, a přesto jsme udrželi bezpečnost, spolehlivost a kvalitu služeb.

Připomeňme si, že každý drobný úspěch, každý zvládnutý úkol, každý okamžik, kdy někdo pomohl kolegovi, má svůj význam. "Tato malá vítězství" tvoří základ naší síly a firemní kultury.

Nové začátky: prostor pro změnu a zlepšení

Nový rok symbolizuje nové začátky. Ať už jde o nové procesy, nové role nebo nové projekty, je to ideální čas přemýšlet o tom, jak chceme rok 2026 prožít – individuálně i společně.

Tipy, jak využít začátku roku:

- **Stanovte si malé cíle** – i drobné kroky vedou k velkým výsledkům. Například naučit se nějaký nový pracovní postup nebo zlepšit organizační směny.
- **Zaměřte se na spolupráci** – každý z nás je součástí týmu, který funguje nejlépe, když si vzájemně pomáháme.
- **Podporujte inovace a nápady** – vaše návrhy mohou zlepšit procesy, bezpečnost i každodenní práci.
- **Vnímejte přechodové období jako příležitost** – změny nejsou hrozbou, ale možností učit se a růst.

Role každého z nás

Nový rok je také připomínkou, že každý z nás má svou roli a svůj vliv. Vedoucí pracovníci, dispečeri, strojvedoucí, posunovači, opraváři, administrativní pracovníci, ... – každý den děláme



rozhodnutí, která ovlivňují bezpečnost, efektivitu a spokojenost našich kolegů i zákazníků. I malá pozornost jako pozdrav, pomocná rada, sdílený nápad může mít velký dopad. V přechodovém období, kdy se procesy mění a firma se adaptuje, jsou právě tyto každodenní projevy spolupráce a empatie nejcennější.

Společně vstupujeme do změny

Nový rok je symbolem naděje, ale také výzvy. Společně můžeme rok 2026 využít k tomu, aby změna byla příležitostí, ne zátěží. Můžeme zlepšovat procesy, podporovat kolegy, učit se novým dovednostem a zároveň posilovat firemní kulturu a hodnoty, které nás drží pohromadě: respekt, férovost, otevřená komunikace a spolupráce.

Tipy, jak podporovat kolektivní úspěch:

- **Podporujte spolupráci napříč týmy** – nápady z provozu i kanceláře se mohou navzájem doplňovat.
- **Dejte prostor zkušenostem** – učme se od těch, kteří podobnou změnu již zažili.
- **Buďte mentorem pro nováčky** – jednoduchý tip nebo návod může ušetřit hodiny práce.
- **Udržujte pozitivní komunikaci** – povzbuzení a uznání motivují více než kritika.

Shrnutí praktických kroků pro úspěšný start roku

1. **Vyhodnoťte uplynulý rok:** co se podařilo, co je prostor ke zlepšení.

2. **Stanovte si konkrétní cíle:** malé kroky vedou k velkým výsledkům.
3. **Komunikujte:** sdílejte své nápady, obavy i zkušenosti.
4. **Podporujte kolegy:** drobná pomoc posiluje celý tým.
5. **Hledejte příležitosti v každé změně:** i náročné situace mohou být zdrojem růstu.

Nový rok a společný směr

Vstupujeme do roku 2026 s vědomím, že změna je konstantní, ale naše síla spočívá v lidech a kultuře, kterou společně tvoříme. Každý úspěch, iniciativa a krok směrem ke spolupráci je důležitý.

Přejeme vám, aby nový rok přinesl inspiraci, sílu zvládat výzvy a možnost posouvat firmu i sebe sama vpřed. Ať se nám daří společně – krok za krokem, směna za směnou, den za dnem.

BÁRA, OLESKA A PEPA

SLEDUJTE NÁS NA FB A IG:



Rozjed' to s ČD Cargo

Přeshraniční spolupráce

Devadesátá léta 20. století odstartovala řadu změn na do té doby zakonzervovaném evropském dopravním trhu ovládaném národními železničními společnostmi. V tomto období vznikla celá řada privátních železničních dopravců, kteří začali atakovat nejlukrativnější přepravy zboží v ucelených vlacích. Nejprve na tuzemských trzích, ale se vstupem České republiky do Evropské unie se tyto společnosti začaly zajímat i o přepravy mezinárodní. Jestliže tehdejší České dráhy nechtěly pouze přihlížet, jak vlaky konkurenčních dopravců projíždějí přes hranice, musely přehodnotit svoji obchodní politiku. Rozběhla se náročná jednání o cenových i provozních podmínkách vzájemné spolupráce.

K podpisu historicky **první smlouvy o spolupráci Českých drah** (tehdy státní organizace) **se soukromým zahraničním dopravcem** – společností BVO Bahn GmbH došlo v únoru 2002. Právě tato společnost se v roce 1999 obrátila na České dráhy a Ministerstvo dopravy se žádostí o otevření hraničního přechodu Vejprty/Cranzahl také pro nákladní dopravu (pro osobní vlaky byl tento přechod znovuotevřen již 1. srpna 1993). V první fázi měly být přes nový přechod zahájeny přepravy černého uhlí pro vyzbrojování parních úzkorozchodných lokomotiv výše uvedené dráhy, v druhé fázi pak měl být přechod otevřen pro všechny druhy zboží. Vrcholu přeprav bylo dosaženo v roce 2003. Tehdy BVO Bahn GmbH přepravila přes hraniční přechod Vejprty/Cranzahl celkem 42 vozů, což představuje téměř 800 tun čer-

ného uhlí naloženého ve stanicích Orlová doly nebo Louky nad Olší.

Další, mnohem významnější vlašťovkou, byla spolupráce se společností ITL Eisenbahngesellschaft m.b.H. se sídlem v saských Drážďanech, resp. s její českou pobočkou ITL Železniční společnost Praha s.r.o. Předávka nákladních vlaků tomuto dopravci probíhala v rámci pilotního projektu Českých drah v gesci Ministerstva dopravy České republiky nejprve přes pohraniční přechodovou stanici Rumburk. Protože vozba vlaků k této stanici je po obou stranách hranice trakčně velice náročná, snaha ITL byla jednoznačná – přesměrovat tyto vlaky na pohraniční přechodovou stanici Děčín. Po splnění všech zákonem stanovených podmínek a předpisů ČD jako provozovatele dráhy již nic nebránilo tomu, aby byl 4. dubna 2005 v železniční stanici Bad Schandau předán firmě ITL první kontejnerový vlak mířící z Prahy-Žižkova do Hamburku. Přepřah v Bad Schandau byl proveden na základě smlouvy uzavřené mezi oběma železničními dopravními podniky proto, že tehdy ITL nevlastnilo vícesystémové elektrické lokomotivy, které mohly zajíždět do České republiky (rozdílnost trakčních soustav). Ke kontejnerovým vlakům postupně přibýly vlaky s obilím a chemickými produkty. Podobně probíhalo předávání vlaků i na dalších hraničních přechodech. Již delší dobu spolupracovaly České dráhy na hraničních přechodech v Kútech a Horní Lídči s dopravcem BRKS. Za touto zkratkou se skrývala Bratislavská regionální kořalková společnost – firma, která nejprve začala provozovat osobní dopravu na záhorských lokálkách a později se jí kvalitou a především cenou nabízených služeb podařilo



Dopravce BVO Bahn GmbH dovezl do stanice Cranzahl černé uhlí pro parní lokomotivy – psal se listopad 2003 a přeshraniční spolupráce se soukromými dopravci byla teprve v počátcích.

FOTO: MICHAL ROH



Setkání lokomotiv ČD a ITL ve stanici Bad Schandau FOTO: ITL

proniknout do segmentu nákladní dopravy. Zkušební přepravy cementu do Maďarska a přepravy banánů následovaly zásilky hutního zboží na vlaku ADRIA. Ve spolupráci s BRKS byla 5. září 2005 realizována zajímavá přeprava hnojiv dovezených do Bratislavy lodí po Dunaji. Vlak o celkové hmotnosti téměř dva tisíce tun byl složen ze čtyř skupin vozů, určených pro různé zákazníky v České republice. V ucelené podobě byl veden z Bratislavy-Páleniska přes Kúty do Břeclavi, kde byl rozdělen na jednotlivé směry a vozy pak s Českými drahami pokračovaly vlakotvorně ke svému cíli.

Od dubna 2005 byl smluvním partnerem Českých drah dopravce LogServ, resp. CargoServ, který z pověření koncernu Voest Alpine převzal na rakouském území dopravu černého uhlí ke koksování do železárenského komplexu v Linci. První vlak předaly České dráhy výše uvedené společnosti v Summerau 4. dubna 2005. Týdně bylo tehdy přes tento přechod přepravováno cca 25 tisíc tun černého uhlí. 1. srpen 2005 se stal mezníkem ve spolupráci mezi Českými drahami a dopravcem ERS Railways B.V. Kontejnerové vlaky v relaci Rotterdam – Mělník a zpět byly od tohoto data vedeny po německém území právě výše zmíněným soukromým dopravcem, kterému České dráhy předávaly ucelené vlaky nikoliv v Bad Schandau, ale až

ve stanici Pirna vzdálené od hranic cca 35 km. Kromě údajně vysoké ceny byla jedním z důvodů tohoto převzetí i nespokojenost zákazníka s přesností státních dopravců v Německu a Nizozemsku. Cíle těchto aktivit jsou jasné – nabídka kvalitních a komplexních služeb, urychlení přeprav



Vlak s hnojivy dopravce BRKS dorazil do pohraniční přechodové stanice Kúty. FOTO: MARTIN BOHÁČ

a v neposlední řadě samozřejmě udržení pozice Českých drah na dopravním trhu. I dnes mají na trhu šanci uspět jen silné subjekty a je důležité, že ČD Cargo je za seriózní a spolehlivý obchodní partner státní společnosti stále považováno. V současnosti je však trendem omezení přepřahů lokomotiv na hranicích a vlaky si ve stále větší míře vyměňujeme s našimi dceřinými společnostmi nebo pobočkami.

MICHAL ROH



Lokomotiva ČD se v Summerau připravuje na odstoupení od uceleného vlaku s uhlím, na který vzápětí na jede lokomotiva dopravce CargoServ. FOTO: MICHAL ROH