

# Cargovák



## Úvodní sloupek

### Květnové svátky

**K** Květnové svátky představují nejen očekávané volné dny, ale především představují tradiční momenty v kalendáři a také příležitost k zamýšlení nad hodnotami, které jsou základem fungující společnosti i moderní ekonomiky. **Svátek práce (1. května)** a **Den vítězství (8. května)** připomínají význam lidské práce, odpovědnosti a také svobody, bez níž by nebyl možný žádný dlouhodobý rozvoj. Svátek práce dnes nevnímáme pouze historicky, ale především jako připomínku toho, že kvalita výsledků stojí na každodenním úsilí lidí. V prostředí železniční nákladní dopravy to platí dvojnásob – spolehlivost, bezpečnost a plynulost provozu jsou výsledkem práce tisíců zaměstnanců napříč profesemi, od strojvedoucích, posunovačů a vozmistrů přes opraváře až po plánovače a dispečery. Den vítězství pak přináší širší kontext. Připomíná stabilitu a bezpečí jako základní předpoklady pro rozvoj

podnikání i společnosti. Bez nich by nebylo možné budovat infrastrukturu, plánovat dlouhodobé investice ani zajišťovat každodenní provoz v takovém rozsahu, jaký dnes považujeme za standard. Toto období doplňují i **letnice (Svatodušní svátky)**, které symbolicky představují obnovu, energii a spolupráci. Právě schopnost spolupracovat napříč týmy a obory je jedním z klíčových faktorů úspěchu každé moderní firmy. Také pro ČD Cargo mají všechny tyto hodnoty velmi konkrétní význam. Každodenní provoz na železnici, přeprava klíčových komodit i spolehlivé služby zákazníkům stojí na profesionalitě, odpovědnosti a koordinaci mnoha lidí. Květnové svátky jsou tak vhodnou příležitostí nejen k připomenutí historických souvislostí, ale i k připomenutí práce všech zaměstnanců, kteří zajišťují fungování firmy v každodenní praxi.

MICHAL ROH

## Obsah

### Zajištění vozidel proti ujetí

**04** Správné zajištění vozidel proti ujetí je problémem železnice prakticky od jejího počátku. Z důvodu nedostatečného nebo nesprávného zajištění vozidel docházelo a stále dochází k jejich nekontrolovatelnému pohybu na spádu (ujetí). V mnoha případech může z důvodu ujetí dojít i k vážnějším následkům.



### Spolupráce ČD Cargo s Policií ČR

**05** V SOKV v Českých Budějovicích již řadu let spolupracují s Policií České republiky. Nejen v rámci každoročně pořádaných dní otevřených dveří, ale prostory SOKV jsou atraktivním místem pro výcvik služebních psů.



**Vectron 383.022 jsme pokřtili na loňském veletrhu Rail Business Days** a od té doby najezdil po celé Evropě s vlaky ČD Cargo již 250 tisíc kilometrů. Na snímku z 3. května 2026 projíždí Litoměřicemi s vlakem Pn 54695 Děčín st.hr. – Šlapanov. Za pozornost příznivců železnice stojí i budova bývalé zastávky Litoměřice město, ve které je dnes mimo jiné podnik nazvaný „Káva s párou“, který rozhodně stojí za návštěvu. **FOTO: JAKUB DVOŘÁK**

# Představujeme nové ředitele OPŘ

**V návaznosti na výběrová řízení jsme všem ředitelům OPŘ položili otázku týkající se jejich nové pozice:**

*Od 1. dubna 2026 jste byl jmenován ředitelem OPŘ. S jakými cíli a předsevzetími nastupujete do této pozice?*

## Ing. Jan Bečka

Jedním z cílů, se kterým jsem vstupoval do výběrového řízení na zmíněnou pozici, je snaha o nastavení systému fungování provozních pracovišť a potažmo OPŘ se schopností pružně a efektivně reagovat na změny v poptávce a zadáních od našich obchodních partnerů. Aktuálně vnímáme neustále měnící se



proces změn poptávek po našich službách, jak v objemech, tak v jejich provedení. Naší příležitostí je z mého pohledu právě nastavení systému, který je schopen co nejrychleji a s maximální efektivitou reagovat a tato zadání pak hospodárně plnit. Systém řízení by měl stát na maximální samostatnosti a na druhé straně s patřičnou odpovědností za efektivní rozhodování, na úrovni provozních pracovišť.

Co se týče otázky předsevzetí, spíše bych je vnímal jako nástroje či cestu k dosažení uvedeného cíle. Proto je předsevzetím jednoznačně týmová a společná práce se zapojením všech kolegů od nejužšího týmu vedení provozních pracovišť po všechny provozní zaměstnance. Bez spolupráce a aktivního zapojení všech je cíl efektivního fungování OPŘ téměř nereálný.

## Bc. Jan Peřina

Do role ředitele OPŘ Střed nastupuji s respektem k práci všech zaměstnanců a s cílem budovat otevřeně vedený, stabilní a dobře fungující provoz. Považuji za důležité být mezi lidmi, naslouchat jejich zkušenostem a vytvářet prostředí, ve kterém mají dostatek informací, podpory i jasná pravidla pro svou práci. Chci, aby zaměstnanci rozuměli tomu, proč se některé změny dějí, a vnímali je jako přirozenou součást vývoje společnosti. Motivovaný a spokojený tým je podle mě základem každého dlouhodobě úspěšného provozu.



Zároveň se soustředím na to, aby byl provoz řízen efektivně, odpovědně a s důrazem na dlouhodobou udržitelnost. Nákladní doprava je dynamická a nepravidelná, a proto vyžaduje flexibilní přístup k organizaci práce. Mým cílem je co nejlépe sladit potřeby provozu s možnostmi našich zaměstnanců a zajistit, aby pracovní kapacity byly využívány smysluplně a tam, kde jsou skutečně potřeba. Jsem přesvědčen, že dobře nastavené procesy, vzájemná spolupráce a důvěra povedou k dobrým výsledkům pro společnost, zaměstnance i zákazníky.

*Obhájil jste pozici ředitele OPŘ. Jaké cíle jsou nyní před vámi?*

## Ing. Ivan Čimbora

Výběrové řízení na pozici ředitele OPŘ jsem bral jako další a velkou výzvu v mé dosavadní praxi. Zároveň jsem cítil odpovědnost za funkčnost a chod vedené oblasti, za provoz, zaměstnance a vnímal jsem a vnímám, že práce v oblasti restrukturalizace a optimalizace nekončí. Chtěl jsem účinně se na oblastní úrovni podílet na plnění cílů společnosti.



Výkony železniční nákladní dopravy a poptávka po nich z důvodu nejrůznějších vlivů dlouhodobě klesají, úměrně tomu se zvyšuje tlak na efektivitu a ČD Cargo musí na vývoj reagovat a zvyšovat svou konkurenceschopnost na trhu. Ze svého stupně kompetencí vidím základní cíle – pokračovat v konstruktivním dialogu s vedením společnosti, odbornými útvary GŘ a ostatními JOS, s provozními pracovišti hledat možnosti a zavádět nové technologie a zvyšovat flexibilitu práce zaměstnanců včetně jejího odměňování, vést OPŘ Východ k jeho optimální struktuře, zaměstnanosti a nákladovosti, a to zároveň při respektování potřebného provozně-technologického rámce k zajištění kvality přeprav a obslužnosti zákazníků. Samozřejmostí je pak respektování zásad bezpečného provozování drážní dopravy a bezpečnosti práce. Cesta k naplnění cílů není vůbec jednoduchá, ale kráčíme po ní společně všichni, všichni zaměstnanci OPŘ Východ a vlastně i celého ČD Cargo a věřím, že ji zvládneme.

MICHAL ROH

FOTO: ARCHIV ČD CARGO

## Na železnici mě baví její jedinečnost

**K** 31. květnu 2026 po téměř dvanácti letech končím své působení ve společnosti ČD Cargo. Když jsem v roce 2014 nastoupila jako podnikový právník, železnice pro mě byla úplně novým světem. Byla jsem tehdy železnicí naprosto nepolíbená. Díky kolegům z provozu jsem se ale postupně dostala do prostředí, které mě začalo bavit i profesně formovat. Postupně jsem se z právní agendy přesunula k vedení personálního odboru, kde jsem od roku 2021 působila v čele týmu, který procházel řadou změn i nových výzev. Mezi věcí, na které jsem zpětně nejvíce pyšná, patří jak právní agenda spojená s vlečkami, zařízeními služeb a ochranou osobních údajů, tak i personální projekty. Velkou radost mi dělaly například kabinový a stolní simulátor pro strojvedoucí, nastavení nábory a komunikace se zaměstnanci nebo postupná digitalizace HR. Mám radost z toho, že se věci posouvaly dopředu a že jsme se nebáli dělat je jinak než dřív.

Velmi silné místo má v mém profesním i osobním životě Nadační fond Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM, který jsem založila. Nejde o projekt v klasickém smyslu. Je to něco, co mi dává smysl i v osobní rovině. Činnost pro nadační fond mě naplňuje a dodává mi pocit, že část smyslu mého života spočívá v pomoci lidem – kolegům od železnice.

Za náročné období považuji i organizační změny spojené s od-

chodem přibližně 1 200 zaměstnanců. Bylo to těžké období pro všechny. Ale ve většině případů se podařilo najít dohodu a projít tím důstojně. I to je pro mě zpětně důležité.

Na železnici mě nejvíce baví její jedinečnost. Má specifickou kulturu. A hlavně lidi, kteří jí opravdu žijí a drží při sobě. To je něco, co se jinde hledá těžko.

Nechci být patetická, ale přesto cítím potřebu poděkovat. Potkala jsem tady spoustu lidí, kteří mi byli profesně i lidsky blízcí. A za to jsem opravdu vděčná – nejen za spolupráci, ale i za všechno, co mi to celé dalo. A chtěla bych, aby si mě lidé pamatovali jako někoho, kdo dělala svou práci poctivě, otevřeně a normálně lidsky. Symbol „modrého srdce“ je pro mě víc než metafora. Vnímám ho jako součást identity lidí od železnice – profesní hrdost i sounáležitost. A zároveň je to i nadační fond, který tuhle rovinu propojuje s rovinou pomoci.

Další profesní krok mě zavede k provozovateli infrastruktury. Pracovní role zůstává stejná, jen se mění perspektiva. Nebudu už u dopravce, ale pořád budu u železnice. Jen se na ni budu dívat z jiné strany.

ANETA MIKLÁŠOVÁ

*Rádi bychom na stránkách Cargováku poděkovali Anetě Miklášové za práci, kterou pro společnost odvedla, a popřáli jí, aby její další profesní kariéra byla neméně úspěšná.*

MICHAL ROH



# Odklonová vozba

**V** souvislosti s rozsáhlou výlukou činností téměř po celé síti Správy železnic jsou dopravci nuceni přijímat opatření pro zajištění odklonové vozby mnohdy po sklonově náročnějších nebo delších trasách.

Zvýšené náklady je pak nutné promítnout zákazníkům do realizačních cen, což se ne vždy setkává s pochopením, ale je to nezbytné. Dalším důsledkem výluk může být i nemožnost nabízet některé služby. Příkladem může být nemožnost nabízet měření radioaktivity zásllek železného šrotu při výluce na trati z Českých Budějovic do Horního Dvořiště a Summerau. Tato dlouhodobá výluka trvající od 1. května do 5. června výrazně ovlivnila nejen přepravu „směsek“ s jednotlivými vozovými zásilkami, která je na PPS Horní Dvořiště/Summerau po-

měrně silná, ale rovněž přepravu ucelených vlaků, jako například sody z Lenzingu do Rakovníka, z Lince do Mladé Boleslavi nebo automobilů z Mladé Boleslavi do Itálie. První jmenovaná byla realizována, stejně jako v případě vlaků s jednotlivými vozovými zásilkami, odklonem přes PPS České Velenice/Gmünd NÖ, další vlaky, včetně ad hoc spojení, byly přeměrovány na PPS Břeclav.

Další výluka ovlivnila provoz na spojnici mezi Plzní a Českými Budějovicemi. Nejprve byl od 16. března do 1. dubna přerušen provoz mezi Veselím nad Lužnicí a výhybnou Nemanice – to si vyžádalo přetrasování vlaků odklonem přes Plzeň, od 1. dubna do 20. dubna byl přerušen provoz mezi Nemanicemi a Strakonice a nakonec mezi 21. a 27. dubnem 2026 mezi stanicemi Strakonice a Horažďovice předměstí. Poslední uvedené přerušování udělalo ra-



Odklonový „Lenzing“, neboli odklonový Pn 48510 se sodou do Rakovníka vyfotografovaný 9. května 2026 v úseku Nové Hodějovice – České Budějovice. FOTO: JAN KISELICA

dost zejména železničním fotografům, protože bylo možné pořídit fotografie odklonů na trati Zdice – Protivín, stejně jako fotografie „plecháčů“ řady 242 v úseku Plzeň – Zdice, kde běžně nejedí.

Třetí výluka pak znamenala přerušování provozu na tratích z Turnova přes Bakov nad Jizerou do

po pravobřežce do Ústí nad Labem a Řetenic. Odklonovou trasu přes Jičín využívaly i „směsky“ s jednotlivkami z Liberce do Nymburka a ve dnech 14. a 16. května také ucelený vlak se dřevem z Liberce do Biocelu Paskov.

Další náročné výluky probíhají, například pod Krušnými horami, další nás čekají. Příkladem



Na snímku z 27. dubna 2026 se odklonový vlak Pn 62651 s „plecháčem“ 242.221 blíží do stanice Zdice, .... FOTO: JAROSLAV MĚŘÍNSKÝ



... ze které po necelé hodině odjede s „elektroniky“ 743.001 a 743.006 směrem na Příbram a Protivín. FOTO: JAROSLAV MĚŘÍNSKÝ



Zastávkou Mlýnec projíždí 15. května 2026 vlak Pn 64200 Libuň – Řetenice v čele s dvojčetem „katrů“ 753.759 a 753.772 FOTO: MICHAL ROH ML.

Mladé Boleslavi a mezi stanicemi Doksy a Bakov nad Jizerou. Přerušování provozu trvalo od 11. do 17. května 2026. Dotčena tak byla zejména vozba každodenních pískových vlaků Pn 64200/64201 z Libuně do Řetenic a zpět, Odklonová trasa vedla, podobně jako v minulosti po trase přes Jičín do Nymburka a odtud

může být úplně zastavení provozu na trati Kralupy nad Vltavou – Kladno-Dubí, které mimo jiné značně zkomplikuje návoz hutních polotovárů do sochorové válcovny v Kladně. Tato výluka nás čeká od 26. května do 5. července 2026.

MICHAL ROH

## Zajímavosti z provozu

### Přepravy pohonných hmot do Kojetic

Přepravy kapalných pohonných hmot a dalších chemických produktů se na celkových objemech přeprav ČD Cargo podílejí přibližně 10 procenty. S vlaky ČD Cargo vezoucími tyto komodity se lze setkat nejen na hlavních elektrifikovaných tratích na síti Správy železnic, ale také na celé řadě tratí spíše lokálního charakteru. Takové přepravy lze směle označit jako „Last Mile Delivery“ neboli přepravy na poslední míli. Jedním z míst ležících na méně využívaných dieslových tratích je i vlečka ADW Agro, a.s. v Kojeticích na Moravě. Ložené soupravy na zdejší vlečku jezdí jak ze směru od Břeclavi, tak od Havlíčkova Brodu



(jedná-li se o soupravy například z Leuna Werke). Tento vlak do cílové stanice přijíždí zpravidla v časných ranních hodinách, naopak při troše štěstí lze odvoz již vyložené soupravy zdokumentovat v denní době, jako tomu bylo například 30. dubna 2026 u Luk nad Jihlavou, kdy v čele prázdného vlaku stanul stroj 742.345.

Trať mezi Jihlavou a Znojmem neslouží pouze k vozbě ucelených vlaků s pohonnými hmotami, ale na zdejší trati se můžeme setkat i s ucelenými vlaky komodity dřevo a již méně často s přepravami obilnin. Vzhledem k délce a hmotnosti vlaků probíhají tyto přepravy zpravidla v nočních hodinách.

TEXT A FOTO: NT



# Bezpečnost v železničním provozu

## Výběr nejzávažnějších mimořádných událostí MU za 1. čtvrtletí 2026

Dne 5. ledna 2026 došlo na vlečce „SOKV-OKV Ústí nad Labem“ k nehodě. Při jízdě posunového dílu z točny na paprsek rotundy došlo k samovolnému vyvěšení háku sunuté nečinné neobsazené lokomotivy řady 363 z trmenu pneumatického vyvěšovače, k jejímu vjetí do haly a následně ke srážce s posunovací lokomotivou, zdviženou na montážních zvedácích nad prohlížecí jámou. Při mimořádné události došlo ke škodě odhadnuté na cca 4,5 milionu Kč.



Dne 8. ledna 2026 došlo v úseku Okrouhlice – Havlíčkův Brod (trať Havlíčkův Brod – Nymburk hl. n.) k nehodě. Za jízdy vlaku nákladní dopravy Pn 53705 došlo k vykolejení jednoho vozu. Příčinou byla technická závada na voze – ukroucený čep nápravového ložiska. Při mimořádné události došlo na soupravě i na tělese dráhy ke škodě odhadnuté souhrnně na cca 32,5 milionu Kč.



Dne 23. 03. 2026 došlo v ŽST Křinec (trať Jičín – Nymburk město) k incidentu. Za odjezdu osobního vlaku ze 2. staniční koleje směrem na Veleřiby došlo k boční srážce s posledním vozem vlaku Mn 84561, stojícím na 1. staniční koleji přes námezník. Při mimořádné události došlo ke škodě, odhadnuté na cca 210 000 Kč.



MILAN MAŠEK  
FOTO: VYŠETŘOVACÍ SPISY

## Novinky v oblasti předpisů, interních norem a opatření

V dnešní pravidelné rubrice si připomeneme vydaná Opatření od 1. ledna 2026:

- Opatření č. 2/2026 PŘ Písemný rozkaz dopravce – zpravení v přechodové stanici, které upřesňuje technologie dopravce pro zpravování strojvedoucího písemným rozkazem při jízdě vlaku na pohraniční trati.
- Opatření č. 5/2026 PŘ Písemný rozkaz dopravce – zpravení v přechodové stanici, které

upřesňuje technologie dopravce pro zpravování strojvedoucího písemným rozkazem při jízdě vlaku na pohraniční trati (na úsecích přeshraničního provozu) na území České republiky (dráze provozované Správou železnic, státní organizací).

- Opatření č. 8/2026 PŘ Provoz vozidel ř. 388 s OBU Atlas, které stanovuje doplňující provozní pravidla dopravce ČD Cargo pro provoz nově dodaných hnacích vozidel TRAXX3 MS PR02 (Product Release 02) Atlas.
- Opatření č. 9/2026 PŘ Postupy při „Zajištění vlaku“ v souvislosti s IS ČDC a eVlakDok, které upřesňuje technologické postupy, pravidla a odpovědnost při řešení a zadávání informací

v PRIS, při událostech „Zajištění vlaku“, za použití událostí MPRIS na tabletu a RPRIS na počítači.

- Opatření č. 10/2026 PŘ Implementace vydaných Opatření k IN PTs9-B-ČDC-CZ Provozování drážní dopravy ke dni 01.04.2026, ve kterém jsou zapracovány:
  - texty IN PTs5-B-2008 týkající se provozních postupů při přepravách mimořádných zásilek;
  - části textu Opatření č. 27/2025 Provozního ředitele Nové písemné rozkazy a SPO;
  - části textu Opatření č. 28/2025 Provozního ředitele Aplikace Rozkazy ČDC – zkušební provoz a technologie zpracování včetně SPO pro posun – změny v seznamování;

– převzetí textů zrušeného předpisu SŽDC (ČD) D2/1 Doplněk s technickými údaji k dopravním předpisům;

- vlaková dokumentace – negenerování písemného rozkazu v PRIS.
- Opatření č. 12/2026 PŘ Přeprava vysoce rizikových nebezpečných věcí, jehož cílem je zvýšení bezpečnosti přeprav vysoce rizikových nebezpečných věcí jak v oblasti prevence samotného vzniku mimořádných událostí, tak minimalizace případných následků těchto událostí. Opatření se vztahuje na přepravu vybraných nebezpečných věcí v loženém uceleném vlaku.

MIROSLAVA RAŠKOVÁ

## Zajištění vozidel proti ujetí

**B** Bezpečnostním tématem dnešního čísla Cargováku je zajišťování vozidel proti ujetí. Jedná se o problém železnice prakticky od jejího počátku, kdy z důvodu nedostatečného nebo nesprávného zajištění vozidel docházelo a dochází k jejich nekontrolovatelnému pohybu na spádu (ujetí). V mnoha případech může z důvodu ujetí dojít i k vážnějším následkům jako je vykolejení nebo srážka drážních vozidel.

Pro konkrétní příklady nemusíme chodit daleko do minulosti. Stačí zmínit velmi medializovaný příběh z minulého roku, kdy 14. října 2025 došlo k ujetí samostatného drážního vozidla (dále i DV) z železniční stanice Mariánské Lázně s následnou nekontrolovanou jízdou až do železniční stanice Planá u Mariánských Lázní, kde vlivem zpomalení zaměstnanci ČD Cargo položením čtyř zarážek a následně zastavením srážkou sníženou rychlostí se soupravou odstavených DV na obsazené 13. staniční koleji. Příčina ujetí? No celkem jednoduchá – nezajištění samostatně stojícího DV proti ujetí dle stanovených pravidel. Jinak řečeno, vedoucí posunové čtyř zajistil DV proti ujetí pouze odvětráním hlavního potrubí, kdy následně došlo k úniku vzduchu z brzdového válce, odlehnutí brzdových zdřdí od kol DV a ujetí DV po spádu do stanice Planá u Mariánských Lázní. Každému je snad zřejmé, že jen shodou okolností a náhodou nedošlo k vážnějším následkům jako je třeba srážka s protijedoucím vlakem nebo jiné ohrožení bezpečnosti třeba na přejezdech či přechodech apod.

Mnohdy dochází k ujetí DV v rámci posunu třeba z důvodu odvěšení části stojících vozidel a nezajištění proti ujetí těch vozidel, která byla na koleji zanechána, nebo v tom smutnějším případě třeba nezajištění soupravy vlaku (vozidel) po odstupu vlakového hnacího vozidla, kdy zaměstnanec posunu ne že neutáhne žádnou ruční brzdu, ale ani neodvětrá hlavní potrubí vlaku a zanechá soupravu „prostě jen tak“.

Velmi stručně ukážka pár případů ujetí DV:

■ Dne 5. dubna 2025 ve stanici Most nové nádraží provedla 7. staniční záloha posun, kdy zaměstnanec posunu odvěsil od soupravy DV na 18. staniční koleji (dále SK) dvě DV a přestavil je na 63. SK. Následně došlo k ujetí nově vzniklé skupiny (zanechané skupiny) odstavených DV z 18. SK na třebošické zhlaví a k násilnému přestavení výhybky č. 19. Zaměstnanec posunu nezjistil potřebné údaje pro řádné zajištění nově vzniklé skupiny odstavených DV na 18. SK proti ujetí, neprovedl a nezkontroloval jejich řádné zajištění.

■ Dne 5. 4. 2025 v železniční stanici Lovosice měl posunovač odvěsit poslední DV od vlaku 60100 a zajistit ho proti ujetí. Posunovač vůz od vlaku odvěsil a údajně zajistil odvětráním průběžného potrubí DV. Žádné jiné zajištění proti ujetí neprovedl. Uvedené DV následně ujelo ze 117. SK na bohušovické zhlaví, kde samo zastavilo.

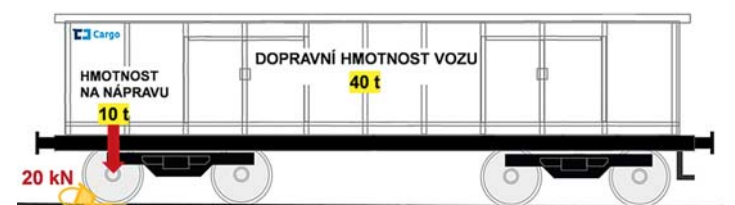
■ A do třetice třeba železniční stanice Liberec. 29. září 2025 přijel na kolej č. 6 vlak Pn 62402 (10 vozů). Následně vedoucí posunové čtyř dal posunovači pokyn k odvěšení 5 DV od konce vlaku, která měla být přistavena na kolej č. 118. Zbýlých 5 DV mělo zůstat odstavených na koleji č. 6. Po odjezdu 5 DV se staniční zálohou na kolej č. 118 se skupina vozidel odstavená na koleji č. 6 dala samovolně do pohybu, projela kolem cestového návěstidla Lc6 s návěstí „Stůj“ a násilně přestavila výhybku č. 50. Ujíždějící vozy byly zastaveny zaměstnancem provozovatele dráhy.

Poslední ukázkový případ máme ze stanice Osíčko, kdy 13. března 2026 přijel na 5. SK ložený (ucelený) vlak (13 DV, 204 metrů, 52 náprav, hmotnost 1 161 tun) a hnací vozidlo mělo soupravu objet a zasunout na vlečku. Zaměstnanec posunu hnací vozidlo vyvěsil a soupravu nijak nezajišťoval, resp. si myslel, že ji zajistil aspoň snížením tlaku v hlavním potrubí. Při objíždění hnacího vozidla po sousední koleji si tento zaměstnanec najednou všiml, že se souprava dala do pohybu a tak „seskočil“ a utíkal soupravu zastavit, což

se mu posléze podařilo, ale již došlo k násilnému přestavení výhybky č. 8. A takto bychom mohli pokračovat hodně dlouho ve výčtu podobných mimořádných událostí, které mají vždy jednoho společného jmenovatele, a to je nezajištění nebo nedostatečné zajištění drážních vozidel proti pohybu.

Teď tedy trochu připomenutí, jak jsou nastavena pravidla a jak se správně drážní vozidla (skupiny DV) zajišťují proti ujetí. Obecně za způsob zajištění vozidel proti ujetí je odpovědný dopravce, který je povinen svým vnitřním předpisem stanovit podmínky zajištění. **V prostředí ČD Cargo je zajištění vozidel proti ujetí zakotveno v interní normě PTs9-B-ČDC-CZ Provozování drážní dopravy.**

Nejdříve je nutné si určit zajišťovací sílu soupravy vozidel (potřebujeme znát celkovou hmotnost zajišťované soupravy a velikost spádu v ‰ koleje, na které se bude souprava odstavovat – v tabulce si dohledáme hodnotu zajišťovací síly). Dalším krokem je určení zajišťovací síly na jednotlivých vozech dle nápisu na voze v případě použití ruční brzdy (k dispozici máte aplikaci k zjištění zajišťovací síly vozidla). V případě použití zarážky k zajištění vozidel se vypočítá zajišťovací síla následovně: **dopravní (celková) hmotnost vozu se vydělí celkovým počtem náprav a vynásobí dvěma**



### VÝPOČET:

$$\text{ZAJIŠŤOVACÍ SÍLA ZARÁŽKY } F_p = \frac{\text{HMOTNOST VOZIDLA [t]}}{\text{POČET NÁPRAV [ks]}} \times 2 = \frac{40 \text{ t}}{4 \text{ ks}} \times 2 = 10 \times 2 = \mathbf{20 \text{ kN}}$$

### Maximální zajišťovací síla zarážky je 40 kN

Známe potřebnou zajišťovací sílu a jdeme zajistit soupravu. Souprava svěšených vozidel stojí **na rovině a spádu do 2,5 ‰ včetně** bez rozdílu určení koleje (dopravní, manipulační). Zajištění soupravy svěšených vozidel, pokud **jsou vybavena ruční brzdou** – utáhne se potřebný počet ručních brzd tak, aby byla dosažena potřebná zajišťovací síla.



**Pokud má souprava stojících vozidel dostatečný počet ručních brzd, nedávají se žádné zarážky!** Pokud souprava svěšených vozidel nemá dostatek ručních brzd, musí se chybějící ruční brzdy nahradit zarážkami. Zarážky musí být položeny tak, aby byl znemožněn pohyb vozů na obě strany.



Zarážky položené pod kola vozu, který je zajištěn proti ujetí ruční brzdou a současně podložen zarážkou, **se zajišťovací síla zarážky nesmí do celkového počtu zajišťovací síly započítat!** Pokud ruční brzda neúčinkuje na všechny nápravy/podvozky vozu, lze do zajišťovací síly započítat hodnotu zajišťovací síly zarážky umístěné pod nápravou/podvozkem, na který ruční brzda neúčinkuje. Pokud souprava svěšených

(pokračování na straně 5)

# Policie ČR opět cvičila vyhledávání výbušnin

**V** Ve středu 14. ledna 2026 se prostory našeho Střediska oprav kolejových vozidel (SOKV) v Českých Budějovicích znovu proměnily v náročný výcvikový polygon. Společnost ČD Cargo zde hostila psovody z řad Policie ČR a jejich čtyřnohé svěřence specializující se na vyhledávání výbušnin. Policisté se do našeho areálu vracejí pravidelně a záměrně – realističtější podmínky pro přípravu na ostrý zásah by v umělých centrech hledali jen stěží.

Cvičení se tentokrát soustředilo na několik klíčových lokalit v rámci českobudějovického SOKV. Týmy operovaly v hale POL (provozní ošetření lokomotiv), v obou rotundách i v dalších vybraných částech areálu. Právě rozlehlost a technologická členitost našeho zázemí umožnily instruktorům připravit pro psy náročné scénáře, kdy se nástrahy ukrývají na nejrůznější, často těžko dostupná místa.

## Proč psovody z Policie ČR volí právě areál ČD Cargo?

Instruktoři si prostory SOKV pochvalují především kvůli jejich autenticitě. Kombinace specifických faktorů v našem areálu je pro špičkový výcvik výhodná:

- **Členitost a hloubka terénu:** Množství technologií v hale POL, unikátní architektura rotund a zejména **montážní kanály** nutí psy i psovody k maximálně precizní práci. Prohledávání prostor v různých výškových úrovních je pro výcvik naprosto zásadní.

- **Spektrum provozních pachů:** Průmyslové prostředí nabízí přirozenou směs vůní a provozních pachů, které musí pes dokázat „odfiltrovat“, aby se mohl soustředit výhradně na hledaný vzorek.

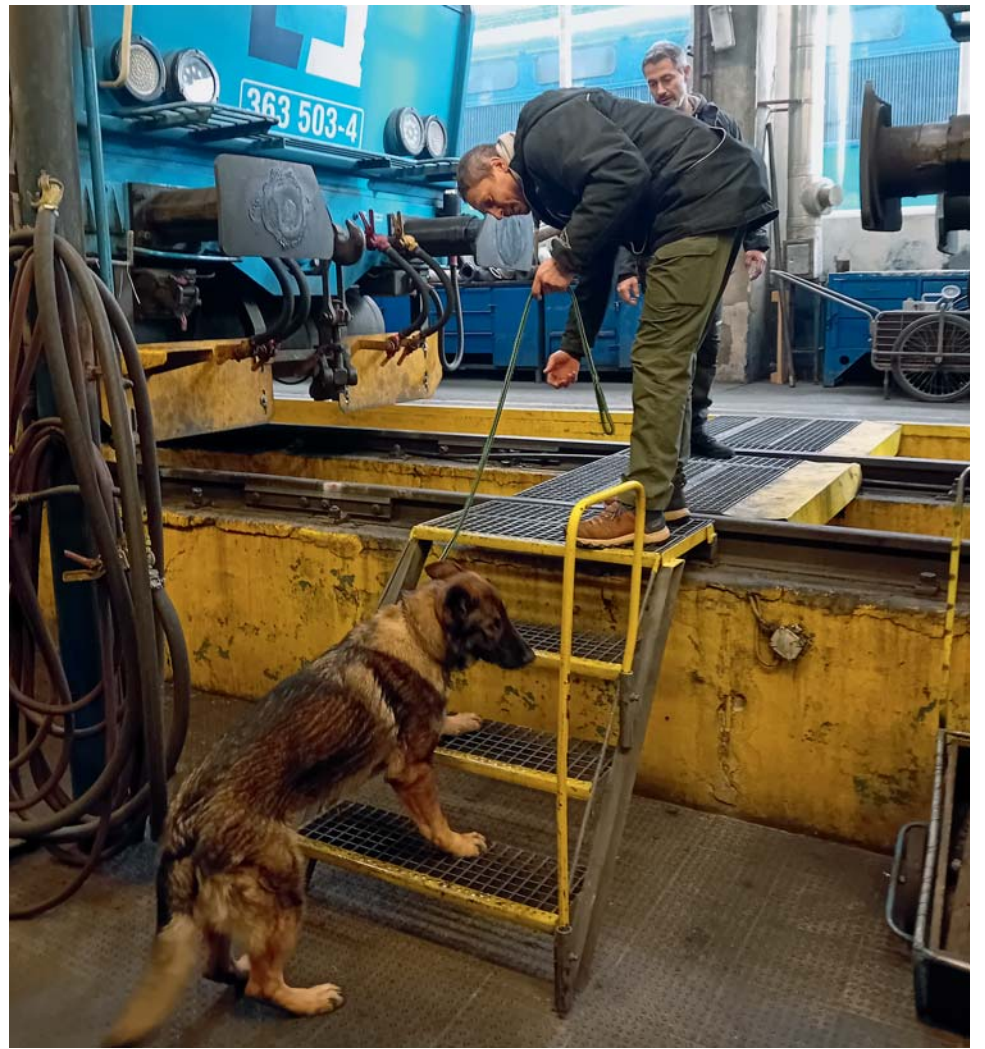
- **Pracovní ruch:** Přítomnost zaměstnanců a běžný pracovní shon během dne jsou pro výcvik nenahraditelné.

## Psí profesionál: Stoprocentní klid i v davu

Jedním z nejdůležitějších aspektů cvičení je práce s tzv. „rušivými vlivy“. Jelikož se tyto psy velmi často nasazují v místech s vysokou koncentrací lidí, jako jsou například **mezinárodní letiště**, musí být jejich chování naprosto bezchybné. Cílem tréninku v SOKV bylo mimo jiné prověřit, že se pes nenechá vyvést z rovnováhy ani při přímém kontaktu s lidmi. Pro psovody jsou **žádoucí i situace, jako je pohazení psa nebo jiné vyrušení ze strany okolí**. Pes musí v takové chvíli zachovat absolutní klid. Nesmí naznačit útok, zavrčít ani projevit nervozitu, která by mohla znepokojit okolní cestující nebo personál. Běžný pohyb kolegů v areálu tak představuje ten nejlepší možný trenážér pro nácvik této železné disciplíny.

## Společně pro bezpečnost

Pravidelná cvičení potvrzují, že průmyslové zázemí ČD Cargo poskytuje policistům unikátní možnosti, které se jinde simulují jen velmi obtížně. Policisté odjžděli z českobudějovického SOKV opět spokojeni s tím, jak skvěle zde jejich



svěřenci pracovali a jak vysokou míru odolnosti prokázali. Spolupráce ČD Cargo s Policií ČR na tomto výcviku není jen nahodilou událostí. Obě strany spolupracují dlouhodobě i v řadě dalších oblastí a v areálu SOKV se s policisty setkáváme velmi často i při jiných příležitostech. Příkladem za všechny je jejich účast na dnech otevřených dveří našeho areálu, která se již před lety stala vítanou a divácky atraktivní tradicí.

Poděkování patří všem kolegům za nepřímou spolupráci na tomto cvičení. I bez přímé účasti na akci pomohli zaměstnanci svým běžným pracovním nasazením vytvořit ty nejlepší možné podmínky pro přípravu na skutečné zásahy, které chrání bezpečnost nás všech.

TEXT: JIŘÍ JANTAČ  
FOTO: VÁCLAV KUDLÁČEK

# Zajištění vozidel proti ujetí

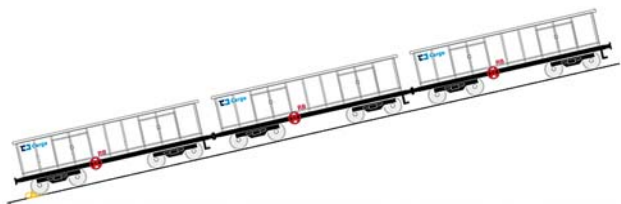
(dokončení ze strany 4)

vozel  **nemá žádnou ruční brzdou**, zajistí se souprava pouze zarážkami. Zarážek musí být použito tolik, aby součet zajišťovací síly byl stejný nebo vyšší než potřebná zajišťovací síla soupravy (nezapomeňte – kolik položíte zarážek z jedné strany, tolik jich musí být položeno v protisměru).



Souprava svěšených vozidel stojí **na spádu větším než 2,5 %** bez rozdílu určení koleje (dopravní, manipulační).

V soupravě jsou utaženy ruční brzdy tak, aby byla dosažena potřebná zajišťovací síla, poté se považují vozidla za zajištěná proti ujetí. **Pozor – na straně spádu musí být souprava zajištěna položením jedné zarážky.** Zajišťovací síla této zarážky se nesmí započítat do potřebné zajišťovací síly soupravy vozidel.



Pokud souprava svěšených vozidel  **nemá dostatek ručních brzd**, musí se chybějící ruční brzdy nahradit zarážkami. U zarážky položené pod kola vozu, který je zajištěn proti ujetí ruční brzdou a současně podložen zarážkou, se zajišťovací síla zarážky nesmí do celkového počtu zajišťovací síly započítat. Pokud ruční brzda neúčinkuje na všechny nápravy/podvozky vozu, lze do zajišťovací síly započítat hodnotu zajišťovací síly zarážky umístěné pod nápravou/podvozkem, na který ruční brzda neúčinkuje. Pokud souprava svěšených vozidel  **nemá žádnou ruční brzdou**, zajistí se souprava pouze zarážkami. Zarážek musí být použito tolik, aby součet zajišťovací síly byl stejný nebo vyšší než po-



třebná zajišťovací síla soupravy. Zarážky je vhodné umístit k vozům, které jsou loženy (tím mají vyšší hmotnost a tím i vyšší zajišťovací sílu na zarážce oproti prázdnému vozu). Zarážka pod první nápravu na straně spádu musí být položena vždy. Zajišťovací sílu této zarážky je možno započítat do potřebné zajišťovací síly soupravy vozidel.



Zarážky se vždy pokládají na jeden kolejnicový pás a vždy tak, že jazyk zarážky musí být v kontaktu s jízdni plochou podkládaného kola (dvojkolí). Kontaktem se rozumí, že se jazyk dotýká kola nebo plocha kola spočívá na jazyku zarážky = **najetá zarážka** (viz foto).



Je-li potřeba ve stanici na vlaku vyměnit nebo přechodně odvěsit hnací vozidlo, lze odstavená vozidla ponechat bez zajištění ruční brzdou po dobu  **maximálně 30 minut**. V tom případě vozidla musí být zajištěna průběžnou brzdou  **s plně odvětraným hlavním potrubím**. Odstavená souprava musí být složena vždy nejméně ze dvou svěšených vozidel, z nichž pětina, nejméně však dvě, musí mít zapnutou upotřebitelnou průběžnou brzdou. Takto odstavená vozidla musí být pod trvalým dohledem odpovědného zaměstnance nebo z obou stran podložena jednou zarážkou. Nebude-li dodržena doba 30 ti minut, musí být vozidla zajištěna dle výše uvedených pravidel.

Znalost, a hlavně správné a důsledné uplatňování pravidel pro zajišťování vozidel proti ujetí je základem pro naši bezpečnou železnici, kdy i drobné opomenutí nebo nedbalost může mít osudové následky. Neméně důležité je důsledně a pečlivě provádět i odstraňování těchto prostředků před uvedením vlaku nebo posunového dílu do pohybu, protože i to přináší reálná rizika pro bezpečnost v podobě poškozování dvojkolí či požárů při jízdě s utaženou ruční brzdou či vykojení z důvodu zaseknutí neodstraněné zarážky v srdcovkách výhybek.



MIROSLAVA RAŠKOVÁ, JAN HNILICA  
FOTO: VYŠETŘOVACÍ SPISY

# Dopravní zajímavosti města Gmundenu



Okresní město Gmunden leží ve spolkové zemi Horní Rakousy cca 50 km jihozápadně od Lince. Žije zde přibližně 13 tisíc obyvatel. Město je známé svojí polohou na severním břehu jezera Traunsee (Travenské jezero) a také keramikou s bílozeleně plamencovaným dekorem.

Jezero Traunsee, na jehož březích se město rozkládá, je s hloubkou 191 m nehlubším jezerem v Rakousku a pyšní se průzračně čistou vodou tyrkysové barvy. 8. května 1945 spadlo do jezera letadlo P-47 Thunderbolt. To je považováno za poslední ztracené letadlo USAF během války v Evropě. Nalezeno bylo až v roce 2005 v hloubce 70 m. Dominantou krajiny nad jezerem je skalnatý 1 691 m vysoký vrchol Traunstein. K nejvýznamnějším památkám ve městě patří radnice, ostrovní zámek Orth nebo kostel sv. Mikuláše. První zmínky o zámku Ort sahají až do 11. století.

kteřý byl centrem skladování a další distribuce soli. Plavba byla s ohledem na horský charakter řeky náročná a nebezpečná. Problematický byl i návrat prázdných lodí zpět k nakládku. Situaci v 17. století vyřešila stavba mnohakilometrového dřevěného potrubí pro přepravu solného roztoku (solanky) z jednotlivých dolů ke zpracování v městečku Ebensee ležícím na jižním okraji Traunsee. Tento způsob je, pouze s využitím plastového potrubí, využíván k přepravě solanky do Ebensee dodnes.

Z Gmundenu putovala sůl opět po řece Traun až k Dunaji k překládce na větší loď. Změnu přinesla až výstavba koněspřežné železnice. V roce 1832 byl uveden do provozu úsek mezi Českými Budějovicemi a Lincem, v roce 1836 byla koněspřežka První železniční společnosti prodloužena až do Gmundenu. Ve městě ji připomíná řada památek, z nichž nejznámější je asi budova původní staniční budovy v Gmundenu-Engelhofu. Z Radničního náměstí, kde



Tramvaj projíždějící po břehu jezera Traunsee.

V roce 1912 byla otevřena elektrizovaná trať (750 V ss) Traunseebahn o rozchodu 1 000 mm provozovaná společností Stern Hafferl, která splátkou využívala úsek Engelhof – Gmunden. Na koncovém úseku původní trati z Lambachu do Gmundenu zastavily ÖBB provoz v roce 1998, pro nákladní dopravu je využíván pouze úsek Lambach – Laakirchen. V souvislosti s dopravou v Gmundenu je nutné zmínit ještě elektrickou tramvaj spojující od roku 1894 stanici Salzkammergutbahn s centrem Gmundenu. V roce 2018 došlo k integraci provozu tramvají a Traunseebahn.

Osobní lodě plují po Traunsee již od roku 1839, kdy Angličané John Andrews a Joseph John Ruston zahájili kolesovým parníkem „Sophie“ provoz na první komerční lodní lince na vnitrozemském jezeře v Rakousku. V roce 1858 byl na vodu spuštěn druhý parník „Elisabeth“, sesterská loď dosud provozního parníku „Gisela“ z roku 1872. Paroplavba dosáhla svého vrcholu v letech 1850–1890, kdy vzkvétala osobní i nákladní doprava. S otevřením tratě Salzkammergutbahn význam lodní dopravy výrazně poklesl.

V roce 1911 se na scéně objevuje Rudolf Ippisch, který spolu s dalšími zájemci založil společnost Traunsee Motorboat Company používající elektrické čluny. Později se provozatelé lodní dopravy střídali a dnes je rejdařská společnost Traunsee nejen jednou z největších soukromých rejdařských společností v Rakousku, ale také jednou z nejstarších na světě. Její flotilu tvoří parník „Gisela“, motorová loď ve stylu jachty „Poseidon“ a čtyři menší moto-

rové lodě. Pro plavbu je možné využít pravidelné linky i cesty na objednávku.

Poslední dopravní zajímavostí Gmundenu je lanová dráha na 986 m vysoký Grünberg. První lanovka s 18 kabinami (systém Wallmannsberger) o délce 1 962 m byla otevřena v září 1957. Překonávala převýšení 539,3 m. V roce 1973 byl počet kabin navýšen na 24, aby se zvýšila přepravní kapacita. V letech 2000–2001 prošla lanovka rekonstrukcí, v roce 2010 byl její provoz



Kabina lanové dráhy na Grünberg FOTO: REISEERINNERUNG

zastaven. Nová lanovka byla otevřena 14. června 2014 a z velké části využívá trasu demontované kabinkové lanovky. Jedná se o dvoulanovou lanovku se dvěma kabinami s kapacitou 60 osob. Je dlouhá 2 025 m. Jízda na vrchol trvá 8 minut. Zde vás pak čeká řada atrakcí – letní bobová dráha nebo stezka korunami stromů Baumwipfelpfad (délka 1 400 m, výška 39 m nad zemí).

TEXT A NEOZNAČENÉ FOTO: MICHAL ROH



Stanice koněspřežné dráhy v Engelhofu

Zámek není vystavěn v jednotném slohu, ale v jeho architektuře se prolíná několik slohů, zejména renesance a baroko. Hlavní budova, která se nachází na pevnině, je renesanční, zatímco menší část na ostrůvku, známá jako jezerní zámek, vykazuje prvky barokní architektury. Historicky bylo město v letech 1301–1850 správním střediskem celé Solné komory (Salzkammergut), odkud se řídila těžba soli a vybíralo clo. A právě s těžbou a zpracováním soli jsou spojené i některé dopravní zajímavosti Gmundenu.

Sůl z dolů v Hallstattu, Bad Ischlu a Bad Aussee se nejprve po horských stezkách svážela k řece Traun, po které byla na plochých lodích (Zillen) nebo vorech převážena k jezeru Traunsee a přes něj na nákladních plachetnicích do Gmundenu,

probíhala překládka soli z lodí do vozů koněspřežné dráhy, byly jednotlivé vozy taženy vždy dvěma páry koní přes město a po sklonově náročném úseku (sklon až 34,5 ‰) do Engelhofu, kde byly, řečeno dnešní terminologií, až do roku 1855 sestavovány ucelené vlaky. Dráha o rozchodu 1 106 mm byla v letech 1855–1856 přestavěna na parní pohon a později došlo i k opuštění závěrečného strmého úseku při vzniku stanice Seebahn (1870), ve které byl možný přímý přestup na parníky plující po jezeře. V roce 1903 byla dráha přerozchodována na běžných 1 435 mm. Po dokončení Salzkammergutbahn ze Stainach-Irdningu ve Štýrsku do Schärdingu přes Gmunden v roce 1877 se z dříve důležité spojnice stala pouhá lokálka.



Na Radničním náměstí v Gmundenu probíhala překládka soli z lodí do vozů koněspřežné dráhy.



Ostrovní zámek Orth