

MODERNÍ ŽELEZNICE

**PŘÍPRAVA
VÝSTAVBY
NOVÝCH TRATÍ**
dosáhla významných
milníků

02

**VÝKUPY
POZEMKŮ**
pro budoucí VRT
zahájíme na Moravě

04

**SOUTĚŽE JSOU
IDEÁLNÍM
ZPŮSOBEM**
výběru návrhu
terminálů VRT

06



Vizualizace terminálu Roudnice nad Labem VRT

Vysokorychlostní tratě zásadně změní dopravu v České republice

V roce 2017 nám vláda uložila napojit Česko na evropskou síť vysokorychlostních tratí. Začali jsme projektovat rychlá spojení, která zahrnují také nové VRT a vzájemně spojují vysokorychlostní a konvenční železnici. Letos jsme dospěli do fáze zahájení realizace prvních projektů rychlých spojení.

TEXT | Tomáš Johánek

Hlavní trasa povede mezi Prahou, Brnem a Ostravou, přičemž umožní vysokorychlostní spojení i směrem na Vídeň, Katovice a Bratislavu. Trasa z Prahy přes Ústí nad Labem na Německo zajistí napojení na evropskou síť vysokorychlostních tratí. Další rychlé spojení je plánované z Prahy přes Domažlice do Norimberka a Mnichova a také z hlavního města do Hradce Králové, Pardubic, polské Vratislavi a v budoucnu až do Pobaltí. Díky celému systému bude například většina krajských měst dostupná z Prahy do dvou hodin, přičemž polovina z nich dokonce za méně než jednu hodinu. Cesta mezi Prahou a Brnem bude pak trvat pouze hodinu a z Ostravy do Prahy se dostaneme zhruba za hodinu a tři čtvrtě. Do dvou hodin dojedeme

z Brna do Drážďan nebo z Ostravy do Vídně, stejně tak například z Prahy do Berlína. Stavba tratí bude probíhat postupně, přičemž jednotlivé úseky bude možné využít i před dokončením celé sítě, aby se co nejdříve ulevilo současným přetíženým koridorům.

SPOJÍME KONVENČNÍ A VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ
Nové tratě budou využívat také vybrané rychlíky, které část své trasy pojedou po VRT a budou z nich sjíždět do regionálních center, aby se na ně zase vrátily. Počítá se prostě s tím, že VRT výrazně odlehčí některým částem přetížené konvenční sítě. Na nich bude možné přidat příměstské spoje a uvolnit kapacity i pro nákladní vlaky. Provozáním VRT se současnou sítí

bude mít téměř 75 procent obyvatel Česka stanici vysokorychlostních vlaků do 20 minut od svých domovů. Projektanti spočítali, že VRT využije v Česku 70 procent cestujících pro vnitrozemskou přepravu, přeshraničních pasažérů bude třetina. Zahraniční zkušenosti zase ukazují, že v místech, která spojuje VRT, výrazně roste hodnota nemovitostí, rychleji se rozvíjejí služby a vznikají nové podnikatelské projekty. Součástí výstavby nových tratí budou i modernizace stávajících stanic a výstavby moderních terminálů VRT. Tato nádraží budou sloužit jako přestupní uzly mezi rychlou dálkovou železniční dopravou, regionální železnici i městskou nebo příměstskou dopravou. Do stanice nebo terminálu VRT budete moci přijet také autem či na kole.

DO ROKU 2050 CHCEME POSTAVIT PŘES 750 KILOMETRŮ NOVÝCH TRATÍ

Ještě letos se začnou stavět první kilometry rychlých spojení, která v budoucnu doplní stovky kilometrů nových vysokorychlostních tratí. Plánem je postavit na našem území do roku 2050 celkem 753 kilometrů VRT včetně sjezdů a propojení. Ke konci loňského roku jsme už měli téměř hotovou nebo rozpracovanou technickou dokumentaci k více než 450 kilometrům z nich. Stavíme tak ekologickou, udržitelnou alternativu k silniční a letecké dopravě.

S VÝSTAVBOU POMŮŽE SOUKROMÝ KAPITÁL

Důležitou otázkou je, kdo výstavbu nových tratí zaplatí. V současné době je projektování VRT hrazeno jak ze státního rozpočtu, tak z evropských fondů, konkrétně z Nástroje pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility – CEF). Abychom nezatěžovali již tak napjatý rozpočet, je cílem zapojit do projektu pomocí PPP (Public-Private-Partnership) soukromý sektor. Ten tratě doprojektuje,

zafinancuje, postaví a bude po několika desetiletích udržovat a provozovat, než je předá státu v odpovídající kvalitě. Inspirací nám byly dálniční projekty v ČR i zkušenosti ze zahraničí. V září loňského roku vláda schválila důležitý krok pro budoucnost Rychlých spojení na Moravě. Pro výstavbu tří klíčových úseků, VRT Moravská brána, VRT Jižní Morava a Rychlé spojení (RS) Brno – Přerov, se rozhodla využít právě realizaci formou PPP projektů.



Vizualizace terminálu Roudnice nad Labem VRT

**ČÁST ČD -
TELEMATIKY JE
SOUČÁSTÍ NAŠÍ
ORGANIZACE**

Přechod části společnosti ČD - Telematika do struktur naší organizace je součástí dlouhodobé strategie, která má za cíl zefektivnit správu a údržbu telekomunikační infrastruktury klíčové pro provoz železniční dopravy v České republice. Do Správy železnic se převádí úsek, který má na starosti například dohledy nad sítěmi, správu datové a přenosové technologie, regionální řízení staveb nebo konfigurace a dohledy nad systémem GSM-R.

**TUNEL Z PRAHY
DO BEROUNA
MÁ ZELENOU**

Novostavba trati mezi pražským Smíchovem a Berounem získala od Ministerstva životního prostředí kladné stanovisko EIA. Ambiciózní projekt výrazně zrychlí cesty z metropole na západ Čech a do Bavorska, zároveň uleví přetížené příměstské trati kolem Berounky. Stavba by měla odstartovat přípravnými pracemi v roce 2028, se samotnou ražbou tunelu se začne v roce 2031. První cestující by se pak po zcela nové trati měli svést v roce 2038.



**PROVOZ POD
DOHLEDEM ETCS
FUNGUJE BEZ
VĚTŠÍCH PROBLÉMŮ**

Do konce ledna ujely vlaky pod dohledem ETCS na tratích s výhradním provozem už více než milion kilometrů. Vlaků, kterých se dotklo zastavení na trati z důvodu přerušení komunikace systému, evidujeme za toto období v souhrnu přibližně jedno procento. Převážná většina zastavení vlaků je z důvodu na straně mobilní jednotky na lokomotivách, chybu na straně infrastruktury máme zaznamenanou jen ojediněle. K nárůstu počtu těchto zastavení došlo ve dnech a v lokalitách zasažených silným sněžením.



MODERNÍ ŽELEZNICE

Vydavatel Správa železnic,
státní organizace

Adresa redakce Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1

Kontakt redakce@spravazeleznic.cz
Šéfredaktor Tomáš Johánek

Vedoucí projektu Kateřina Matásková
Grafická úprava Sevenart s.r.o.

Výroba a distribuce České dráhy,
Tiskárna Olomouc

Náklad 5 000 výtisků měsíčně
Evidenční číslo MK ČR E 20966

Neoznačené fotografie archiv Správy
železnic

Příprava výstavby nových vysokorychlostních tratí dosáhla významných milníků

Projekt rychlých spojení, která v příštích letech protnou celou republiku, má před sebou významné mezníky – očekáváme například stanovisko EIA a zahájíme výkup pozemků pro první úsek VRT na Moravě. Nejen o tom jsme hovořili s ředitelem Stavební správy VRT Jakubem Bazgierem.

TEXT | **Tomáš Johánek**

Chvíle, kdy se svezeme po vysokorychlostní železnici, je ještě poměrně daleko. Co předcházelo dnešnímu stavu přípravy samotné výstavby?
Především jsme dostali jasné zadání vlády. To přišlo v roce 2017. Vláda uložila Správě železnic, aby vybudovala rychlá železniční spojení mezi regiony, která zároveň budou naplňovat projekt transevropské dopravní sítě TEN-T. Ta jsou ambicióznějším projektem než modernizace koridorů v 90. letech. Stavíme ekologickou, udržitelnou alternativu k dálniční dopravě a cílem je, aby jednotlivé kraje byly řádově rychleji dostupné z největších ekonomických center Česka, což by mělo zastavit odliv obyvatel z regionů. Proto naše VRT nebude solitérní sítí, ale bude úzce provázána s modernizovanou konvenční železnici. Správa železnic si ale musí pro nové tratě v krajině vyjednat souhlasy municipalit. O to je projekt komplikovanější.

Takže mluvit o VRT jako o vlajkové lodi je vůči konvenční síti poněkud přehliživé a nespravedlivé?

Obě sítě se navzájem doplňují. Takzvané vrtky uleví zahlceným konvenčním tratím a převezmou z nich většinu dálkových vlaků. Teprve pak budeme schopni na konvenční síti citelně zvyšovat spolehlivost a kapacitu železnice. Máme jasně naplánované jednotlivé sjezdy z VRT na tratě do hloubi regionů. Sjezdy si často vyžadají rekonstrukce nádraží, či dokonce jejich novou výstavbu. Příkladem jsou Hranice na Moravě, kde jsme loni vyhlásili výsledky architektonické soutěže, nebo celková přestavba uzlu Ostrava-Svinov, která začne za rok. A tak bych mohl pokračovat.

Kam až jste loni pokročili v přípravě?

Mediální obraz hovoří nejčastěji o výhradách obcí, v jejichž blízkosti VRT povede. Je přirozené, že největší infrastrukturní projekt v zemi vzbuzuje vášně. Bez dohod s obcemi v blízkosti nové trati a s jejich obyvateli se nedají schválit zásady územního rozvoje a nelze postoupit nikam dál. Nám se to však daří. V posledních letech jsme se na stovekách různých setkání naučili, jak vést trpělivý dialog s veřejností. Jak dát občanům online přístup k informacím a jak přes geoportály přijímat připomínky a dotazy ke každému místu na trase VRT. Když něco vyjednáváte, dáváte vlastně úkol sami sobě. Musíte



BEZ DOHOD S OBCEMI V BLÍZKOSTI NOVÉ TRATI A S JEJICH OBYVATELI SE NEDAJÍ SCHVÁLIT ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE A NELZE POSTOUPIT NIKAM DÁL. NÁM SE TO VŠAK DAŘÍ.

zůstat věcní a střizliví a přicházet s oboustranně přijatelnými kompromisy, i když jejich naplnění bývá složitější než původní návrh.

Na čem momentálně pracujete?
Pro VRT Moravská brána v úseku Prosenice - Ostrava-Svinov čekáme stanovisko Ministerstva životního prostředí ohledně posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA) každým dnem. Druhou dokumentací EIA, tentokrát pro VRT Jižní Morava, jsme na ministerstvo podali loni v listopadu. To jsou pro nás

průzkumných vrtech v trase, kterou VRT povede. Průzkumy už běží zhruba tři roky, předchází jim ale nutnost získat potřebná povolení. Není úplně triviální provést vrty třeba na úseku dlouhém 80 kilometrů, což je VRT Střední Čechy. A my jich máme skoro desetkrát tolik. Nic podobného se tady třicet nebo možná padesát let nedělalo.

Nakolik je VRT technologicky odlišná od toho, co se stavělo v minulosti?

VRT je novou stopou v krajině, jaká v Čechách vznikala naposledy před 160 lety. Od té doby jsme jen modernizovali koleje tam, kudy vedly. Stavební část VRT není žádné novum. Vzniknou však inženýrská díla, která jako stavař obdivují a která budou inspirativním počinem pro budoucí generace. Dám příklad: na VRT Moravská brána vznikne skoro stovka umělých staveb – tunelů, mostů, propustků, ekoduktů a tak dále. Leckde musíme udělat přeložky koridorů, jinde vyřešit křížení s dálnicí. Kapitolou, kterou technologicky nově řešíme, je zajištění trakčního napájení. Jinak odhaduji, že více než 90 % výrobků nebo technologií, které používáme na konvenční síti, lze využít i na VRT.

Jaká bude nakonec na celém projektu cenovka?

S konečnou cenovkou musíme počkat, až projektanti tratě nakreslí a zapracují účelné připomínky obcí, připomínky ze stanoviska EIA nebo kompromisní dojednaná řešení. Těch je docela dost. Především kvůli obavám z hluku a fragmentace krajiny. Dotčené obce se vyplatí poslouchat, protože nová železniční stopa zůstane v krajině mnoho let. Finanční náklady jsou samozřejmě stanoveny studií proveditelnosti. Je to bilion korun v dnešních cenách.

Pokračování na straně 4

ING. JAKUB BAZGIER

ředitel Stavební správy VRT

Vystudoval VUT v Brně, konkrétně stavební fakultu se zaměřením na realizace staveb a realitní inženýrství. Současně získal certifikát odhadce nemovitostí. V letech 2014 až 2017 pracoval v odboru přípravy staveb SŽDC jako hlavní inženýr staveb spadajících pod SSZ. Po tříletém působení v Řízení letového provozu ČR v oblasti přípravy a realizace investic se vrátil do Správy železnic, a to na pozici technického náměstka ředitele SSZ. Do současné funkce byl jmenován 1. února 2023.

V březnu začne výstavba podjezdu ve Studénce

Již za pár týdnů začnou stavební práce na novém podjezdu ve Studénce, který nahradí nechvalně známý přejezd, kde se stalo hned několik vážných střetů vlaku se silničním vozidlem. Úplné dokončení podjezdu se očekává na jaře 2027.

Namísto dosavadního čtyřkolejného přejezdu vznikne podjezd s délkou 26,5 metru a šířkou 12,3 metru. Rozdělen bude na tři samostatné části: jízdní pás pro auta, pruh pro cyklisty a chodník. Stejně členění bude i u nájezdových ramp na obou stranách podjezdu. Pro nákladní auta jedoucí k průmyslovým areálům se vybuduje nová obslužná komunikace z dálnice D1 přes Butovickou ulici.

Stavební práce provedou společnosti Firesta-Fišer, rekonstrukce, stavby a IDS – Inženýrské a dopravní stavby Olomouc. Zprovoznění podjezdu se předpokládá na konci příštího roku, využít jej budou osobní auta, vozidla integrovaného záchranného systému, cyklisté a chodci.



Moderní železnice



Drážní hasiči loni zaznamenali přes 7500 zásahů

Jednotky Hasičského záchranného sboru Správy železnic absolvovaly loni 7 530 výjezdů. Drážní hasiči tak zasahovali denně v průměru v dvou desítek událostí, na celkovém počtu se výrazně podílely povodně.

Největší počet zásahů si drážní hasiči tradičně připisují u technických zásahů. Loni jich bylo 5 500. Nejvíce práce měly jednotky z Prahy, Ústí nad Labem, Liberce a Brna, statistiku výjezdů výrazně navýšily povodně. Náročnou zkouškou pro drážní hasiče byl zásah u nehody v Dolní Lutyni, kde došlo 24. ledna 2024 ke střetu rychlíku s kamionem. Velmi komplikovaný zásah zaměstnal hasiče Správy železnic také při srážce dvou vlaků v Pardubicích 5. června 2024.

Opravdovou zkouškou byly zářijové povodně, které zasáhly především Moravskoslezský a Olomoucký kraj, ale i další části Česka. Výjezdů drážních hasičů v souvislosti s povodněmi bylo nakonec 515. Asistence spočívala v první fázi především v odstraňování nebezpečných naplavenin u mostů a dopravě humanitární pomoci dvoucestným vozidlem, později pak v čerpání vody z podchodů, sklepů a šachet, kácení vyvrácených stromů, čištění propustků a odstraňování dalších následků povodní, a to i mimo železnici. Některé zásahy trvaly déle než týden a drážní hasiči na místě zůstávali nepřetržitě i několik dní.

Tříkolejný most na pražské Výtoni má své projektanty

Příprava kapacitního přemostění Vltavy na pražské Výtoni postoupila do další fáze, vybrali jsme projektanty nového tříkolejného mostu. Ve výběrovém řízení uspěly společnosti SUDOP Praha a TOP CON SERVIS.

Projektční činnost začne nejprve průzkumnými pracemi. Předmětem technického řešení budou také nezbytné přeložky inženýrských sítí. Stavba mostu by měla probíhat v letech 2026 až 2029, předpokládané celkové náklady dosahují 3,4 miliardy korun.

Most na pražské Výtoni zajišťuje už více než sto let důležité železniční spojení mezi hlavním a smíchovským nádražím. V budoucnu by měl hrát významnější roli také v příměstské dopravě, proto se počítá s jeho rozšířením na tři koleje. Současně se tu vybuduje nová vlaková zastávka na Výtoni, která umožní hladký přestup na tramvajové linky.

Plánovaná životnost nového mostu bude 100 let, jeho výstavba bude znamenat snížení nákladů na údržbu. Díky tříkolejnému řešení vzroste význam spojení mezi smíchovským a vršovickým nádražím, která propojí nová vlaková linka. Pro obyvatele okolních domů bude důležité zlepšení životního prostředí zejména snížením hluku a vibrací z železniční dopravy. Současně zmizí jeden z nejnižších tramvajových podjezdů v Praze, kde kvůli přetřesení trolejí dochází opakovaně k přerušování provozu. Díky novému mostu navíc vznikne bezbariérově přístupné přemostění Výtoně a Smíchova. Dojde také k propojení páteřních cyklotras v metropoli.



Už za rok začne modernizace trati z Otrokovic do Zlína

Příprava modernizace trati z Otrokovic do Vizovic získala pravomocné stavební povolení pro první úsek do stanice Zlín střed. Pokračuje výkup potřebných pozemků tak, aby se letos mohl vypsát tendr na zhotovitele prací. Jejich zahájení se předpokládá na začátku příštího roku.

Jako první přijde na řadu jedenáctikilometrový úsek z Otrokovic do Zlína, který získá nejen trolejové vedení, ale také druhou kolej. Traťová rychlost se zvýší na 100 km/h. Současně dojde ke zvýšení bezpečnosti díky zrušení dvou přejezdů. Ten první v Otrokovicích-Kvítkovicích nahradí tunel, namísto úrovnňového křížení ve Zlíně-Prštném vznikne silniční nadjezd.

Návazně začne také rekonstrukce úseku mezi Zlínem a Vizovicemi, která má zatím nepravomocné územní rozhodnutí. Jejím výsledkem bude elektrifikovaná jednokolejná trať. Stanice Lípa nad Dřevnicí a Vizovice získají bezbariérově přístupná nástupiště, dojde také k výstavbě nového nadjezdu, a to namísto přejezdu ve Zlíně-Podvesné. V rámci samostatné investice vznikne také nová nádražní budova ve stanici Zlín střed. Úplně hotovo mezi Otrokovicemi a Vizovicemi bude na konci roku 2030.





Pokračování ze strany 2

Odkud na to dostáváte peníze?

To je dotaz spíše na vládu. Nicméně platí, že důležitý partner ve financování je Evropská unie. Od ní už čerpáme na projektovou přípravu a na rameno Praha - Brno - Břeclav jde dokonce o 85 % způsobilých nákladů. První moravské úseky budou z rozhodnutí vlády realizovány formou PPP. Ale ani to bez národních zdrojů nepůjde. Pro mě je důležité, že se pamatuje i na profinancování navazující konvenční infrastruktury na sjezdech z VRT do regionů. Máme už funkčně rozděleno, co postaví soukromí koncesionáři a pak to budou 25 let spravovat, a co sice postaví, ale bezprostředně potom předají Správě železnic.

Co vás čeká v letošním roce?

Netrpělivě čekáme na schválení EIA na dvou moravských úsecích VRT. Začali jsme vybírat tzv. transakčního poradce, se kterým budeme ladit návrh koncesní smlouvy a který nám bude k ruce po celou dobu soutěže na výběr koncesionáře PPP. V nebyvalém rozsahu poběží předběžné archeologické průzkumy, zejména na Moravě, a začneme vykupovat první pozemky. Projekt Dialog, kde probíráme připomínky obcí, bude pokračovat prací v tematických skupinách. Na řadě míst jsme už ve velkém detailu a ten se hned propisuje do práce projektantů. Bude dělat nejhlubší vrt, jaký se dosud v Česku prováděl – pod Krušnými horami v oblasti Petrovic půjdeme do zhruba pětisetmetrové hloubky. A spějeme k ratifikaci takzvané prezidentské smlouvy mezi Českem a Německem o výstavbě Krušnohorského tunelu, nejdelšího v našem regionu.

Výkupy pozemků pro budoucí VRT zahájíme v Moravské bráně

Když se začnou vykupovat pozemky pro vysokorychlostní tratě (VRT), bývá začátek samotné výstavby již velmi blízko. Je však důležité si uvědomit, že jde o složitý proces, který zasahuje do soukromého vlastnictví. Klíčem k úspěchu je včasný dialog a informovanost.

TEXT | Tomáš Johánek



Vizualizace okolí terminálu Roudnice nad Labem VRT

Na začátku spolupracují obce, kraje, Ministerstvo dopravy a Správa železnic, aby společně posoudily možné trasy VRT. Obyvatelé obcí se do tohoto dialogu zapojují a získávají základní informace o budoucí stavbě a potřebných výkupu. Návrhový koridor následně vzniká jeho zanesením do zásad územního rozvoje krajů, a to na základě výstupů studií proveditelnosti. Projektanti pak pracují na detailním návrhu trasy a vzniká seznam pozemků, které bude pro stavbu potřeba vykoupit, pronajmout, nebo zatížit věcnými břemeny.

NEJDÁLE JSME S PŘÍPRAVOU NA MORAVĚ

Aktuálně jsme v přípravu VRT nejdále mezi Brodkem u Přerova a Ostravou, na jižní Moravě, ale také na Podřipsku. Jen v prvně jmenovaném úseku, tedy v Moravské bráně, budeme jednat s tisícovkou vlastníků pozemků o ploše celkem zhruba 1400 hektarů. Všem majitelům jsme

zaslali dopis se základními informacemi o trati, vysvětlili jsme důležitost výkupu pro zahájení stavby VRT a jak určit kupní cenu a pomocí ankety jsme zjišťovali jejich preference ohledně



Vizualizace terminálu Roudnice nad Labem VRT

vyrovnaní. Pomyslnou zelenou k zahájení výkupů je získání souhlasného stanoviska v procesu posouzení vlivu stavby na životní prostředí, známého též pod zkratkou EIA.

VÝKUP POZEMKŮ ZAJISTÍ EXTERNÍ FIRMY

Samotný výkup pak budou pro Správu železnic řešit externí odborníci. Jejich úkolem bude oslovit všechny dotčené vlastníky a zajistit jim plný informační i právní servis pro řešení kupní nebo nájemní smlouvy s cílem co nejhladšího průběhu celého procesu. A kolik za svůj pozemek lidé získají? Na to se pamatuje v tzv. liniovém zákonu. Nejprve se musí určit cena obvyklá znaleckým posudkem. Výkupní cena pro zemědělskou půdu, lesy a další nestavební pozemky se vypočítá jako osminásobek ceny obvyklé, u stavebních pozemků je to jedenapůlnásobek. U VRT Moravská brána máme na výkupy připraveny tři miliardy korun s cílem dokončit je do zahájení stavby v roce 2028.

V rychlosti přípravy VRT si nestojíme nijak zle

Na základě dat z auditní zprávy Evropského účetního dvora (EÚD), který dohlíží na použití peněz z fondů EU, můžeme dobře porovnat naše ambice v rychlosti projektování vysokorychlostních tratí s Evropou. A nestojíme si vůbec špatně.

TEXT | Tomáš Johánek

Zpráva EÚD sleduje, za kolik let od zahájení projektování byly zprovozněny vysokorychlostní tratě a kolik let z toho vzaly samotné stavební práce. V Evropě činí průměrná doba od začátku plánování VRT do zahájení provozu 16 let. V Německu to trvá o dost déle, ve Španělsku se projektuje a staví o něco rychleji než jinde v EU.

Člověk musí samozřejmě zohlednit charakter krajiny, aby si udělal lepší představu o premiantech tohoto srovnání. To pouhá statistika nedokáže. Evropský účetní dvůr však tvrdí, že i pokud statistika odhlédne od nejnáročnějších úseků stavby, například od budování tunelů vyžadujících zdlouhavou přípravu a ražbu, pořadí zemí to neovlivní.

PŘÍPRAVA ODSTARTOVALA V ROCE 2017

V Česku jsme zahájili plánování výstavby nových tratí v roce 2018 po rozhodnutí vlády uskutečnit projekt Rychlých spojení (RS). První ucelený úsek RS, po němž se svezeme, bude tvořit rekonstruovaná trať Brno – Přerov, kde se začne stavět ještě letos. První úsek VRT Moravská



ZDROJ: DB

brána (Brodek u Přerova - Ostrava - Svinov) se začne stavět v roce 2028, hotovo bude do roku 2034. Do roku 2040 budeme postupně uvádět do provozu všechny další traťové úseky z Prahy přes Brno do Ostravy, z Brna do Břeclavi a konečně z Prahy přes Ústí nad Labem do Drážďan. Ten bude zcela dokončen jako poslední,

protože se na něm budou nacházet dva nejdelší tunely na české síti VRT – Středohorský (v délce 18 km) a Krušnohorský (v délce 30 km).

Porovnáme-li tedy naše plány s údaji Evropského účetního dvora, vidíme, že Česko se délkou přípravy a výstavby VRT zařadí někam doprostřed pelotonu evropských zemí.

Slezský Semmering propojil průmyslové Šumpersko s Pruskem

Turisticky velmi atraktivní železniční trať z Hanušovic do Jeseníku a polských Hlucholaz patří k nejzajímavějším v České republice. Může za to jak překrásná okolní krajina Hrubého Jeseníku a Rychlebských hor, mezi nimiž se vine, tak i samotné technické provedení.

TEXT **Marek Binko**

Záměr propojit Šumpersko, významné železářským průmyslem, lázně Jeseník (tehdy lázně Gräfenberg a město Freiwaldau, česky do roku 1947 Frývaldov) a tehdy pruskou Nisu nabyl na aktuálnosti v 70. letech 19. století. Přestože existovaly úvahy překonat tunelem Červenohorské sedlo, realizovaná trasa nakonec vycházela z Hanušovic, kudy od roku 1873 vedla trať Moravské pohraniční dráhy (MGB) ze Šternberka do Lichkova, a končila v Hlucholazech (tehdy Ziegenhals, dnes Głuchołazy), kde byly od roku 1875 tratě Moravsko-slezské centrální dráhy (MSCB) z Krnova i Hornoslezské železnice (OSE) z Nisy. Koncesi ke stavbě 56 km dlouhé trati obdržela

Rakouská společnost místních drah (ÖLEG) v roce 1885. Ačkoliv ÖLEG byla ekonomicky silnou společností, která jen v českých zemích postavila během 12 let od roku 1880 celkem 14 místních drah o délce 344 km, na stavbu tratě z Hanušovic do Hlucholaz dostala od státu podporu v podobě bezúročné hypoteční půjčky. Úsek z Hlucholaz do Lipové Lázně (tehdy Dolní Lipové) byl otevřen 26. února 1888, zbývající část do Hanušovic 1. října téhož roku.

Nutnost překonání Ramzovského sedla ve výšce 760 m n. m. při současném vyhýbání se náročným stavbám železničního spodku vedla k trasování s velkými sklony (až 33 %) a oblouky o malých poloměrech (až 180 m).



FOTO autor

Moderní železnice

Právě tyto parametry daly trati přezdívku podle slavné horské dráhy v Rakousku Slezský Semmering, přestože hned 20 km mezi Hanušovicemi a Ramzovským sedlem leží na Moravě. Extrémní parametry tratě spolu s vysokým vytížením nákladní dopravou vyžadovaly i značné nároky na vozidla a personál. Od 30. do 50. let minulého století zde byly v provozu mohutné parní lokomotivy řady 623.0 s děleným rámem Malettovy konstrukce. Původně uherské stroje byly určeny pro horské tratě na území dnešního Rumunska, Chorvatska, Slovinska a Slovenska. Jedna z lokomotiv – 623.008 – skončila 6. října 1947 po selhání brzd vlaku vykolejená a převrácená

před stanicí Branná (tehdy Kolštejn). Její strojvedoucí Rudolf Třetina zde zahynul poté, co nařídil topičovi, aby z lokomotivy vyskočil, a sám se snažil vlak ještě do poslední chvíle ubrzdít.

Ve stanici Horní Lipová je malé muzeum Slezského Semmeringu. Pod ní se trať stáčí ikonickým obloukem, na opačné straně pak bývala vlečka do kamenolomu na mramor, který se dodnes používá pro dláždění chodníků tzv. pražskou mozaikou. Zdejší nádraží se také stalo předlohou Jaroslavu Rudišovi pro stanici Bílý Potok, kde sloužil výpravčí Alois Nebel. Stejnomený film se ale natáčel na nádraží v Malé Morávce.

Co se děje v regionech

HODINOVÝ MANŽEL VE VELKÉM – TO JE NEPOSTRADATELNÝ TÝM ÚDRŽBÁŘŮ

Ucpaný svod, netěsnost střechy, odstranění graffiti, rozbitý mobiliář, nefunkční myčka – s tím vším si dokáže poradit tým údržbářů střediska pozemních staveb v Plzni-Koterově a Veselí nad Lužnicí.

Za loňský rok pracovníci údržby Oblastního ředitelství Plzeň vyřešili více než 650 požadavků. Jednalo se i o určitou formu prevence, kdy pravidelné kontroly a údržba pomáhají odhalit drobné problémy, jako jsou například různé netěsnosti střešních prvků, praskliny ve zdech či ucpané svody a okapy. Kontinuální péče o stavební prvky, jako je zmíněná střecha či fasáda, prodlužuje jejich životnost a oddaluje nutnost velkých rekonstrukcí.

Mezi činnostmi, které 14členný tým zajišťuje, dále patří opravy podlahových krytin, výmalba interiéru či exteriéru, opravy mobiliáře nebo jeho výměna za nový, sekání travnatých porostů včetně vyřezávání křovin, chemický postřik plevele, udržení pořádku ve stanicích či likvidace graffiti a dalších poškození vandaly. Jednotliví pracovníci procházejí dalšími kvalifikacemi, což umožňuje či v budoucnu umožní například svařování nebo práci se sklem či dřevem. Jedná se o širokou škálu drobných oprav, které šetří peníze a ty díky tomu mohou být použity na rozsáhlejší opravné akce.

Radka Pistoriusová



V ROCE 2024 SE POUŽITÍ ZDVIHACÍCH PLOŠIN VÍCE NEŽ ZDOVNÁSOBIL

Ve třech stanicích Oblastního ředitelství Plzeň jsou k dispozici od roku 2023 nové zdvihací plošiny pro imobilní cestující. V rámci první etapy projektu Správy železnic na jejich pořízení jsou dvě umístěny na plzeňském hlavním nádraží, dvě v Českých Budějovicích a jedna v Táboře. Obsluhu zajišťují zaměstnanci provozních obvodů na základě objednávek.

Zatímco v roce 2023 bylo v rámci OŘ Plzeň evidováno 319 asistencí u plošin, loni je cestující využili už 821krát, což je výrazný nárůst. Více než polovina asistencí připadá na Plzeň. Dalšími stanicemi, kde by měla být k dispozici plošina, jsou Strakonice a Veselí nad Lužnicí. Třetí plošina je pak v plánu v Českých Budějovicích.

Radka Pistoriusová

BUDOVA V BEČOVĚ NAD TEPLOU ZÍSKÁ PŮVODNÍ PODOBU

Na konci ledna začala rekonstrukce památkově chráněné nádražní budovy v Bečově nad Teplou. Díky stavebním úpravám získá moderní, bezbariérově přístupné prostory, současným požadavkům bude odpovídat také její rozsah.

Vzhledem k památkové ochraně se budou stavební práce provádět s důrazem na zachování maximálního množství původních prvků, podílet se na nich budou i restaurátoři. Veřejně přístupné prostory budou bezbariérové, což přinese vyšší komfort cestování, navíc budou odpovídat současným kapacitním potřebám.

Nevhodné přístavby v okolí budovy nahradí novostavba zázemí pro provozní zaměstnance Správy železnic. Její architektonické ztvárnění vychází z požadavků památkářů. Upravovat se bude také přednádraží a prostor směrem ke kolejišti. Součástí zóny pro cyklisty bude i kryté stanoviště pro odkládání jízdních kol.



V ÚSTÍ NAD LABEM SE LONI OPRAVILO NĚKOLIK VÝZNAMNÝCH MOSTŮ

Během loňského roku prošlo rekonstrukcí hned několik železničních mostů ležících na území metropole Ústeckého kraje. První z nich se nachází pod Větruší a přemostuje silnici II. třídy č. 613 a řeku Bílinu. Během 188 dnů trvajících výluky se nahradila ocelová konstrukce a sanovala spodní stavba.

Další významnou a dlouho plánovanou akcí byla rekonstrukce dvou mostů ve stanici Ústí nad Labem sever. Již nevyhovující ocelové, kamenné klenbové a částečně železobetonové konstrukce byly v jednotlivých etapách výluky, která začala v červnu, postupně nahrazeny novými prvky. Konec výluky a uvedení do provozu nastaly těsně před koncem roku, pro motoristy a veřejnost se oba mosty otevřely v lednu. Přestavbou objektů byl nejenom vyřešen neuspokojivý stavebně-technický stav mostů, zvýšila se ale také podjezdová výška a postavily se chodníky pro pěší.

Zdánlivě nevýznamnou akcí oproti předchozím, byť neméně potřebnou, byla oprava mostu na Střekově, který přemostuje silnici II. třídy č. 261. V roce 2018 zde proběhla izolace mostovky pod druhou traťovou kolejí a bylo nutné dokončit izolaci pod sousední kolejí.

Ivana Canincová

**ODBOČKA PARNÍK
(ČESKÁ TŘEBOVÁ)****1. prosince**

Odpoledne došlo za jízdy Ex 1011 k poškození trakčního vedení a sběrače lokomotivy řady 162. Do poškozeného trakčního vedení následně vjel Nex 46835. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 630 tisíc Kč.

UHLÍŘSKÉ JANOVICE**– LEDEČKO****4. prosince**

Na přejezdu mezi Uhlířskými Janovicemi a Leděčkem se odpoledne střetl Os 22210 s osobním automobilem Renault Clio. Došlo k lehkému zranění vlakvedoucí, zraněna byla i řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 150 tisíc Kč.

TÝNIŠTĚ NAD ORLICÍ**8. prosince**

V nočních hodinách se při posunu ve stanici Týniště nad Orlicí srazila posunující lokomotiva řady 742 se skupinou stojících nákladních vozů. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 240 tisíc Kč.

UHERSKÝ BROD**16. prosince**

V ranních hodinách při posunu ve stanici Uherský Brod vykolejila motorová jednotka řady 848 přes výkolejku Vk2. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 250 tisíc Kč.

PRAHA-VELESLAVÍN**– PRAHA-RUZYŇĚ****18. prosince**

Dopoledne se na přejezdu mezi stanicemi Praha-Veleslavín a Praha-Ruzyňě střetl Os 9856 s osobním automobilem Renault Mégane. Zraněn byl řidič automobilu a dva jeho spolujezdci. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 305 tisíc Kč.

**PRACKOVICE NAD****LABEM – LOVOSICE****25. prosince**

Mezi stanicemi Prackovice nad Labem a Lovosice srazil ve večerních hodinách Ex 617 dvě osoby (z toho jednu nezletilou) v místě nepřístupném veřejnosti. Jedna osoba zemřela při střetu, druhá při převozu do nemocnice.

PRAHA-VELESLAVÍN**– PRAHA-RUZYŇĚ****27. prosince**

Na přejezdu mezi Prahou-Veleslavínem a Prahou-Ruzyňí se dopoledne střetl R 1235 s osobním automobilem Volkswagen Passat. Řidič automobilu byl těžce zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc Kč.



Soutěže jsou ideálním způsobem výběru návrhu terminálů VRT

V rámci budoucí sítě vysokorychlostních tratí u nás vznikne minimálně sedm nových terminálů VRT nebo od základu přestavěných nádraží. Konkrétní řešení se hledá pomocí architektonických soutěží. Jaké jsou jejich výhody a skutečně platí názor, že zdržují přípravu staveb?

TEXT | Tomáš Johánek



Vizualizace nového nádraží v Hranicích na Moravě

Architektonické soutěže na terminály VRT přinášejí řadu výhod, které přispívají k dosažení kvalitního výsledku. Především pomáhají nalézt inovativní a funkční návrhy, které zohledňují jak estetické, tak praktické požadavky. Umožňují zapojit architekty a designéry pohybující se mimo obor železnice, kteří mohou přijít s nápady, jak prostor optimalizovat, zvýšit jeho kapacitu a vylepšit přístupnost, přehlednost i bezpečnost. V dnešní době, kdy se klade důraz na ekologii a udržitelnost, architektonické soutěže zároveň přinášejí návrhy, které jsou šetrné k životnímu prostředí a pomáhají snižovat ekologickou stopu veřejné dopravy.

**SOUTĚŽE JSOU MAXIMÁLNĚ
TRANSPARENTNÍ**

Dalším přínosem je transparentnost celého procesu. Architektonická soutěž umožňuje vybrat nejlepší návrh z většího množství možností, na základě odborného hodnocení, které do procesu výběru vnáší nezávislí

architekti tvořící porotu a přizvaní odborníci, a veřejného zájmu, který zastupují zpravidla obcemi nominovaní zástupci. Tento přístup umožňuje zohlednit zájmy všech zúčastněných stran a vybrat optimální návrh jak z pohledu funkčnosti, tak i z hlediska návaznosti na své okolí. Tímto způsobem je dosaženo vyšší úrovně kvality, protože návrh musí obstát v hodnocení, ve kterém jsou zohledněny různorodé aspekty – od funkčnosti a estetiky po finanční udržitelnost a ekologický dopad.



Vizualizace terminálu Jihlava VRT

PODPORA EKONOMICKÉHO ROZVOJE MĚST

Soutěže také podporují ekonomický rozvoj měst. Moderní a dobře navržená nádraží mohou přitáhnout více cestujících, což má pozitivní vliv na místní podniky a turistický ruch. Nádraží často slouží jako první místo, se kterým se návštěvníci setkávají, a kvalitní architektonické zpracování může zanechat pozitivní první dojem, což městu přináší prestiž a příležitosti k dalším investicím. Architektonické soutěže na vlaková nádraží tedy nejen podporují kvalitu infrastruktury a funkčnost, ale přispívají k udržitelnosti, transparentnosti a pozitivnímu obrazu měst. Tento přístup, zaměřený na výběr nejlepších návrhů, představuje přínos nejen pro samotné cestující, ale i pro širokou veřejnost a budoucí rozvoj dopravní sítě.

SOUBĚH S PROJEKČNÍMI PRACEMI

Architektonické soutěže na VRT je možné pořádat v souběhu s projekčními pracemi na samotné vysokorychlostní trati. Jako takové tedy nevedou k prodloužení přípravy. Soutěž na terminály VRT zpravidla běží paralelně s dokončováním studie proveditelnosti a s projektováním dokumentací pro povolení záměru nebo dříve dokumentací pro územní rozhodnutí. Tým architektů, který vzejde ze soutěže, následně zpracuje terminál jako součást dokumentace projektanta vysokorychlostní trati. Architekti tak mají pod kontrolou nejen architektonickou soutěž a studii, ale i podrobnější fázi projektování. Je tedy zajištěno, že i následná dokumentace využije potenciál vzešlý z architektonické soutěže.

V rámci přípravy VRT už byly vybrány čtyři návrhy terminálů nebo nádraží formou architektonické soutěže. Jedná se o terminály Praha východ VRT, Roudnice nad Labem VRT, Jihlava VRT a nádraží Hranice na Moravě. Na další připravujeme soutěže.

V oblasti kybernetické bezpečnosti jsme dosáhli významného pokroku

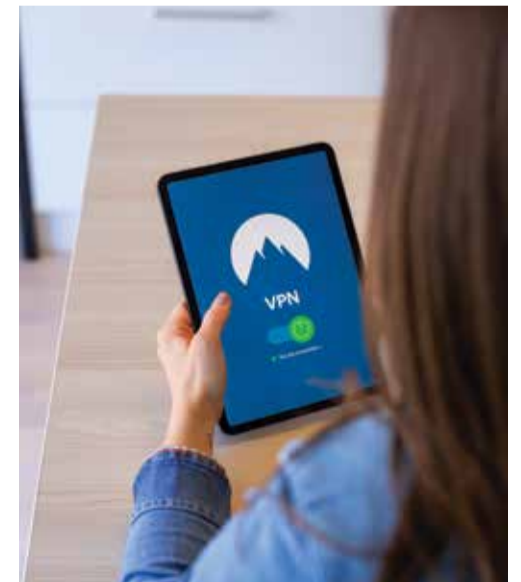
V polovině loňského roku úspěšně skončil první tříletý cyklus auditu kybernetické bezpečnosti naší organizace. Celkové výsledky ukázaly, že jsme v této oblasti dosáhli významného pokroku. Audit kybernetické bezpečnosti pokračuje druhým cyklem.

TEXT | Přemysl Šrámek

Významný projekt realizoval odbor interního auditu, oddělení auditu IT a kybernetické bezpečnosti. ve spolupráci se společností Ernst & Young (EY) za využití metodiky Capability Maturity Model Integration (CMMI). Cílem auditu bylo zhodnotit a posílit kybernetickou bezpečnost a kybernetickou odolnost celé organizace. Metoda CMMI umožnila prostřednictvím systematického posouzení vyzrálosti jednotlivých procesů identifikovat klíčové oblasti pro optimalizaci organizačních i technických opatření kybernetické bezpečnosti. Spolupráce s EY potě přinesla

cenné know-how a zkušenosti, které byly klíčové pro úspěšné dokončení prvního cyklu tohoto auditu.

Následně začal nový tříletý cyklus auditu kybernetické bezpečnosti, který se zaměří především na problematiku bezpečnosti řízení dodavatelského řetězce. Důraz na zajištění bezpečnosti v celém dodavatelském řetězci je totiž klíčový pro udržení vysoké úrovně ochrany celé organizace, a to i v souvislosti s připravovaným novým zákonem o kybernetické bezpečnosti, který implementuje požadavky evropské směrnice NIS2. Auditóři tak v rámci tohoto nového cyklu realizují i tzv. zákaznické



audity u provozovatelů a významných dodavatelů Správy železnic.

Naše organizace navíc tímto krokem potvrzuje svůj závazek neustále zlepšovat a posilovat kybernetickou bezpečnost s primárním účelem ochránit kritickou informační infrastrukturu a zajistit tak bezpečné a spolehlivé provozování dráhy a drážní dopravy.

Poskytovat maximum informací cestujícím je velkou výzvou

Již téměř rok informuje média o mimořádných událostech na železnici Martin Kavka. Od začátku letošního roku se této činnosti věnuje na plný úvazek. Zeptali jsme se ho nejen na to, proč se po 30 letech služby u státních hasičů rozhodl přestoupit na železnici.

TEXT | Tomáš Johánek

Na konci roku jste ukončil svůj služební poměr u státních hasičů a začal se naplno věnovat práci v naší organizaci. Co vás vedlo k tomuto zásadnímu rozhodnutí?

Potřeboval jsem změnu. K pražským hasičům jsem nastoupil jako řadový hasič, následně jsem se stal vyšetřovatelem a dejme tomu posledních osm let jsem se věnoval i práci tiskového mluvčího. U řady zásahů jsem se potkával s hasiči Správy železnic a loni jsem se tedy domluvil, že začnu informovat o mimořádných

událostech na železnici. Natolik se mi to zalíbilo, že se tomu chci nyní věnovat na plný úvazek. Nebylo to pro mě jednoduché, ale neodešel jsem ve zlém a hasiči pro mě budou vždy srdeční záležitostí, nicméně nastal prostě čas na změnu.

Co bude nyní náplň vaší práce?

Budu se zabývat hlavně mimořádnými událostmi na železnici, musím být pořád připravený, neboť se dějí ve dne v noci, v pracovní dny i o víkendy či ve svátek. Pomáhat mi

bude velmi dobře fungující systém výměny informací v naší organizaci, základní údaje o mimořádných událostech přicházejí automaticky, to výrazně usnadňuje komunikaci s médii.

Nebude vám chybět adrenalin z hasičských zásahů, kterých jste se účastnil jako mluvčí nebo jako vyšetřovatel?

Částečně ano, ale na druhou stranu bych se i ve své současné funkci chtěl hodně pohybovat v terénu

a být při mimořádných událostech v centru dění. Chceme být novinářům k dispozici na místě a poskytovat jim maximum dostupných informací, ukázat jim činnost nejen hasičů při takových událostech. Současně uvidí, že vždy děláme všechno pro to, aby se provoz vlaků zastavený kvůli mimořádnosti co nejrychleji obnovil.

Jaké jsou třeba možnosti dalšího zlepšení informování zejména veřejnosti o mimořádných událostech a jejich dopadu na provoz vlaků?

Určitě můžeme některé věci posouvat dál na základě nových technologií, chceme pracovat na dalším rozvoji aplikace Datel, bylo by dobré najít nějaký informační kanál, který není závislý na jakékoli sociální síti. Ne každý má přístup k síti X či k Facebooku, chceme dostat informace mezi širokou veřejností. To je nejbližší úkol, který nás čeká.

Jaký je váš vztah obecně k železnici?

Velmi kladný, jezdím vlakem odmalička až doteď velmi aktivně. Z pozice cestujícího jsem zažil situace, že sedíte ve vlaku, který stojí na trati nebo ve stanici, nebo čekáte na nádraží na spoj, který nejede, a nevíte, co se vlastně děje. Potřebné informace určitě alespoň částečně sníží frustraci ze zpoždění. Proto bych chtěl přispět ke zlepšení informovanosti cestujících. Na železnici také pracuje můj syn, druhý pak dělá strojvedoucího metra. Vlaky prostě máme pod kůží.



František Kratochvíl: 30 let u drážních hasičů

Velitel směny plzeňské jednotky Hasičského záchranného sboru Správy železnic František Kratochvíl oslavil na konci loňského roku úctyhodných 30 let služby u drážních hasičů. A nejen to, celou dobu je věrný západočeské metropoli.

TEXT | Tomáš Johánek

František Kratochvíl měl o své budoucnosti jasno už odmalička, chtěl být hasičem. Začínal v dobrovolném sboru, pokračoval u podnikových hasičů v Holýšově, a když v roce 1994 přišla nabídka přejít k drážním hasičům, neváhal. Pamatuje si takzvané dřevní doby, kdy drážní hasiči museli sdílet výstroj, měli omezený počet techniky a topili si v kamnech. Celou svou kariéru ale zůstal věrný Plzni. Začínal jako hasič-strojník, už po dvou letech se stal velitelem směny. Jako jeden z mála tehdejších drážních hasičů totiž měl maturitu. Tenkrát ještě plzeňská jednotka sídlila v lokalitě dnešního Hornbachu. Významným pokrokem bylo stěhování vedle plzeňského depa, kde jednotka sídlí dodnes, s vírou ve zcela nové sídlo během příštích let.

Za těch 30 let František Kratochvíl sledoval, jak se drážní hasiči postupně vybavovali moderní technikou a výstrojí, až se z nich stala špičková profesionální jednotka, která je nepostradatelnou součástí integrovaného záchranného systému. Jako velitel směny se snaží předávat své bohaté zkušenosti svým nástupcům a s potěšením konstatuje, že většinou jde o velmi schopné a učenlivé kolegy. Na druhou stranu je ale podle jeho slov stále složitější vybírat nové drážní hasiče, zájem o náročné povolání klesá.

František Kratochvíl je nejen zkušený hasič, ale navíc ve volném čase rád pomáhá lidem. I nadále je například ve svém bydlišti dobrovolným hasičem. Kromě toho truhlaří a je vášnivý fanoušek metalu. Na jeho práci navazuje i syn Filip, který už osm let slouží jako strojník na stejné jednotce.



MANAŽERSKÁ AKADEMIE VSTUPUJE DO DRUHÉHO ROČNÍKU

Projekt odboru personálního našeho generálního ředitelství Manažerská akademie, jehož cílem je mimo jiné posílit interní komunikaci a zvýšit základní odbornou a manažerskou úroveň vedoucích zaměstnanců, má za sebou první ročník. Zatím se do něj zapojilo celkem 755 zaměstnanců, dohromady jich bude více než 1100.

Na úvod trochu statistiky – během uplynulých měsíců proběhlo celkem 92 školení v osmi lokalitách, školicích dnů bylo 155. Nejlepší hodnocení ze strany účastníků mělo školení na téma obchodní korespondence následované školením Správy železniční telematiky a školením vedení týmu. Velmi důležitá je pro nás i zpětná vazba samotných účastníků. Ti by přivítali zejména více školení v Praze, dobrovolnou účast na celé akademii, zkrácení délky odborných prezentací jednotlivých útvarů nebo praktický nácvik vybraných situací. Pozitivně účastníci hodnotili například možnost setkat se v rámci akademie se svými kolegy z jiných regionů, dobrou organizací školení či jejich pozitivní atmosférou.



V letošním roce se do akademie zapojí i TOP management naší organizace, pro který je připraven stejný scénář jako v uplynulém ročníku. Loňské účastníky pak čekají další odborné semináře. Pro všechny je připraveno měření manažerského potenciálu – tzv. psychometrie, kde si mohou zjistit, které dovednosti mají na vysoké úrovni a které by si mohli zlepšit díky nabízeným školením. Na základě zpětné vazby, kdy účastníci často zmiňovali časovou náročnost projektu, se snížil celkový počet povinných školení během celého tříletého cyklu z původních 20 na 15. Letos tak musí absolvovat celkem pět různých prezentací v celkovém rozsahu osmi dnů, tři dvoudenní školení budou povinná a dvě jednodenní výběrová. Povinná školení se budou týkat prezentačních dovedností, zvládnání stresu a time managementu, hodnocení zaměstnanců, řešení konfliktů v manažerské praxi či emoční inteligence a jejího využití v profesním životě. Přihlašování bude probíhat prostřednictvím portálu STKR.

Výhybkářský přístroj z Berouna dostal nový život

Opravená budova berounského nádraží má novou dominantu – zrekonstruovaný unikátní přístroj, který po desetiletí sloužil k obsluze výhybek na křížení dvoukolejné trati Beroun – Zdice s vlečkou Královodvorských železáren v blízkosti zastávky Králův Dvůr.

TEXT Tereza Cabicarová



Do nelehkého úkolu renovovat tento přístroj se pustil Jindřich Egner a jeho tým složený ze zaměstnanců Správy sdělovací a zabezpečovací techniky Praha západ. Jedná se o složitý systém, který zajišťoval bezpečné a řízené ovládání výhybek a dalších prvků v kolejišti. Díky propojení s řídicím přístrojem výpravčího bylo možné provádět pouze takové manévry, ke kterým dal výpravčí souhlas.

Zmíněné zařízení bylo klíčovým prvkem pro zabezpečení vlakových cest v této oblasti po mnoho let.

S postupujícím časem a zvyšujícími se nároky na bezpečnost a kapacitu železniční dopravy bylo nutné staré zařízení nahradit modernějším. V roce 2019 tak došlo k výměně za elektronické zabezpečovací zařízení ESA, které umožnilo

vyšší míru automatizace a efektivitu provozu. I když moderní technologie přináší mnoho výhod, staré zabezpečovací přístroje mají svou nezastupitelnou hodnotu. Jsou svědectvím o technickém pokroku a představují kus historie železnice. Navíc, jejich rekonstrukce je výzvou pro odborníky a umožňuje zachovat cenné technické dovednosti.

Renovace byla náročným procesem, který vyžadoval nejen hluboké znalosti o fungování zařízení, ale také pečlivost a trpělivost. Zrekonstruovaný výhybkářský přístroj našel své nové místo jako exponát ve stanici Beroun. Tady může sloužit jako připomínka bohaté historie železnice v České republice a inspirovat další generace k zájmu o tuto fascinující oblast techniky.

Nádraží v Moldavě se změní v železniční muzeum

Vlakové nádraží v Moldavě na Teplicku má nového majitele a bude sloužit jako železniční a dopravní muzeum. Od obce ho koupil spolek, který dosud provozoval expozici železniční a silniční techniky v bývalém zdickém depu. Budovu také čeká postupná oprava.

TEXT Tomáš Johánek

Oživit památkově chráněnou budovu nádraží, která je ve špatném technickém stavu, bude velmi náročná. Spolek Výtopna Zdice, který ji převzal do svého vlastnictví, plánuje postupné opravy a budování expozic zaměřených na dopravu a retro. V provozu je zatím malá expozice historie dopravy, která sídlí v místnosti bývalé pošty a kde je nyní základ depozitáře budoucího muzea moldavského nádraží.

Budova se bude zatím otevírat pro veřejnost jen příležitostně, hlavně při různých akcích, které spolek oznámí předem na svém facebookovém profilu. Například v sobotu 29. března přijede na nádraží německý výletní parní vlak z Drážďan přes Děčín, Ústí nad Labem a Most. „Lákáme sem lidi, aby se na to přišli podívat. Při té příležitosti bude nádraží v Moldavě přístupné pro veřejnost

a otevřeme i naši expozici,“ uvedl jednatel spolku Radim Říha.

Staniční budova v Moldavě v Krušných horách je součástí významné technické památky – železniční trati z Louky u Litvínova. Kdysi v ní sloužili čeští i němečtí výpravčí, bývala zde mimo jiné celnice, pošta, telegraf, policejní stanice, restaurace a pobočka železničního učiliště.



ČD TRAVEL



ZÁJEZDY NA ROK 2025

ČD travel vám na webových stránkách nabízí ucelenou nabídku dovolených. Najdete zde desetitisíce pobytů – od víkendů v České republice až po exotické pobyty v Indickém moři. Stačí jen zadat do vyhledávače vaše požadavky a objednat si dovolenou, která je přesně ta pravá.

Na vaše objednávky se těší
ČD travel
www.cdtravel.cz



DŮ 30 let na dráze

Počet přestupků fyzických osob řešených DŮ loni klesl

Počet přestupků fyzických osob proti zákonu o dráhách, které řešil Drážní úřad v roce 2024, poklesl meziročně téměř o 90 na 443 případů. Jedná se především o neoprávněný vstup do kolejiště nebo pohyb v těsné blízkosti kolejí.

Důvodem poklesu počtu řešených přestupků je pravděpodobně zejména to, že velkou část přistižených osob potrestá Policie ČR přímo na místě uložením pokuty. Na Drážní úřad se tak dostanou zejména přestupky osob do 18 let, které je nutné řešit za přítomnosti zákonného zástupce či opatrovníka a dále za přítomnosti zástupce sociálně-právní ochrany dětí. Takových přestupků řešil úřad loni 47. Ostatní případy jsou ty, které nemohly být z nějakého důvodu vyřešeny přímo na místě.

Mezi nejčastější přestupky u dětí a mladistvých patří touha napodobit vzory ze sociálních sítí, kdy „hrdinsky“ procházejí tunelem, lezou po vagoněch nebo se vozí na nárazníku. Nebezpečná zábava může skončit až smrtí. U ostatních je pak nejčastějším jevem přebíhání kolejí v místech, kde to není povoleno.