

MODERNÍ ŽELEZNICE

NOVÉ ODBORY POSÍLÍ NĚKTERÉ ČINNOSTI

S Jiřím Svobodou na téma
změn v organizační struktuře
a plánech na letošní rok.

02

U BŘECLAVI SE TESTUJE VYŠŠÍ RYCHLOST

Cílem zkoušek je
příprava vybraných
úseků na plánované
zvýšení rychlosti.

04

DO SRDCE VYSOČINY ZA PERLAMI BAROKA

Žďár nad Sázavou není
rozhodně jen městem se
známou památkou UNESCO.

08



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

Vysoké tempo rekonstrukcí tratí bude pokračovat

V letošním roce zůstane zachováno vysoké tempo modernizace, oprav a údržby tratí z minulých let. Desítky projektů postoupí do fáze realizace, intenzivně bude pokračovat příprava pilotních úseků vysokorychlostních tratí i rekonstrukce nádražních budov.

TEXT **Tomáš Johánek (s využitím TZ)**

Správa železnic chce v letošním roce realizovat více než 75 investičních akcí, u nichž se náklady budou pohybovat nad hranicí 30 milionů korun.

„Úspěšně pokračuje další příprava významných investičních akcí. Řadí se k nim například stavby projektu železničního spojení Prahy, Letiště Václava Havla a Kladna, kde jsme u některých postoupili k přípravě dokumentací pro stavební povolení,“ říká generální ředitel Jiří Svoboda. Ten dále vyzdvihuje zejména

očekávanou modernizaci železničního uzlu Pardubice, rekonstrukci stanice Vsetín či první dvě opravy železničních koridorů financované z nástroje Blending Call. Konkrétně půjde o rekonstrukci traťových úseků Velim – Poříčany a Dětmárovice – Petrovice u Karviné – státní hranice s Polskem. Samotné stavební práce by měly začít již letos na jaře. V roce 2020 uvede naše organizace do provozu 48,9 kilometru modernizovaných tratí a zahájí stavby na 106,8 kilometru tratí. Díky

modernizaci nádraží se zvýší počet stanic, zastávek a výpravních budov přístupných pro osoby se zdravotním postižením.

POKROČÍ PŘEDPROJEKTOVÁ PŘÍPRAVA VRT

Letos se očekává další posun v územní a předprojektové přípravě VRT. Dokončeny budou studie proveditelnosti na rameni Praha – Brno – Ostrava. Pokračovat bude proces aktualizace Zásad územního rozvoje jednotlivých

krajů, který umožní získat územní rozhodnutí, a zahájí se zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí prvních úseků VRT. Aktuálně běží tendr na zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí u prvního úseku Praha–Běchovice – Poříčany, ke kterému přibudou ještě minimálně úseky Přerov – Ostrava a Modřice – Šakvice. V předprojektové přípravě se plně využijí výsledky spolupráce Správy železnic se SNCF, tedy tzv. Manuál Správy železnic pro projektování VRT ve stupni DÚR. VRT tak budou v ČR projektovány až na rychlost 320 km/h. Naplno se rozběhne spolupráce s DB Netz v projektové přípravě přeshraničního tunelu v Krušných horách.

ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH

Zvyšování bezpečnosti drážního provozu a stále lepší zabezpečení železničních přejezdů zůstává jednou z hlavních priorit i v roce 2020. Je připraveno doplnění kamerových

V roce 2020 začne nebo bude pokračovat oprava 116 nádražních budov. K dispozici je pro tyto účely celkem zhruba 1,7 miliardy korun. Významně pokročily přípravy velmi očekávaných oprav rozsáhlých historických objektů nádraží v Českých Budějovicích a Plzni. Na jihu Čech začnou práce v první polovině roku, v Plzni by se pak mělo začít přibližně v listopadu. V obou případech jde o památkově chráněné objekty. Cílem rekonstrukce bude navrátit nádražním budovám architektonicky cennou původní podobu.

systémů na 14 vybraných železničních přejezdech o software pro detekci dopravních přestupků a jejich předávání Policii ČR. Zároveň zahájíme přípravu realizace

pokračování na straně 3



FOTO archiv Správy železnic

SP PRAHA – MLADÁ BOLESLAV – LIBEREC JE SCHVÁLENÁ

Centrální komise Ministerstva dopravy schválila studii proveditelnosti navrhující zlepšení železničního spojení mezi Prahou, Mladou Boleslaví a Libercem ve variantě počítající s modernizací úseků Praha-Vysočany – Všetaty a Lysá nad Labem/Nymburk – Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou včetně novostaveb tzv. Všejské, Bezděčinské a Dalovické spojky. Po mnoha letech prověřování tak bylo nalezeno technické řešení, které se podařilo z ekonomického pohledu obhájit, a může pokračovat investiční příprava.

NOVÁ INFORMAČNÍ KAMPAŇ SE ZAMĚŘUJE NA PŘEJEZDY

Nepozornost, spěch, přehnaná sebedůvěra nebo nedostatečná znalost pravidel silničního provozu? Nelze určit jednu konkrétní příčinu zvyšujícího se počtu mimořádných událostí na přejezdech, skutečnost je však taková, že po letech poklesů těchto incidentů došlo v roce 2019 k jejich opětovnému nárůstu. Pokračujeme proto v intenzivních preventivních opatřeních a vedle rozsáhlého plánu rekonstrukcí přejezdů spouštíme novou informační kampaň. Sledujte naše sociální sítě!



FOTO archiv Správy železnic

ní příčinu zvyšujícího se počtu mimořádných událostí na přejezdech, skutečnost je však taková, že po letech poklesů těchto incidentů došlo v roce 2019 k jejich opětovnému nárůstu. Pokračujeme proto v intenzivních preventivních opatřeních a vedle rozsáhlého plánu rekonstrukcí přejezdů spouštíme novou informační kampaň. Sledujte naše sociální sítě!

S PŘÍPRAVOU NOVÉ TRATĚ DRÁŽDANY – PRAHA POMŮŽE SMLOUVA

Správa železnic a DB Netz AG uzavřely smlouvu o společné přípravě nové tratě Dráždany – Praha. Spolupráce bude soustředěna na přeshraniční úsek Dráždany – Ústí nad Labem, jehož klíčovou částí je úpatní Krušnohorský tunel. Správci infrastruktury se tímto dohodli nejen na společném zadávání veřejných zakázek, způsobu hrazení nákladů či organizační struktuře vedení projektu, ale i na způsobu komunikace.

Změněná struktura posílí konkrétní činnosti Správy železnic

Nástup roku 2020 přinesl do naší organizace několik důležitých novinek. Vedle nového názvu to byla především částečná změna organizační struktury. Jaké úkoly budou plnit nově zřízené odbory, jsme se zeptali generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody.

TEXT | Tomáš Johánek

S jakými plány vstoupila Správa železnic do letošního roku?

Z pohledu modernizace železniční infrastruktury bude pokračovat velká rozestavenost z loňského roku. A další projekty zahájíme. Poprvé budou spuštěny akce z nového programu Blending Call, konkrétně půjde o rekonstrukci traťových úseků Velim – Poříčany a Dětmárovice – Petrovice u Karviné – státní hranice. Smyslem těchto velkých staveb je dostat kvalitu koridorových tratí na úroveň odpovídající 21. století. Když pomínu klasický rozsah údržbových a opravných prací, chceme nadále velkoryse a zrychleně rekonstruovat železniční stanice, z předchozích let je zde velká zanedbanost. Plán máme jasně daný, nepůjde pouze o opravné práce, ale i o investiční počiny, jako jsou například rekonstrukce výpravních budov v Českých Budějovicích, Plzni nebo Pardubicích, kde se bude modernizovat celý železniční uzel. Jak v opravách a údržbě, tak v investicích chceme především udržet tempo roku 2019.

Od prvního lednového dne se změnila organizační struktura naší organizace. Proč došlo k těmto změnám a jaké jsou ty základní?

Tak rozsáhlá firma, jako je Správa železnic, musí nepřetržitě reagovat na to, co se od ní očekává. A očekává se že bude spravovat svůj majetek co nejlépe. Už dozrál čas, abychom se pozastavili nad tím, co lze zlepšit v procesech uvnitř organizace. Vně Správy železnic nejde mnoho věcí urychlit, spousta jich je samozřejmě vázaná na legislativu, ale uvnitř podle mého názoru rezervy byly a jsou. Proto jsem se rozhodl posílit a zvětšit pravomoci odboru přípravy staveb. Do budoucna vznikne pouze jedna adresa na téma projektování a přípravy staveb, a to jak pro interní komunikaci v rámci firmy, tak z hlediska vnějších dotazů. To je jedna velká změna. Navazuje na ni druhá, a sice vznik nového odboru projektování staveb, kde do budoucna očekávám vybudování týmu autorizovaných osob, určité opozice vůči trhu projektantů. Myslím si, že je potřeba tyto odborníky zapojit do činnosti naší organizace, abychom mohli do budoucna sami projektovat například zastávky, mobiliář či v budoucnu i železniční



FOTO archiv Správy železnic

přejezdy. Nejde o tunely, estakády či další velké stavby, ale některé menší stavby, třeba i rekonstrukce a opravy výpravních budov, projekčně připravovat můžeme. Poslední záležitostí je vznik mezinárodního

Nechceme projektovat tunely, estakády či další velké stavby, ale některé menší, třeba i rekonstrukce a opravy výpravních budov, projekčně připravovat můžeme.

odboru, protože v rámci Evropské unie je řada společných projektů a technických předpisů, jsme zapojeni do množství asociací a spolků. Je potřeba, aby na tyto činnosti měla Správa železnic jeden odbor, který tyto aktivity bude zajišťovat.

Chystají se ještě nějaké organizační změny během letošního roku?

Mám v plánu podívat se ještě mimo generální ředitelství. Připravujeme sloučení správy železniční geodézie, která má nyní jednu samostatnou jednotku v Olomouci a druhou v Praze. Dále ještě působí hlavní geodet na generálním ředitelství. Toto všechno chceme spojit do jednoho celku. Další změnou bude v rámci určité úspory a racionalizace zrušení organizační jednotky Správa železniční energetiky, která se rozčlení do úseků podle konkrétních činností. Některé přejdou do kompetence oblastních ředitelství a další pak přímo na generální ředitelství. To je pro rok 2020 všechno, samozřejmě dál budeme rozpracovávat přijatou strategii. Zmíněné organizační změny se momentálně připravují, spustit je chceme od 1. dubna.

Slibujete si od posílení projektování staveb i urychlení jejich přípravy?

Předpokládám, že ano, ale není to jen otázka rychlosti či zkrácení termínů. Chci především, aby došlo zejména ke zkvalitnění všech procesů. To je také mým cílem.

Hovořil jste o výrazném posílení odboru mezinárodních vztahů. Jaké

je postavení Správy železnic v mezinárodním kontextu?

Během posledních tří let jsme zjistili, že je pro nás mezinárodní spolupráce velmi důležitá. Jestliže dříve Evropská unie řešila spíše otázky provozní a technické, tak v současné době, a to velice výrazně, vstupují na scénu přímé zásahy například do typu zabezpečení vlaku, tedy ETCS. Nezávisle na tom vznikají i další záležitosti na mezinárodní úrovni, jejichž cílem je zjednodušit a zpřístupnit například Evropou veškeré zařízení vázající se na železniční infrastrukturu. Zjistili jsme, že se opravdu často, a to při vši účtě k Evropské unii, jedná o nás bez nás. Proto jsem se rozhodl posílit mezinárodní komunikaci, nepovažuji za šťastné, aby se tím někdo zabýval externě.

Ve funkci ředitele Správy železnic jste téměř dva roky. Co se vám za tu dobu povedlo a kde vidíte rezervy?

Především se povedlo nastavit a zvýšit tempo oprav a rekonstrukcí železničních tratí i výpravních budov. Hlavně chci vyzdvihnout to, že se podařila nadefinovat naše strategie a napříč státní organizací vrcholový management i střední články řízení vědí, co se od nich očekává. To samozřejmě neznamená, že je vše zalito sluncem, stále máme rezervy.





FOTO archiv Správy železnic

SŽDC se změnila na Správu železnic

Od Nového roku se Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) přejmenovala na Správu železnic. Stalo se tak na základě novely zákona o dráhách. Naše organizace zahájila neprodleně v souvislosti se změnou názvu nezbytné zákonné a jiné úkony.

Příslušné útvary musely nejprve vyřešit provedení změny názvu organizace v obchodním rejstříku a jiných registrech, registraci nového názvu a oznámení všem významným spolupracujícím subjektům. Jelikož jde o velmi složitý a časově náročný proces, bude zde po určité době souběh existence jak původního, tak nového názvu. Úplná změna prezentace společnosti bude postupná, s přechodným obdobím, během kterého dojde k obměně všech prezentačních materiálů.

Současně upozorňujeme, že při označení názvu naší organizace lze použít pouze dvě varianty, a to: Správa železnic, státní organizace, a Správa železnic. Žádné jiné názvy, především však používání jakýchkoli zkratk, není dovoleno.

Vysoké tempo rekonstrukcí tratí bude pokračovat

pokračování ze strany 1

kamerových systémů s detekcí dopravních přestupků na dalších 16 vybraných přejezdech. V oblasti zabezpečovací techniky budeme pokračovat v ověřování dalších možností ke zvyšování bezpečnosti provozu na železničních přejezdech. Ověřovací provoz se zahájí také u hliníkových závorových břevien. Dokončí se podrobnější diagnostika a statické posouzení železničních mostů, a to především v programu pro diagnostiku a přepočty mostů s předpjatými nosnými konstrukcemi. Speciální diagnostice, popř. statickým přepočtům budou ale podrobeny i další mosty. V souvislosti se zaváděním ETCS vypíšeme zakázku na doplnění mobilní části systému ETCS do vybraných speciálních hnacích vozidel a následně započne realizace zástavby ETCS. V roce 2020 se předpokládá výběr dodavatele a zahájení výroby šesti nových speciálních hnacích vozidel pro údržbu trakčního vedení. Začne také provozní ověřování výhybek pro rychlost 160 km/h od odbočky ve stanici Prosenice.

ODSTRANÍ SE DALŠÍ ÚSEKY S PROPADY RYCHLOSTI

V roce 2020 bude pokračovat zvýšené tempo realizace komplexních opravných akcí, a to na celostátních i regionálních dráhách. Cílem

je eliminovat existující propady rychlosti a předcházet vzniku pomalých jízd. K nejvýznamnějším patří opravy úseků Přerov – Chropyně, Rakovník – Domoušice či oprava trakčního vedení v úseku Praha-Vršovice os. n. (mimo) – Praha-Vršovice seř. n. (mimo) – Praha-Krč (mimo) – Praha-Radotín (mimo). Vzhledem ke schválení koncepce cyklické údržby bude letos zahájena realizace pilotních projektů cyklických obnov na prvním koridoru v úseku Děčín-Prostřední Žleb – Dolní Žleb – státní hranice se SRN. Připravuje se také zapojování dalších traťových úseků do dálkového řízení z centrálních dispečerských pracovišť. V roce 2020 se do CDP Praha zapojí ovládání uzlu Plzeň a úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Lichkov. Do CDP Přerov se připravuje zapojení ovládání úseku Dětmárovice (mimo) – Mosty u Jablunkova.

V oblasti Tabulek traťových poměrů (TTP) spustíme na vybraných tratích do konce ledna ověřovací provoz TTP v novém formátu. Spuštění rutinního provozu je plánováno na druhé pololetí letošního roku. Při plánování a koordinaci výlukové činnosti se bude pokračovat ve vloni nastaveném modelu projednávání výlukové činnosti s důrazem na aktivní zapojení dopravců se zaměřením zejména na výlukovou činnost velkého rozsahu, jako jsou například akce typu Blending Call.

Interní auditoři mají poprvé střednědobý plán své činnosti

Správní rada Správy železnic schválila na svém předvánočním zasedání střednědobý plán činnosti interního auditu na období let 2020 až 2023 a z něj vycházející plán činnosti interního auditu na rok 2020.

V předchozích letech plánoval odbor interního auditu svoji činnost jen v ročním horizontu. Záměrem střednědobého plánu je odpovídajícím způsobem pokrýt činnosti interního auditu oblastí nejvíce vystavené vlivu identifikovaných rizik podle provedené hodnocení rizik napříč organizací, která

mohou mít dopad na schopnost organizace dosahovat stanovených cílů. Tento plán bude v pravidelném ročním intervalu přezkoumán a případně aktualizován.

V letošním roce se budou interní auditoři věnovat například ověřování fakturace výkonů za použití dráhy jízdou vlaku, implementaci ERTMS/ETCS nebo krizovému řízení. Nedílnou součástí ročního plánu jsou také následné audity zaměřené na plnění a realizaci nápravných opatření přijatých k řádným interním auditům provedeným v předešlém roce.

Železnice na letiště už má druhé územní rozhodnutí

Stavební úřady udělily naší organizaci územní rozhodnutí k dalšímu úseku, který je součástí modernizace tratě Praha – Kladno s připojením Letiště Václava Havla, a to konkrétně mezi novou zastávkou Praha-Výstaviště a stanicí Praha-Bubny.

TEXT | **Tomáš Johánek (s využitím TZ)**

Modernizace tratě Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně) zahrnuje doplnění druhé koleje, elektrifikaci úseku, modernizaci železniční stanice Praha-Bubny a zřízení nové zastávky Praha-Výstaviště. Stanice Praha-Bubny se přemístí jižněji. Hned za Negrelliho viaduktem se bude nacházet společná stanice tratí do Kralup nad Vltavou a do Kladna se čtyřmi kolejemi a třemi nástupišti. Přístup na ně bude možný jak z jižní strany od stávajícího vestibulu stanice metra linky C Vltavská a ze zastávky tramvaje na Bubenském nábřeží, tak od severu z nového centrálního náměstí s budoucím druhým vestibulem stanice metra. Odbavovací prostory pro cestující budou umístěny v podchodech pod kolejemi.

Kolejiště stanice a navazujících traťových úseků bude vyvýšeno nad okolní terén a vedeno po několika mostních estakádách, které překročí jak nové centrální náměstí, tak křižující ulice od Bubenské po třídu Dukelských hrdinů. Prostor pod estakádami zlepší prostupnost území, ale může být také využit k obchodním účelům. Východně od ulice Dukelských hrdinů, v blízkosti pražského Výstaviště a Královské obory, je ve shodě s územním plánem navržena nová zastávka Praha-Výstaviště (viz vizualizace).

Dokumentace, na niž bylo vydáno územní rozhodnutí, počítá s vedením tratě po estakádě. Mezi největší přínosy této dílčí stavby patří vytvoření přímé návaznosti mezi železniční a stanicí metra Vltavská, uvolnění území v Bubnech k novému urbanistickému rozvoji, zlepšení dostupnosti parku Stromovka a zrušení železničního přejezdu. V listopadu získala Správa železnic územní rozhodnutí k úseku Kladno – Kladno-Ostrovec a již připravuje dokumentaci pro stavební povolení. V rámci projektu se opraví trať na území tohoto středoevropského města včetně hlavního kladenského nádraží. Všechny stanice a zastávky budou bezbariérové, železniční přejezdy nahradí mimoúrovňová křížení a trať bude vybavena moderním zabezpečovacím a sdělovacím zařízením. Součástí investice je také vybudování dvou parkovišť P+R s téměř 300 místy u stanice Kladno.

Projekt železnice na letiště zahrnuje několik dílčích staveb, které jsou aktuálně v různých fázích povolovacího procesu. Rekonstrukce Negrelliho viaduktu je ve výstavbě, územní řízení probíhá ještě k úseku Praha-Ruzyně – Kladno. Ke zbývajícím úsekům se připravuje dokumentace pro územní řízení.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

Mezi Břeclaví a Vranovicemi se testuje dvoustronka

Od loňského prosince probíhají mezi Břeclaví a Vranovicemi testovací jízdy drážních vozidel rychlostí 200 km/h. Cílem zkoušek je příprava vybraných úseků české železniční sítě na plánované zvýšení rychlosti a prověření chování některých staveb při vyšším dynamickém zatížení.

TEXT **Tomáš Johánek**

V budoucnu by v Šakvicích měla končit vysokorychlostní trať z Brna, která bude odbočnou větví páteřní VRT Praha – Brno – Ostrava. Dále do Břeclavi budou vlaky pokračovat po zmodernizované konvenční trati, kde se po nezbytných úpravách zvýší traťová rychlost na 200 km/h. Vzhledem k tomu, že poslední jízdy zmíněnou rychlostí proběhly na této trati v roce 2004, byly přípravy

na realizaci rychlostních testovacích jízd zahájeny v září minulého roku. Stav „zkušební“ úseku byl nejprve technicky prověřen měřicím defektoskopickým vozem a současně jízdu měřicího vozu trakčního vedení. Vedle mostních objektů a dalších umělých staveb se prověřily přejezdy, nástupiště nebo polykarbonátové přístřešky. Nutná byla i detailní kontrola ostatních

technických součástí a zařízení tratě. Následovala úprava a seřízení jednotlivých prvků infrastruktury pro zkoušky vyšší rychlosti.

POPRVÉ SE JELO VYŠŠÍ RYCHLOSTÍ V PROSINCI

V pondělí 9. prosince 2019 pak v úseku Břeclav – Vranovice proběhly vlastní zkušební a testovací jízdy rychlostí 200 km/h. Využila se



FOTO TUDC



FOTO TUDC

pro ně lokomotiva Siemens Vectron, která je plně vybavená palubní částí evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS ve verzi základních specifikací č. 2 (tzv. Baseline 2). Testy se totiž zaměřily i na chování tohoto systému při rychlostech nad 160 km/h. Kromě základních funkčních zkoušek tak byla rovněž ověřena korektní komunikace mezi palubní a traťovou částí systému ETCS, která proběhla bez jakýchkoliv závad a potvrdila jeho plnou funkčnost i při rychlostech 200 km/h. Dále se testovalo dynamické chování nosných konstrukcí vybraných mostů při rychlosti 160–200 km/h. K testování byly vybrány dva mostní objekty (z let 1933 a 1946) s nosnými konstrukcemi, které podle zpracované studie mohou být náchylné k neúměrné dynamické odezvě v podobě kmitání. Vlastní měření společně zajistila Fakulta stavební Českého vysokého učení technického v Praze a zaměstnanci Technické ústředny dopravní cesty. Výsledky měření budou použity k optimálnímu navrhování nových

mostních konstrukcí a opravám stávajících při modernizaci tratě pro vyšší rychlosti.

MĚŘILA SE ROVNĚŽ INTENZITA HLUKOVÉHO ZATÍŽENÍ

Ve spolupráci s Katedrou železničních staveb Českého vysokého učení technického v Praze se rovněž provedla akustická měření při průjezdu vozidla rychlostí 200 km/h. Kromě klasického přesného měření úrovně akustického zatížení kalibrovaným přístrojem byla pro identifikaci místa a příčiny vzniku hluku použita (poprvé na železnici v ČR) takzvaná akustická kamera. Pomocí této technologie lze graficky lokalizovat místo a intenzitu hlukového zatížení například při styku kola s kolejnicí nebo troleje se sběračem. Pro predikci hlukového zatížení při vyšších rychlostech než 160 km/h jsou na železnici používány teoretické výpočetní modely. Předemtná měření i výpočetní model budou sloužit k určení hlukové zátěže a stanovení opatření k dodržení závazných hlukových limitů.



FOTO archiv Správy železnic

Centralizace zpracování účetních operací se plně osvědčila

První kompletní účetní rok má za sebou Centrální finanční účtárna (CFÚ), která funguje v rámci organizační jednotky Centrum sdílených služeb (CSS). Po úspěšném dokončení roční účetní závěrky za rok 2019 lze jednoznačně říci, že se její zřízení velmi osvědčilo.

TEXT **Petr Tauber**

Projekt CFÚ byl zahájen na Správě železniční dopravní cesty (dnes Správě železnic) v rámci reorganizace CSS první etapou, ve které bylo realizováno centrální zpracování daňových a účetních dokladů

tehdy ještě pro segment nádražních budov. Další fází a cílem projektu bylo následné zapojení všech organizačních jednotek a jejich provozních fakturačních procesů počínaje účetní závěrkou za leden 2019. Projekt

tak úspěšně navázal na předchozí komplexní proces zavedení elektronického oběhu účetních dokladů v celé naší organizaci.

V současné době Centrální finanční účtárna, po uplynutí prvního

roku svého řádného fungování, plně zabezpečuje veškeré finančně účetní činnosti provozní fakturace pro všechny organizační jednotky Správy železnic. Jedná se především o zpracování přijatých daňových

dokladů po jejich předchozím ověření a schválení v prostředí OJ, dále o vystavování daňových dokladů na základě požadavků OJ, o správu vnitropodnikové fakturace a zajištění ostatních účetních operací v rámci pravidelných měsíčních účetních závěrek. Pracoviště CFÚ pro oblast Čech jsou umístěna v rekonstruovaných prostorách stanice Pardubice hlavní nádraží (bývalý hotelový dům) a pracoviště CFÚ pro oblast Moravy se nacházejí v hlavní budově Oblastního ředitelství Olomouc.

Po úspěšném dokončení roční účetní závěrky za rok 2019 si dovoluji konstatovat, že projekt centralizace zpracování provozních finančně-účetních operací je v prostředí Správy železnic úspěšně realizován a za veškerou aktivní spolupráci bych rád všem zúčastněným zaměstnancům i kolektivům poděkoval.

FOTO archiv Správy železnic



Bechyňská duha

Je to jedna z elegantních technických staveb éry funkcionalismu první republiky. Most ze železobetonu uchvacuje nejen krásou, ale i u nás unikátním řešením sdružujícím silniční a železniční provoz.

TEXT **Marek Binko**

Pozadí vzniku sdruženého železobetonového obloukového mostu v Bechyni, klenoucího se přes údolí řeky Lužnice, sahá až do poslední čtvrtiny 19. století, kdy byla prosazována myšlenka stavby železnice z Vodňan přes Týn nad Vltavou, Bechyni, Tábor, Mladou Vožici a Vlašim do Kutné Hory. Ta byla v roce 1889 sice ministerstvem železnic ve Vídni zamítnuta, nicméně místní se nevzdali, a tak se nakonec k realizaci dostalo alespoň torzo původního záměru, a to spojení Bechyně a Tábora. Družstvo bechyňské dráhy v čele s bechyňským starostou Hynkem Danielem dostalo v roce 1896 zemskou záruku na stavbu dráhy a na doporučení vládního rady Marka začala v roce 1898 jednání družstva s ředitelem firmy František Křížík Janem Sedlákem. Výsledkem byl souhlas ministerstva železnic z 29. prosince 1900 s upraveným projektem dráhy výhradně pro elektrický provoz, který značně zjednodušoval

směrové a sklonové vedení tratě - minimální poloměr oblouku se ze 180 metrů snížil na 125 a nejvyšší sklon se z 25 promile zvýšil až na 41. Koncese ke stavbě dráhy byla udělena až 19. dubna 1902 s termínem dokončení zkráceným na 1. června 1903. Ten byl dodržen a pravidelný provoz byl zahájen 21. června.

Elektrická dráha s dvouvodičovým trolejovým vedením o napětí 2x700 V končila v Bechyni nešťastně, odříznutá od města hlubokým údolím Lužnice. To se pro rozvoj lázeňského města ukázalo jako limitující, a tak v roce 1924 vypracoval Eduard Viktora (1880–1952) projekt mostu umožňujícího přivést železnici do těsné blízkosti města a lázní. Ministerstvo veřejných prací zadalo koncem roku 1925 stavbu firmě Hlava a Dr. Kratochvíl, která ji od jara 1926 do léta 1928 za cenu téměř pět milionů korun uskutečnila. K 10. výročí Československé republiky byl pod názvem Jubilejní most



slavnostně otevřen. Je dlouhý 190,5 metru, široký 8,9 metru, přičemž kolej je vedena ve vozovce na návodní straně mostu, výška nad hladinou Lužnice je 58 metrů a rozpětí oblouku, který dal mostu jméno Duha nebo Duhový, je 90 metrů. V roce 1938 prošla celá trať z Tábora do Bechyně rekonstrukcí elektrického napájení na tehdy standardní systém 1,5 kV. Na mostě a bechyňském nádraží bylo trolejové vedení jen upraveno z dvouvodičového na jednovodičové.

V roce 2004 byl most kompletně opraven včetně instalace pevné jízdní dráhy.

Most je dodnes symbolem města Bechyně a souběžný provoz vlaků a automobilů je vítanou turistickou atrakcí. Místní legenda také vypráví o průletu stíhacího letounu MiG-15 z blízkého vojenského letiště pod mostem v polovině 50. let. Při procházce přes most nebo při pohledu z Náprstkovy vyhlídky si ten odvážný kousek můžeme představit.

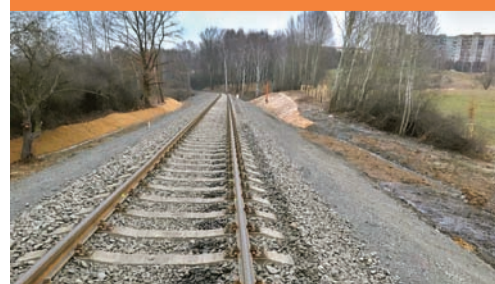
Co se děje v regionech

U ČESKÉ LÍPY SE OPRAVUJE KOLEJIŠTĚ V OBLASTI MOKŘADU



V polovině prosince se vlaky vrátily na traťový úsek Česká Lípa-Střelnice – Skalice u České Lípy, kde stále ještě probíhá oprava kolejiště. Na tomto místě docházelo k opakovaným poruchám na železničním svršku a spodku, a to i přes několik provedených sanací. Četnost nepředpokládaných výluk, při kterých bylo nutné podbíjet trať, postupně akcelerovala, další opravné práce se tak staly neekonomické.

Obsahem projektu byla obnova řádné funkce železničního svršku a spodku v místě dlouhodobých deformací. Při opravě byl stávající kolejový rošt demontován a následně byla provedena sanace železničního spodku spočívající ve vytvoření stabilizačně-drenážních pilířů včetně dobudování či obnovy podélného odvodnění. V místě opravy byla stávající kolej zdeformovaná natolik, že ji bylo nutné nahradit v celé délce přibližně 400 metrů. Pro odvoz a návoz materiálů byla využita výhradně kolejová doprava, neboť traťový úsek prochází přírodní památkou Mokřad v nivě Šporky a je v blízkosti husté zástavby sídliště Lada.



Dokončení opravy tratě bude následovat v letošním roce. V dubnu se během deseti časově omezených výluk provede směrové a výškové vyrovnání koleje a kolejnicové pásy se svaří v bezстыkovou kolej.

NÁDRAŽÍ V ŠEMILECH OŽILO DO PŮVODNÍ KRÁSY

Na konci minulého roku ukončilo OŘ Správy železnic Hradec Králové opravu výpravní budovy v Semilech, které tak získaly důstojnou bránu do města. Zdejší budova vznikla v polovině 19. stol. v rámci výstavby tzv. „C. K. privilegované Jiho-severoněmecké spojovací dráhy“, propojovací tratě mezi Pardubicemi a Libercem postavené mezi roky 1856 až 1859.



Budova architekturou odpovídala tehdejšímu stylu výstavby na železnici. Objekt je užíván pro potřeby spojené s dopravou osob, je zde zázemí pro zaměstnance a cestující, prodejna bufetu a také tři bytové jednotky. V průběhu dalších desetiletí byla budova několikrát přestavěna, poslední stavební zásah se datuje do 70. let minulého století. Necitlivé zásahy v rámci přestaveb a podhodnocená údržba budovy způsobily nejen technickou ale i architektonickou a dispozičně-užitnou degradaci stavby.

Proto byla v rámci investic OŘ Hradec Králové zahájena na podzim roku 2018 komplexní rekonstrukce nádražní budovy. Zásadní dispoziční změny spočívaly zejména v provedení nových veřejně přístupných odbavovacích ploch, vestavbě veřejných WC do objektu, přípravě komerčního prostoru občerstvení pro cestující, opravě služebních prostor i částí



pro technologii, ale také tři bytů. Kompletně byly opraveny veškeré sítě. Samozřejmostí jsou nové orientační a informační systémy. V rámci této akce došlo i k demolici starých nevyhovujících veřejných WC a přístavků, které byly dostavěny při předchozích stavebních úpravách budovy. Akce zahrnovala i úpravy okolí budovy v návaznosti na přilehlou komunikaci, autobusovou dopravu, včetně vytvoření nových přístupových cest a klidových zón.

SKONČILA OPRAVA BŘECLAVSKÉ VÝPRAVNÍ BUDOVY

Na počátku ledna začala cestujícím sloužit moderní výpravní budova ve významné pohraniční přechodové stanici Břeclav. Součástí její celkové rekonstrukce byly úpravy vnitřních dispozic veřejně přístupných prostor a přístavba spojovacího koridoru mezi odbavovací halou stanice a autobusovým nádražím.



Objekt navíc získal částečně historickou podobu. Během celkové rekonstrukce byla budova také kompletně zateplena.

Projekt zahrnoval přestavbu ČD centra, vestibulu a bývalé administrativní části. Zásadní změnou prošlo hlavní průčelí objektu, které získalo svoji téměř původní historickou podobu z roku 1889. Před dvoupodlažní částí budovy byl vystavěn prosklený koridor pro pohyb cestujících od autobusového nádraží do vestibulu. Dále došlo k výměně střešní krytiny a veškerých oken a dveří.

Cestující mají nyní k dispozici novou čekárnu. Nové je rovněž ČD centrum se čtyřmi pokladnami a stejně tak prodejní místo dopravce RegioJet. V přízemí budovy vznikla provozovna pekařství, prostory muzea železniční historie pro město Břeclav, místnosti Policie ČR, dopravní kancelář se sociálním zázemím, kancelář ostrahy, prodejní místo krajského koordinátora KORDIS JMK a dva menší komerční prostory. V patře získala nově kanceláře Česká správa sociálního zabezpečení pro posudkové lékaře a důchodovou agendu.



HOŘOVICE
7. prosince

Před 20. hodinou došlo při průjezdu vlaku Ex 361 přes stanici Hořovice k požáru podvozku osobního vozu řady Bdmpee. Jeden zaměstnanec dopravce se nadýchal kouřových zplodin, z cestujících nebyl nikdo zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc korun.

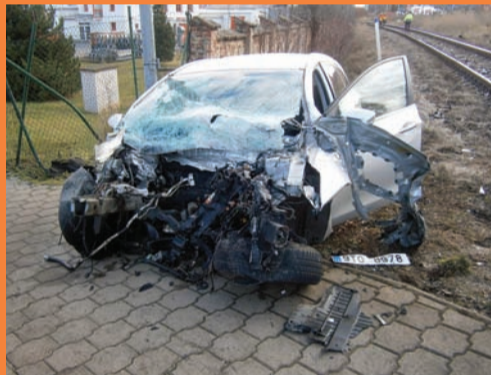
ZÁMRSK
9. prosince

V 9 hodin se ve stanici Zámorsk při průjezdu vlaku Ex 282 přes výhybku číslo 5 uvolnil kryt přestavných a spojovacích tyčí a následně došlo k poškození vozidel vlaku i železničního svršku. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla vyčíslena na 7,5 milionu korun.

ROKYCANY
20. prosince

Ve 23 hodin po zastavení osobního vlaku 27854 ve stanici Rokycany začala hořet motorová jednotka 814.301. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc korun.

PRAHA-ČAKOVICE
24. prosince



V 10 hodin se na železničním přejezdu v obvodu stanice Praha-Čakovice střetl osobní automobil Hyundai i30 s rychlíkem 1145, kterým byla motorová jednotka 845.201. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Škoda byla předběžně vyčíslena na 420 tisíc korun. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor.

KRNOV
24. prosince

Po 17. hodině vykolejil při posunu ve stanici Krnov motorový vůz 843.031. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 250 tisíc korun.

PLZEŇ
8. ledna

V 11 hodin v obvodu seřadovacího nádraží stanice Plzeň hlavní nádraží vykolejily dva nákladní vozy řady Eas. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 380 tisíc korun.

HOŘOVICE
12. ledna

V 11 hodin po zastavení rychlíku 761 ve stanici Hořovice zjistil strojvedoucí požár lokomotivy 362.068. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 750 tisíc korun.

VRT Praha – Brno: už nejen studie proveditelnosti

Příprava vysokorychlostní tratě Praha – Brno dosáhla dalších milníků. Správa železnic zahájila soutěž na zhotovitele dokumentace pro územní rozhodnutí a předložila ke schválení výstupy z první etapy studie proveditelnosti, aby mohla ve zrychleném režimu postupovat i na dalších úsecích.

TEXT | **Marek Pinkava**

Již před více než rokem Správa železnic (tehdy ještě SŽDC) analyzovala situaci v přípravě vysokorychlostních tratí a navrhla možnosti zrychlení jejich přípravy. Výsledkem bylo schválení tzv. pilotních úseků, kterými se staly VRT Polabí (Praha-Běchovice – Poříčany), VRT Moravská brána (Prosenice – Ostrava-Svinov) a VRT Jižní Morava (Modřice – Šakvice).

Na pilotních úsecích bylo učiněno hned několik kroků současně namísto tradiční postupné přípravy. Již v průběhu zpracování studie proveditelnosti bylo požádáno o změnu regionálních územních plánů (ZÚR), zadáno geodetické zaměření terénu a na VRT Polabí také geotechnické rešerše a průzkumy v oblasti životního prostředí. Právě tento úsek se stal prvním, pro který byla v závěru loňského roku zahájena veřejná soutěž na zhotovitele historicky první dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) na vysokorychlostní trať v České republice.

ROZSAH PILOTNÍCH ÚSEKŮ SE ROZŠÍŘIL

Významným milníkem bylo schválení výstupů první etapy zpracovávané studie proveditelnosti a navazujících kroků, které Správa železnic navrhla pro urychlení přípravy VRT i v dalších úsecích. Do přípravy v režimu pilotních úseků tak byly zařazeny také úseky Poříčany – Světlá nad Sázavou (včetně) a Velká Bíteš – Brno včetně propojení

do konvenční sítě. Naše společnost v dohledné době zadá zaměření terénu v těchto úsecích a další přípravné projektové práce. Zažádá rovněž o vymezení dalších částí koridoru v regionálních územních plánech včetně definice stavby jako veřejně prospěšné. Přesné technické řešení tratě zatím není stanoveno, protože zpracování studie



a dopracování technických návrhů stále běží. Schválen byl základní prostorový rámec, uvnitř kterého se výsledek bude nacházet. Bylo schváleno severní vedení koridoru navazující na pilotní úsek u Poříčan a směřující ke Světlé nad Sázavou. Od Světlé koridor směřuje k Jihlavě tak, aby mohlo být kvalitně obsluženo krajské město. Jako varianta je

však zatím stále sledováno i přímo vedení VRT mimo Jihlavu, které je dnes zanesené v územním plánu Vysočiny. Dále k Brnu již trasa víceméně volně kopíruje dálnici D1.

NA TRASE VRT BUDE NĚKOLIK TERMINÁLŮ

Do nastavených „mantinelů“ se vejde i několik napojení na konvenční síť. Dálkové vlaky tak budou moci z VRT sjet ve Světlé nad Sázavou, obslužit severní část Kraje Vysočina po stávající trati a u Velké Bíteše se na VRT znovu napojit. Stejně tak budou moci zajiždět do uzlu Jihlava. V Praze je připravováno napojení do hlavního nádraží jak přes Prahu-Libeň, tak přes Prahu-Zahradní Město. Na straně Brna se dále bude prověřovat způsob napojení do modernizovaného železničního uzlu a případné přímé propojení s ostatními vysokorychlostními tratěmi. Přímo na VRT se předpokládá výstavba terminálů Praha-východ u městyse Nehvizdy, Jihlava VRT poblíž dálnice D1, případně Brno-Vídeňská u křižení dálnice D1 a D52. Hlavním smyslem těchto terminálů je přiblížit vysokorychlostní dopravu také přilehlému regionu a odlehčit centřům velkých měst, kam by jinak návažná automobilová doprava cestujících z regionu musela být směřována. Více variant se bude dále sledovat při návrhu budoucího provozu, a to tak, aby byla nalezena rozumná míra provázání vysokorychlostních vlaků s ostatní dálkovou dopravou v zemi.

Křížovka o ceny

V tajence najdete názvy dalších dvou našich

nádraží. Na vaše řešení čekáme na adrese: redakce@szdc.cz do 17. února. I tentokrát jsme připravili tři knižní odměny podle vašeho

přání. Tajenka z prosince: Touhovice u Loun, Pitín zastávka. Výherci jsou Anna Klestilová, Jarmila Bendová a Jan Bednář.

	SHLUK ROSTLIN	ANGL. TY	POKOLENÍ	STOH LISTIN	TA I ONA	BEZKEMNÁ DŘEVINA	TĚLO	NÁŠ BÁSNÍK	ALKALOID ČAJE A KÁVY		DOBRY NÁPOJ	NĚM. NOVÝ	PŘEDLOŽKA S 2. PADEM	ZNAČKA TUKU	LET. SPOL. PORTUGALSKÝCH KOLONIÍ	ATOL V SOUOSTROVÍ KAROLINY
ZAKLADATEL SOKOLA					SKLADBA PRO 8 NÁSTROJŮ					ČASTO						
KANAD. ŘEKA					HOLE					OPUHLINA						
					MĚKKÁ HUDEBNÍ TÓNINA					VELKÁ MÍSTNOST						
1. část tajenky													VRANIK			
													VLASTNÍ IRMÉ			
	OBROUBIT ŠITIM	ZPŮSOB PORÁŽENÍ V ZAPASE	SPZ SOKOLOVA		CHAPLINOVA ŽENA	NAPLNĚNÁ					JIHOEVROPAN	INIC. ANDERLOVÉ			TENTO DEN	ČERNIDLO
			SŮDÁNSKÁ ZŘICENINA		ŽABÍ CITOSLOVCE							MLADÉ KRÁVY				
ZKR. SVĚTOVÉ ORGANIZACE				HLT			JMÉNO HEREC JANŽUROVÉ	ZVUK EL. ZVONKU	JEDNOTKA OBJEMU					KÓD DÁNSKA		
				PLATIDLO THAJSKA					OZVĚNY					ITAL. PROZAIK		
2. část tajenky										VRCHOLOVÁ ČÁST HLAVY						
EVROPANKA (SLOV.)					NAHORU					HERBICID						
ANGL. ONEN					AKVARLNÍ RYBA					ZAHÁLČIVOST						

Novým terminálem to v Polském Těšíně neskončilo

Železnice v Polsku prochází zásadní proměnou. Výjimkou nejsou ani místa, která se nacházejí v těsné blízkosti hranic a mají i kolejové propojení s naší republikou. Jedno z nich se nachází ve Slezsku na společné hranici s Českem.

TEXT **Pavel Tesař**

Nádraží v Cieszyně (Polském Těšíně) bylo ještě před několika lety lokalitou, na kterou naši severní sousedé nemohli být pyšní. Na značně zanedbanou historickou výpravní budovu navazovala asfaltová plocha, z níž odjížděly především typické polské mikrobuses do okolních obcí. Situace se začala měnit až na přelomu let 2016 a 2017, kdy zde začala výstavba moderního přestupního terminálu. Jeho slavnostní otevření se uskutečnilo v dubnu 2018. Celkové náklady přesáhly v přepočtu 100 milionů korun, na financování stavby významně přispěla Evropská unie.

MEZINÁRODNÍ SETKÁNÍ NA KOLEJÍCH

Na vzorně opravenou výpravní budovu dnes navazuje moderní prosklená hala, ve které se nacházejí pokladny, toalety, komerční prostory a také čekárna. Z těchto prostor je pak přístup přímo na zastřešené autobusové zastávky. Nechybí ani

elektronické tabule s odjezdy vlaků a autobusů.

O něco rušněji než dříve je v současné době také na kolejích v Cieszyně. Už v závěru roku 2015 se sem vrátily vlaky z Česka, celkem devět párů spojů dnes zajišťuje přímé spojení nejen s přilehlým Českým Těšínem, ale i s poněkud vzdálenějším Frýdkem-Místkem. Nasazené Regionovy ČD se zde i během svého velmi krátkého pobytu mohou setkat s elektrickými jednotkami Kolej Śląskich. Ty zajišťují zpravidla pěti páry vlaků přímé spojení příhraničního města buď s Czechowicemi-Dziedzicemi, nebo s Katowicemi.

ČTYŘI NÁDRAŽÍ DOSTALA MODERNÍ NÁSTUPIŠTĚ

Trasa do hlavního města Slezského vojvodství je dlouhá 85 kilometrů, cesta trvá přímým vlakům i přes úvrať v Zebrzydowicích přibližně 1,5 hodiny. Ještě před nedávnem to bylo o dost déle, navíc s přestupem



FOTO autor

v uvedené pohraniční přechodové stanici do motorového vozu, který postačoval pro tehdejší frekvenci cestujících na trati číslo 90. Hravě si také poradil s traťovou rychlostí, jež se pohybovala v rozmezí 20 až 40 km/h. Velká část roku 2018 se ale na uvedené trati nesla ve znamení rekonstrukce za téměř 150 milionů korun. Jejím součástí byla výměna pražců, zřízení bezstykové koleje a renovace celkem deseti železničních přejezdů. Od prosince toho roku se rychlost vlaků mohla zvýšit na 60 km/h, jízdní doba mezi Cieszynem a Zebrzydowicemi se díky tomu zkrátila z 32 nejčastěji na 22 minut. Práce pokračovaly i v loňském roce, kdy se na všech čtyřech nádražích ležících mezi oběma stanicemi vybudovala moderní nástupiště s novými přístřešky a lavičkami, na která je zajištěn bezbariérový přístup.

TRAŤOVÁ RYCHLOST SE ZVÝŠÍ AŽ NA 120 KM/H

Do roku 2009 bylo možné cestovat vlakem z Cieszyna nejen do Zebrzydowic, ale také opačným směrem do 14 kilometrů vzdáleného Goleszowa. I sem se ale již brzy vrátí vlaky. Umožní to kontrakt v hodnotě téměř 2,8 miliardy korun, který vloni v říjnu podepsal správce dráží infrastruktury Polskie Linie Kolejowe. Jeho předmětem je revitalizace tratě mezi stanicemi Chybie a Wisla Głębcze spojená s obnovou úseku mezi Cieszynem a Goleszowem. To přinese zlepšení železničního spojení jižního Polska se Slezskými Beskydy. Práce potrvají od letošního jara do konce příštího roku, osobní vlaky po jejich dokončení zrychlí na 80 až 120 km/h. Přestavbou projde i stanice Cieszyn, která tak bude připravena na intenzivnější provoz vlaků.



FOTO autor

Co bude dělat vaše dítě po škole? Dejte ho na dráhu!

Bezpečná a moderní železnice, to jsou hlavně lidé, kteří na ní pracují. Správa železnic si uvědomuje, že bez špičkových odborníků se neobejde a nebude se moci dále rozvíjet, a také proto spolupracuje se studenty středních a vysokých škol.

TEXT **Eva Rubešová**

Již během studia si mohou žáci a studenti zvyšovat svoji erudici na organizačních jednotkách prostřednictvím praxí anebo stáží. Podporu u nás najdou také při přípravě závěrečných prací, jako jsou bakalářské a diplomové práce. Inspiraci pro

své další směřování najdou na studentské konferenci, která v loňském roce sklídila obrovský úspěch mezi studenty i jejich pedagogy. Společným cílem naší organizace a partnerských škol je popularizace a partnerských škol je popularizace techniky, snažíme se o zkvalitnění

výuky a podporu nadaných žáků, které tak motivujeme k nástupu k nám. Klademe při tom důraz na fakt, že železnice má budoucnost a ke svému rozvoji potřebuje nové odborníky.

Abychom studentům dokázali, že pracujeme s nejmodernější technikou a technologiemi, plánujeme pro ně zajímavé exkurze, během kterých si mohou vyzkoušet, jaké to je řídit a zabezpečit vlakový provoz, poznají železniční infrastrukturu anebo se sami podívají na to, jak se staví ty nejdůležitější stavby, jako jsou mosty či tunely. Práce na železnici je rozmanitá, vždyť zde najde uplatnění více než 100 profesí.

Správa železnic aktuálně spolupracuje s 11 fakultami vysokých škol a 35 středními školami technických oborů. Ty právě v těchto dnech pořádají Dny otevřených dveří.

Neváhejte a vydejte se do konce února se svými dětmi na některé z nich, ať už jste, nebo nejste rozhodnutí o budoucnosti vašeho dítěte. Realizujeme programy a projekty zejména na podporu studia technických oborů, protože věříme, že se technicky vzdělaný člověk nikdy a nikde neztratí.

Pro více informací sledujte Studentský web na <https://www.szdc.cz/studenti/>, kde najdete nejen aktuální informace o akcích pro studenty a pozvánky, ale také přehled spolupracujících škol. Přes odkazy se jednoduše dostanete na jejich webové stránky, kde se dozvíte detaily o akcích pro veřejnost. Svě dotazy můžete posílat na adresu studenti@szdc.cz. Těšíme se na setkání s vámi třeba na některém z Dnů otevřených dveří!

ZÁSLUŽNÝ ČIN VÝPRAVČÍ NA JIHU ČECH

Stalo se to v noci z 9. na 10. června loňského roku ve stanici Hluboká nad Vltavou. Krátce po 23. hodině vystoupili z vlaku směřujícího do Strakonice dva muži. Nutno podotknout, že nedobrovolně. Šlo totiž o černé pasažéry, jejichž výskyt v tomto nočním spoji bývá zejména v létě poměrně častý. Hluboká nad Vltavou je první stanicí za jihočeskou metropolí, a tedy i místem pro vysazení neplatičů.

Zdejší výpravčí jsou na podobné situace celkem zvyklí, většinou vše končí bez nějakých dalších komplikací. Tu noc tomu ale bylo úplně jinak. Dvojice mužů se totiž rozhodla důkladně prozkoumat prostory zdejší výpravní budovy. „Nejprve se oba chovali slušně, pak začali být agresivní, rozbili skla u vchodových dveří a snažili se za každou cenu dostat do budovy,“ vzpomíná výpravčí Zdeňka Sahulová, která měla tenkrát službu. To ještě nevěděla, s kým má tu čest. Později se ukázalo, že jde o dvě celostátně hledané osoby, které mají bohatě popsaný trestní rejstřík. Zdeňka Sahulová se zamkla v dopravní kanceláři a kontaktovala Policii ČR. Velmi tak přispěla k jejich zadržení, za což byla vloni v listopadu oceněna titulem Železničář roku. Po této události se zvýšilo zabezpečení zdejší výpravní budovy – na okna i dveře přibýly mřížky.



FOTO autor

Zdeňka Sahulová pracuje na dráze přibližně 23 let a k rozhodnutí stát se členkou „modré armády“ ji přivedl manžel. „Po mateřské dovolené jsem hledala práci, začínala jsem jako skladnice, po nějakém čase mi byla nabídnuta práce výpravčí,“ popisuje své začátky. Na pozici výpravčí působí již 13 let, začínala na Šumavě ve Volarech. Před pěti lety se odstěhovala do Českých Budějovic a dostala se na trať do Strakonice. Nejprve do stanice Zliv a nyní je přibližně rok a půl v Hluboké nad Vltavou. „Práce výpravčí je velmi rozmanitá, každý den je úplně jiný, každá směna je jiná. Velmi si vážím spolupráce s kolegy i v ostatních stanicích, jsou to lidi s mnohaletými zkušenostmi a velkou zodpovědností ke své práci,“ uzavírá oceněná výpravčí.

Do srdce Vysočiny za perlami baroka i modelovou železnicí

Když se řekne Žďár nad Sázavou, většině lidí se asi vybaví památka UNESCO – poutní kostel na Zelené hoře. Toto město ale nabízí mnohem více zajímavostí, a to i těch železničních. Vyrážíme na procházku a začínáme kde jinde než na nádraží.

TEXT **Tomáš Johánek**

Žďár nad Sázavou je velmi dobře dostupný vlakem, leží na hlavní železniční trati Kolín – Havlíčkův Brod – Brno, zastavují zde přímé rychlíky jezdící mezi Prahou a jihomoravskou metropolí. Zdejší stanice je také koncovou pro regionální dráhu z Tišnova přes Nedvědice a Nové Město na Moravě. Pokud prohlídku města začnete na vlakovém nádraží, čeká vás zhruba 1,5 kilometru dlouhá cesta do centra. Možné je samozřejmě využít některou z linek městské hromadné dopravy.

Dominantou náměstí Republiky je barokní morový sloup z roku 1706. Nedaleko něj se pak nachází stará radnice, která si až do dnešních dnů zachovala podobu z druhé poloviny 18. století. Dnes slouží k reprezentačním účelům a přizemí jako galerie. Nová kašna z roku 2014 nabízí v letních měsících ve spojení se zvonkohrou na staré radnici souhru zvuku, vody a světla, kterou lze vychutnat vždy minutu před celou hodinou. V centru města stojí za zmínku ještě tvrz nedaleko farního kostela nad řekou Sázavou, která je jednou z nejstarších budov ve Žďáru. Byla postavena ve 14. nebo 15. století nedaleko brodu přes řeku, dnes je v ní regionální muzeum.

PO STOPÁCH GENIÁLNÍHO ARCHITEKTA SANTINIHO

Z náměstí Republiky k největším perlám Žďáru nad Sázavou jsou to další přibližně tři kilometry, čeká vás epochální návrat do období baroka. Bránou do historie je barokní most z konce 18. století, který zdobí osm soch světců. Most stále slouží silničnímu provozu, je zvláštním zážitkem vidět po něm jezdit těžké kamiony. V těsném sousedství leží rozsáhlý areál bývalého cisterciáckého kláštera, který je dnes v podstatě dochován v barokní podobě, kterou získal za opata Václava Vejmluvy na počátku 18. století. Za jeho správy byly provedeny rozsáhlé přestavby i novostavby jak v areálu kláštera, tak i na klášterním panství. Přestavby byly prováděny v duchu barokní gotiky předním architektem Janem Blažejem Santinim.

V části prostor bývalého kláštera vznikla neobvyklá zážitková expozice – Muzeum nové generace. Unikátní interaktivní prohlídka vypráví příběh cisterciáckého kláštera od jeho založení ve 13. století přes přestavbu v barokní areál až do jeho dnešního života. Při návštěvě muzea jistě oceníte, že zde nejsou žádné dlouhé a většinou nudné texty, vše důležité se dozvíte z audioprůvodce se sluchátky, v nichž uslyšíte dialog malého děvčátka ze



Barokní most se sochami světců je pomyslnou branou do areálu bývalého kláštera.



Nejvíce turistů do Žďáru láká poutní kostel na Zelené hoře.

současnosti a dávného mnicha z cisterciáckého kláštera. Expozice využívá kontrastu světla a stínů, animací, optických klamů, projekcí a dalších moderních nástrojů, jako jsou multi-dotykové tabule nebo interaktivní modely. Přizemí je věnováno cisterciáckému řádu a temnému středověku, první patro pak nabízí pohled do barevného světa baroka.

VZHŮRU NA ZELENOU HORU

I další části bývalého kláštera, dnešního zámku, nesou stopy architekta Santiniho. Určitě navštívte baziliku Nanebevzetí Panny Marie a sv. Mikuláše či budovu konventu. Největší dílo tohoto architekta se nachází pár set metrů od zámku na Zelené hoře. Cesta k němu vede buď pohodlněji po silnici, nebo po schodech. Poutní kostel svatého Jana Nepomuckého na Zelené hoře je unikátním uměleckým dílem českého architekta s italskými předky ve stylu barokní gotiky. Stavba se vymyká běžným dobovým uměleckým normám a představám. Vzájemný průnik



Santiniho stopy lze nalézt v celém areálu zámku.

složitých prostorových útvarů, dynamičnost stavební hmoty popírající veškerou tíži zdva, to vše svědčí o výjimečnosti této architektury. Základem kostela je kompozice pěticípé hvězdy (pěticípý půdorys, pět vchodů, pět oltářních výklenků, dvakrát pět kaplí kolem centrálního prostoru, pět hvězd a pět andělů na hlavním oltáři), symbol nejen pěti ran Kristových, ale také pěti písmen v latinském slově tacui (mlčel jsem) a především pěti hvězd ve svatozáří mučedníka sv. Jana Nepomuckého, které se podle legendy objevily ve Vltavě po jeho utonutí. Areál poutního kostela byl pro svou jedinečnost zařazen roku 1994 mezi památky zapsané do prestižního seznamu světového kulturního dědictví UNESCO.

ZPĚT NA NÁDRAŽÍ PŘES KRÁLOVSTVÍ MODELŮ

Pro návrat na vlakové nádraží je dobré opět využít městskou hromadnou dopravu. Určitě se ale ještě zastavte v Domu kultury nedaleko náměstí Republiky, kde je umístěna expozice modelového kolejiště. Na 55 metrech čtverečních se nachází kolem 600 metrů kolejí. Zdejší modeláři se inspirovali okolní krajinou, ústřední dominantou je tak železniční stanice Žďár nad Sázavou, nechybí ale ani viadukt v Dolních Loučkách, sportovní areál v Novém Městě na Moravě nebo hrad Pernštejn. Pak už vás čeká cesta na to skutečné nádraží a odjezd vlakem domů. Zdánlivě nenápadné město v srdci překrásné Vysočiny vám určitě připraví hodně nezapomenutelných zážitků.

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



NABÍDKA REKREACE s příspěvkem je na webu

Dne 8. ledna byla na webových stránkách ČD Travel po dohodě se zaměstnavateli zveřejněna nabídka na rekreace s dotací z C-SF. Nabídka zahrnuje téměř 400 hotelů a tisíce termínů. Velký zájem je o Chorvatsko, Turecko, Řecko včetně ostrovů a Egypt. Novinkou jsou poznávací zájezdy, v České republice výhodné týdenní lázeňské pobyty (Františkovy Lázně, Mariánské Lázně, Libverda, Bechyně aj.), zajímavé poznávací zájezdy, nové destinace v Polsku, Švýcarsku s možností využití Swiss Travel Passu (pro držitele režijky 70 % sleva), Niforeika na řeckém Peloponésu, dále ostrov Kithira a mnoho dalších. Opět připomínáme, že nárok na příspěvek – dotaci – mají všichni zaměstnanci a jejich rodinní příslušníci.

Těšíme se na vaše objednávky
Kolektiv cestovní kanceláře ČD Travel

OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Odborný seminář

I v letošním roce se hodláme věnovat odborným seminářům pro jednotlivé obory drážní dopravy. První se uskuteční 30. ledna pro akreditovanou školicí střediska, která se věnují výcviku strojvedoucích. Přítomně jsme seznámili jak s aktuálními statistikami, tak s organizačními zkouškami v letošním roce. Zástupcům středisek jsme také připomněli, jaké dokumenty jsou u zkoušek požadovány a akceptovány, zazněly též požadavky na uchazeče ke zkouškám k získání licence strojvedoucího. Důležitá byla také informace o plánovaných státních dozorách akreditovaných školicích středisek.

Rušení přejezdů

V loňském roce se podařilo rozhodnutím DÚ odstranit celkem 34 železničních přejezdů. Vzhledem k velmi malému počtu rušených přejezdů v předchozích letech lze takové číslo rozhodně považovat za úspěch.

Změna organizační struktury

V souvislosti s vládním požadavkem na snížení počtu zaměstnanců ve státní správě došlo ke schválení změny organizační struktury na našem úřadu. Novou organizační strukturu Drážního úřadu naleznete na webových stránkách www.ducr.cz.



Modelové kolejiště nabízí zmenšenou podobu okolní krajiny.



Unikátní expozice Muzea nové generace zaujme každého.