



MODERNÍ ŽELEZNICE

**DĚLÁME
VŠE PRO TO,
aby vlak na letišti
jezdil do roku 2030**

02

**UNIKÁTNÍ MOST
PŘES ORLÍK
získává finální podobu**

04

**OPRAVENÁ
NÁDRAŽÍ
budou cestující
vnímat úplně jinak**

06

**20 LET
S VÁMI**

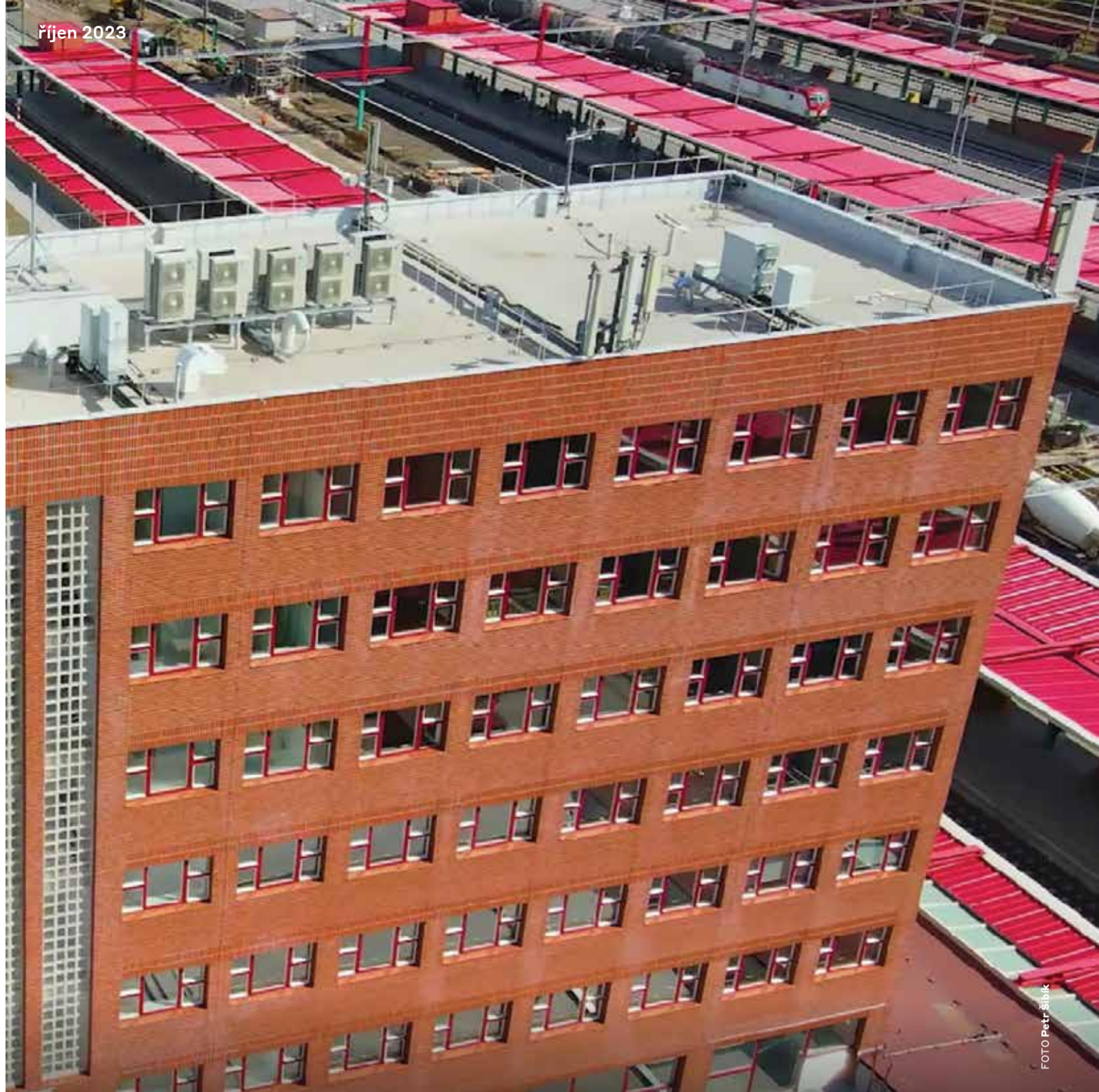


FOTO Petr Šibík

Funkcionalistická dominanta pardubického nádraží se leskne novotou

Náročná rekonstrukce výškové části pardubické nádražní budovy je u konce. Interiér i exteriér bývalého hotelu prošly zásadní obnovou, nově bude objekt sloužit jako vzdělávací středisko Správy železnic. Veřejnosti je už přístupná obnovená restaurace.

TEXT **Tomáš Johánek**

Ve spojení s pardubickým nádražím se v poslední době nejčastěji hovoří o rekonstrukci kolejí a nástupišť, výstavbě lávky přes celé kolejiště a také o nové zastávce v blízkosti centra. Cestující ale jistě vnímali i čilý stavební ruch v části odbavovací haly a přilehlé výškové budově, která byla dlouhá léta bez využití. Proměna jedné z dominant Pardubic je ale viditelná na první pohled. Tato část nádražní budovy se kromě nových interiérů dočkala vyměněných oken a dveří, stejně tak obnovené střechy i fasády včetně dobového keramického obkladu. Z původní nádražní hospody se stala moderní restaurace pro zhruba 80 hostů, stejný počet míst pak nabídne i na venkovní terase před nádražím. I tady se stavbaři drželi historických plánů. Podle původního interiéru nechali architekti

vypřipat například repliky svítidel, mozaiky na podlaze nebo sloupech. Do restaurace se vrátili i původní květinové záhony.

POD BEDLIVÝM DOZOREM PAMÁTKÁŘŮ

Původní budova z dílny architektů Karla Řepy, Karla Kalvody a Josefa Dandy začala fungovat v květnu 1958 a je památkáři vnímána jako nejvyšší kvalitativní funkcionalistická nádraží s hotelem v poválečném Československu. Architektura je přísně geometrická, s mnoha detaily jak v interiéru, tak v exteriéru stavby. To je právě jeden z důvodů, proč je nádraží v Pardubicích památkově chráněno a v rámci jakýchkoli oprav a rekonstrukcí bylo důležité zachovat původní design a architektonický ráz. Detaily přestavby se konzultovaly s nedávno zesnulým

architektem Miroslavem Řepou, synem Karla Řepy. Kvůli památkové ochraně museli dělníci často využít netradiční technická řešení. S památkáři se řešily například i hrubost nebo barevné odstíny jednotlivých povrchů. Všude jsou historické repliky topných litinových těles nebo atypicky zaoblené zárubně, dělané přímo na míru. Největším oříškem pro stavbaře byla barva fasády. Na základě konzultace s architektem Řepou a památkáři se vyspecifikovaly tři odstíny, které se namíchaly tak, aby je obkladači dávali ve správném rozvržení.

V OPRAVENÉ BUDOVĚ SE BUDOU ŠKOLIT NEJEN STROJVEDOUČÍ

Oblíbené kino Svět v suterénu objektu, později známější pod jménem Sirius, bude sloužit jako multifunkční sál. Počítá se zde

OPRAVÍ SE I DALŠÍ ČÁST NÁDRAŽNÍ BUDOVY

Rekonstrukce nádraží se i kvůli památkové ochraně rozdělila na dvě etapy. První se týkala výškové budovy, ve druhé pak navážeme opravou celé nádražní haly s východním a západním křídlem. Těsně na realizaci by se měl vypsát na podzim, aby se stavební práce mohly rozběhnout hned na jaře příštího roku. Hotovo by mělo být v roce 2026. Celkové náklady na druhou etapu by neměly překročit miliardu korun. Rozsahem se jedná o jednu z nejvýznamnějších rekonstrukcí nádraží v republice.

například s pořádáním konferencí či akcí pro veřejnost. První patro výškové budovy se upravilo pro budoucí instalaci dopravního sálu, který bude sloužit k výcviku výpravčích. Zároveň zde bude umístěn simulátor jízdy pod dohledem ETCS pro strojvedoucí. V dalších podlažích se nachází školící místnosti, zázemí a pokoje. Konkrétně jsou zde čtyři učebny s celkovou kapacitou 78 míst, počítačová učebna pro 14 studentů a konferenční místnost pro 18 osob. V pátém patře pak je

další zasedací místnost pro 12 osob. Ubytovací část obsahuje 17 bytových jednotek pro 48 osob. Učebny jsou vybaveny běžným nábytkem, maximálně účelné je i zázemí pro zaměstnance. Standardní vybavení pokojů zahrnuje postel, stůl, skříň a malou televizi. Součástí každé bytové jednotky je vlastní sociální zázemí. V nejvyšších dvou patrech působí zaměstnanci Centra sdílených služeb Správy železnic, kteří zajišťují finanční účetnictví pro celou organizaci.



FOTO Petr Šibík

NA VÝTOŇSKÉM MOSTĚ SE DOČASNĚ UZAVÍRAJÍ PĚŠÍ LÁVKY

Kvůli postupně se zhoršujícímu stavu mostu na pražské Výtoni se musí rozšiřovat systém jeho bezpečnostního monitoringu. V průběhu podzimu proto bude během instalace čidel postupně uzavřena vždy jedna z lávek pro pěší. Tým pod vedením Fakulty stavební ČVUT v Praze doplnil stávající systém o čidla sledující akustické emise. Provede také doplňkový diagnostický průzkum zaměřený na kritické uzly diagonál u dolního pasu nosné konstrukce. Aby bylo možné detekovat případné únavové porušení materiálu, uzly se nejprve očistí otryskáním.

NOVÉ ELEKTRONICKÉ TABULE ZLEPŠUJÍ INFORMOVANOST

Lepší informovanost cestujících zajistí monitory s aktuálními odjezdy vlaků postupně umísťované do podchodů frekventovaných stanic. Dalším zlepšením v této oblasti je instalace nového typu infotabulí, které na nástupištích zobrazují také řazení jednotlivých vozů v soupravě, cestujícím pomáhají najít zarezervované místo. Na konci července začal v Českých Budějovicích ověřovací provoz prvních z nich. Pro správné fungování celého zařízení je potřebná úzká spolupráce s dopravci.



ZAVÁDÍME NOVÉ SYSTÉMY OD SAP

Výrazný nárůst kvality firemního informačního systému a tím i pohodlnější a efektivnější práci zaměstnanců naší organizace zajistí přechod ze stávajícího systému SAP ECC 6.0 na novou verzi SAP S/4HANA. To pomůže standardizaci a digitalizaci procesů do jednotného ekonomického informačního systému. Nově budou dostupné procesy materiálového hospodářství, údržby spravovaného majetku a prodeje. Celá implementace je v gesci Správy železniční telematiky.

Děláme vše pro to, aby vlak na letišti jezdil nejpozději v roce 2030

Modernizace železnice mezi Prahou a Kladnem s odbočkou na ruzyňské letišti pokračuje velmi rychlým tempem. Dva úseky se realizují, u dalších míří příprava do finále. Kdy se poprvé svezeme vlakem na letišti, jsme se zeptali Daniela Dlubala ze Stavební správy západ, který má přípravu všech projektů na této trati pod palcem.

TEXT | Tomáš Johánek

Na trati mezi centrem Prahy a Kladnem se momentálně pracuje na dvou stavbách. Jak jsou daleko? Musely se řešit nějaké vážnější problémy?

Oba projekty, tedy mezi Bubny a Výstavištěm v Praze a mezi kladenským nádražím a Kladnem-Ostrovem, běží podle plánu. Samozřejmě vždy se vyskytnou nějaké problémy, ale všechny se daří řešit bez větších komplikací. Stavby pokračují poměrně rychle, na každou máme přibližně dva roky. Znamená to, že obě budou ukončeny během roku 2025.

Na dnes rozestavěný úsek mezi Bubny a Veveřovicemi navazuje další stavba, konkrétně Praha-Výstaviště – Praha-Dejvice. Počítáte zde s plynulou návazností její realizace?

Ano, mělo by to navázat na běžící stavbu, jsme zde před vydáním územního rozhodnutí. Trochu nám nehraje do karet změna legislativy, kdy se bude měnit struktura stavebních úřadů. Sami nevíme, jakým způsobem bude nový úřad fungovat a jakou bude mít kapacitu. Myslím si, že je reálné, abychom měli v roce 2025 připravený tendr na zhotovitele, ten může trvat třeba půl roku. V roce 2026 bychom pak chtěli začít stavět. To znamená, že nějaká časová prodleva po dokončení úseku Bubny – Výstaviště tam bude, ale neměla by nijak dlouhá.

Největší komplikace se očekávají v souvislosti s tunelem mezi Dejvicemi a Veveřovicemi. V jaké fázi je nyní jeho příprava?

V tuto chvíli řešíme dopad stavby na životní prostředí, tedy proces EIA, momentálně probíhá doplňování dokumentace. Pokud to dopadne dobře, mohli bychom ještě letos nebo během prvního čtvrtletí příštího roku projekt projednat a představit veřejnosti. Čekáme na stanovisko Ministerstva životního prostředí, abychom mohli začít projektovat.

Dá se říct, kdy by se mohlo začít stavět?

V tuto chvíli je na odhady brzy, samozřejmě ale nějakou představu máme. Podle ní by realizace ražených tunelů měla začít někdy kolem roku 2027. Hodně bude záležet na podpoře ze strany Prahy 6, pražského magistrátu i vlády. Ražené tunely budou velmi drahé, proto bude důležité i zajištění finančních prostředků. Věřím, že se vše povede a v roce 2027 začneme stavět.

Ke konci se blíží i příprava modernizace úseku mezi Prahou-Ruzyní a Kladnem. Jaké kroky se momentálně provádějí zde?

Tady už máme připravenou dokumentaci a budeme vypisovat tendr na zhotovitele. Vzhledem k délce úseku a složitosti očekáváme, že tendr bude velmi dlouhý. Je totiž potřeba vyjasnit celou řadu věcí, očekáváme spoustu dotazů na technickou i povolení část projektu. Pokud bych byl optimista, tak řeknu, že třeba příští rok touto dobou budeme mít vybraného zhotovitele. Reálněji to vidím na konec příštího roku. V roce 2025 by se pak mohlo začít stavět.

Máte už představu, jak se bude řešit modernizace tohoto úseku z hlediska dopadu na provoz?

Zvažovali jsme plusy i minusy stavu s úplně vyloučeným či částečně zachovaným provozem. Na tuto trať jsou nicméně navázané důležité spoje i v nákladní dopravě, kolem ní mají sídla výrobní společnosti, které si nemohou dovolit odstávku železniční dopravy déle než v jednotkách týdnů. Proto tam budeme muset provoz částečně zachovat. Svou roli také sehrála finanční náročnost náhradní autobusové dopravy za všechny vlakové spoje. I tento aspekt hovořil ve prospěch zachování provozu. Celou stavbu jsme rozdělili na tři etapy, podle postupu prací se budou měnit opatření v dopravě.

Zahájení ražby tunelů mezi Dejvicemi a Veveřovicemi je hodně závislé na podpoře ze strany Prahy 6, pražského magistrátu i vlády.

Jak jsou daleko s přípravou novostavby trati na letišti?

Tam jde konkrétně o dva projekty – výstavbu nové trati ze stanice Praha-Ruzyně a výstavbu samotné stanice Praha-Letiště Václava Havla. U obou momentálně dokončujeme dokumentaci, během příštího roku bychom chtěli mít pro obě stavby stavební povolení. Pak bychom mohli přistoupit k tendru



FOTO autor

na zhotovitele. Příprava navazující stavby, zaokružování spojení na letišti do trati Praha – Kladno, je teprve na začátku, řešíme záměr projektu a prověřujeme finanční i technické možnosti. Důležité je zmínit ještě úsek od Veveřovic do Ruzyně, ten bude pro spuštění provozu až na letišti klíčový. Vlaky totiž nemohou končit ve stanici Praha-Ruzyně, musíme je dostat na Veveřovice, kde je přestupní terminál. Nyní jsme získali podporu vlády řešit trať z Veveřovic na letišti formou PPP projektů. To znamená, že budeme hledat partnera v soukromé sféře. Možná to projekt trochu posune v čase, protože nyní ho připravujeme na financování ze státních zdrojů. Zpoždění ale nemůže být velké, bavíme se maximálně o několika měsících.

Dá se dnes říct, kdy přijede první vlak na letišti, pokud počítáme pouze s úsekem Praha-Veveřovice – Praha-Letiště Václava Havla?

Všechno směřujeme k tomu, aby možnost dostat se na letišti z Veveřovic vlakem byla v roce 2030. S tímto termínem počítá i samotné letišti, které připravuje svou rozvojovou činnost tak, aby tam do roku 2030 neprobíhaly nějaké velké stavební akce. Oni pro svou expanzi ten vlak potřebují také.

Není žádným tajemstvím, že máte hodně společného i s letišti. Jak jste se dostal na železnici?

Na letišti, kde jsem pracoval do roku 2020, jsem měl na starosti jeho rozvoj. Právě železnice pro mě byla dost živé téma. V momentě, kdy přišla reorganizace, jsem dostal možnost nastoupit do Správy železnic a věnovat se projektu železnice na letišti zase z druhé strany. Je to velmi zajímavá práce a přináší stále něco nového.

ING. DANIEL DLUBAL

projektový manažer PRAK Stavební správa západ
Po absolvování Stavební fakulty ČVUT v Praze, konkrétně oboru inženýrství životního prostředí, pracoval do roku 2019 ve dvou developerských společnostech. V roce 2019 se stal ředitelem rozvojových projektů a nemovitostí ve společnosti Letišti Praha. O rok později nastoupil do Správy železnic na post projektového manažera PRAK. Na starosti má kompletní investorské zajištění přípravné fáze pražského úseku modernizace trati z centra Prahy na Letišti Václava Havla.



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

Hledáme architekty pro třetí terminál vysokorychlostní železnice

Další terminál, který zvýší dostupnost vysokorychlostní dopravy v regionech, vznikne v Jihlavě. Stejně jako v případě dopravních uzlů Praha východ a Roudnice nad Labem VRT bude jeho podoba a řešení výsledkem architektonicko-urbanistické soutěže. Její vítěz by měl být představen v první polovině příštího roku.

Výsledkem vypsané soutěže bude zpracování architektonicko-urbanistického návrhu nového přestupního uzlu u Jihlavy. Cestujícím kromě rychlého železničního spojení s Prahou a Brnem nabídne bezproblémové parkování systému P+R, linky návazné veřejné dopravy nebo přepravní služby. Díky výhodné poloze na okraji města bude terminál napojen také na regionální trať Jihlava – Havlíčkův Brod a přílehlou dálnici D1. Toto řešení pomůže výrazně zvýšit mobilitu obyvatel Kraje Vysočina. Unikátností této architektonické soutěže je návrh několikapatrového terminálu, ve kterém se bude mimoúrovňově protínat dnešní trať s vysokorychlostní.

Součástí soutěže je také most přes dálnici D1 s rozpětím více než 160 m a zpracování urbanistického ideového návrhu. Ten nabídne širokou paletu možností pro řešení okolí terminálu umístěného v lokalitě Jihlava-Pávov. Půjde o součást připravovaného úseku VRT Vysočina fáze II mezi Světlou nad Sázavou a Velkou Bíteší, který bude sloužit pouze osobní dopravě s rychlostí až 320 km/h. Na trati bude jezdit několik druhů spojů, od expresních až po rychlou regionální dopravu. Naopak nebude určena pro nákladní vlaky. Osmdesátikilometrový úsek VRT Vysočina fáze II by měl vzniknout mezi lety 2029 až 2034.



Zvyšujeme traťovou rychlost mezi Berounem a Rakovníkem

Po opravách, které probíhaly letos mezi Roztokami u Křivokláta a Hýskovem a navazovaly na práce v úseku Rakovník – Roztoky u Křivokláta, jsme zvýšili od poloviny září rychlost vlaků.

Díky výměně podstatné části železničního svršku se mohla zavést vyšší maximální rychlost na přibližně 20 kilometrech trati. Na některých místech tak mohou vlaky jezdit traťovou rychlostí 90 km/h namísto původních 70 km/h. V souvislosti s tím muselo dojít i k přenastavení a drobným úpravám u přejezdových a staničních zabezpečovacích zařízení.

Tento benefit v podobě vyšší traťové rychlosti mohou plně využívat postupně zaváděná vozidla RegioFox, která dopravce na této trati již zkušebně testuje. Jelikož tyto nové motorové jednotky budou jezdit na vybraných spojích i ve dvojici, musela se upravit i délka nástupišť v některých stanicích a zastávkách.



Začíná modernizace trati mezi Karlštejnem a Berounem

Do konce roku odstartují stavební práce na modernizaci přibližně 7,1 km dlouhého úseku mezi Karlštejnem a Berounem. Kompletní obnova trati si vyžádá menší omezení provozu, než se předpokládalo. Hotovo bude v roce 2026.

Během stavby se na zastávce Srbsko vybudují nová, bezbariérová nástupišť a podchod. Pro zvýšení bezpečnosti provozu dojde k sanaci a zajištění skalních masivů nad tratí zejména v okolí obce Tetín. Vybudování nové odbočky Lom přibližně v polovině mezistaničního úseku zajistí vyšší kapacitu trati a tím

i pravidelnější provoz vlaků. Traťová rychlost se po aktivaci evropského zabezpečovače ETCS zvýší na 120 km/h.

„Vzhledem k velmi vysokému vytížení toho koridorového úseku bylo důležitým kritériem veřejné zakázky co nejmenší omezení provozu. Vybraný uchazeč nabídl provedení prací s nižší potřebou výluk, než předpokládal projekt, navíc bez úplného přerušení provozu,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Jak dodal, součástí nabídky zhotovitele byly pohotovostní služby pro případ mimořádných událostí. Práce tak budou probíhat za jednokolejného provozu. Díky příslušným opatřením bude kolem pracovních míst zavedena vyšší rychlost projíždějících souprav, a to 80 km/h namísto běžně používaných 50 km/h.



Koridorová Třebovice má opravené nádraží

Na hlavním železničním koridoru nedaleko České Třebové v obci Třebovice prošla částečnou opravou budova místního vlakového nádraží a dostala tak moderní vzhled.

Oprava se zaměřila na střechu, čekárnu, fasádu budovy a zpevněné plochy. Stávající azbestová střešní krytina byla nahrazena krytinou z hliníkového plechu. Spolu s opravou a nově natřenou fasádou byly nainstalovány nové orientační a informační systémy. Původní zpevněné plochy byly nahrazeny novou zámkovou dlažbou s použitím vodících prvků pro zrakově postižené občany. Současně byla vybudována bezbariérová rampa umožňující snadný přístup z budovy na nástupiště. Vnitřní prostory čekárny byly rovněž zmodernizovány, cestující zde najdou novou dlažbu, výmalbu, lavičky a odpadkové koše.



Chystá se rekonstrukce části podkrušnohorské magistrály

Na podkrušnohorské železniční magistrále se schyluje k modernizaci dalšího úseku. Naše organizace hledá zhotovitele rekonstrukce trati z Kyjic do Chomutova, jejíž součástí je také 418 metrů dlouhá Vrskmaňská estakáda.

Obnovou projde bezmála osmikilometrový dvoukolejný úsek, současně se zvýší traťová rychlost. Samotné stavební práce by měly začít v polovině příštího roku s termínem dokončení v závěru roku 2027. Na dvoukolejně elektrifikované trati pod Krušnými horami Správa železnic v současnosti modernizuje stanici Krupka-Bohosudov a navazující části. Už brzy začne také rekonstrukce traťového úseku, jehož část byla dokončena až v 80. letech minulého století v souvislosti s postupující těžbou hnědého uhlí.

Součástí stavby je celková rekonstrukce trati, proměnou projdou zastávky Chomutov město a Jirkov zastávka, které získají rozšířená nástupišť a bezbariérové přístupy. Podchod v Jirkově se prodlouží, čímž vznikne přístup k vlakům i od obce Otvice. Přejezd v Chomutově mezi Kamencovým jezerem a místním zooparkem nahradí lávka. Obnovou projde rovněž Vrskmaňská estakáda, která mimo jiné překonává vodní nádrž Újezd.



Unikátní most přes Orlickou přehradu postupně získává finální podobu

Od začátku minulého roku se přes Orlickou přehradu u Červené nad Vltavou na trati z Tábora do Písku staví nový most. Po dokončení ponese jedno nej – půjde o železobetonové mostní dílo s největším rozpětím oblouku. Pojďme se podívat na stavbu, která bude dokončena za rok.

TEXT | Tomáš Johánek

Stavba začala loni v lednu budováním základů na obou březích přehrady. Na tábořské straně jsou zasazeny hluboko do původní skalní stěny, při trhacích pracích bylo nutné použít odstřelý hornin. „Při hloubení základů jsme využili současně probíhající stavby nového přepadu na hrázi Orlické přehrady, při které se musela upustit část vodní nádrže. Voda byla na rekordně nízké úrovni, nemuseli jsme tak dělat žádná další opatření, aby nám neprosakovala do základů oblouku,“ říká Petr Žákovec ze Stavební správy západ, který má stavbu pod bedlivým dozorem. Patky pro oblouky se pak betonovaly vzhledem k jejich masivnosti na tři etapy. Následovala stavba mostních pilířů a realizace samotného oblouku. „Ten stavíme metodou letmé betonáže. Na patu základu se postavila speciální konstrukce pro betonážní vozík a začala stavba první lamely. Nejprve se vždy provede vyztužení dané části a následně zabetonování a betonáž. Pak se vozík posune dopředu po vybudované části oblouku a celý postup se opakuje,“ popisuje Petr Žákovec. Oblouk se staví současně z obou břehů proti sobě.

SPRÁVNOU POLOHU OBLOUKU ZAJIŠTÍ TÁHLA

Aby se dokončená část oblouku udržela ve správné poloze, je nutné instalovat táhla, která jsou přes pilíře a dočasně postavené pylony



zakotvena do základu na obou březích přehrady. Každá lamela oblouku je takto postupně vyvěšena. Pylony jsou 21,6 metru vysoké, po spojení oblouku se odstraní a v případě zájmu budou po metrových kusech k dispozici za odvoz k jinému využití. Obě části oblouku se spojí do konce letošního roku, plán je polovina prosince, podle Petra Žákovce je celá stavba v souladu se schváleným

harmonogramem. Následovat bude rozebrání konstrukce s betonážními vozíky a dokončení mostovky. Ta je v současné době hotová na obou stranách v krajních třech polích a spojuje hlavy pilířů. Samotný most bude hotový na konci listopadu příštího roku, kdy se na něj převede doprava z původního. Předcházet tomu ale budou úpravy okolí mostu. Bude se muset odtěžit násep současně

trati, vybudovat nový pro trať v nové stopě, na písecké straně mostu bude nutné rozšířit současný zářez. Pak ještě proběhnou dokončovací práce. A s jakým největším problémem se stavaři museli dosud vyrovnat? „Nejhorší bylo vystřílet prostor pro základy ve skále na tábořské straně a pak vymyslet, jak nákladní auta překonají poměrně značný výškový rozdíl od břehu Vltavy k horní úrovni



FOTO Paula Marková (3x)

UNIKÁTNÍ STAVEBNÍ DÍLO V ČÍSLECH

Novostavba mostu nahradí ten současný z roku 1889. Celková délka přemostění přesáhne 300 metrů, rozpětí mostního oblouku bude 156 metrů. Výška mostu nad dnem Vltavy pak bude 69,3 metru. Stavba začala přípravnými pracemi v prosinci 2021, zcela hotovo bude v červenci 2025.

údolí na písecké straně. Vše se ale povedlo vyřešit,“ prozrazuje Petr Žákovec. Ten má za sebou mimo jiné realizaci výměny mostu nad Hracholuskou přehradou, srovnávat obě akce prý ale není dost dobře možné. „Na Hracholuskách šlo o výměnu mostu na zachované spodní stavbě, byť s použitím unikátní technologie, tady stavíme nový most prakticky na zelené louce,“ dodává.

Populární Student Cup letos přivítala Kutná Hora

Už 10. ročník sportovně-vzdělávacího projektu na podporu technických oborů – Student Cupu Správy železnic – je za námi. Hostitelem byla letos Vyšší odborná škola a střední průmyslová škola Kutná Hora.

TEXT | Eva Rubešová



Pro 250 žáků základních škol jsme připravili deset soutěžních stanovišť. Čtyři z nich na téma vybraných profesí na železnici: výpravčí, elektrotechnik, technik sdělovací a zabezpečovací techniky a mistr tratí. Další představila náš přístup k ochraně životního prostředí nebo bezpečnosti na železnici. Studenti partnerské elektrotechnické průmyslovky si pro žáky připravili představení studijních oborů formou zajímavých workshopů. Nechybělo robotické rameno, inteligentní domácnost,

elektromobil vlastní výroby nebo 3D tiskárna.

Na akci nechyběli drážní hasiči, kteří se zábavně a zároveň poučně ujali osvěty v oblasti prevence bezpečnosti a poskytnutí první pomoci. Někteří žáci si díky tomu mohli úplně poprvé v životě vyzkoušet resuscitaci.

Oceněných ve Student Cupu 2023 bylo jedenáct. Všichni dostali medaili a diplom, deset z nich navíc bezdrátová sluchátka, absolutní vítěz získal pohár generálního ředitele Správy železnic a tablet.



Ceny převzali z rukou personálního ředitele Pavla Kouckého, ředitele Oblastního ředitelství Praha Vladimíra Filipa a ředitele školy Josefa Tremly. Akce se konala také za účasti starosty Kutné Hory Lukáše Seiferta a radního Středočeského kraje pro oblast vzdělávání a sportu Milana Váchy.

Na jakou střední školu se žáci vydají, ještě polovina z nich před akcí nevěděla. Díky Student Cupu Správy železnic mají možná jasno. Vyberou si technický obor? To se brzy dozvíme.

Jaká atmosféra akci provázela? Podívejte se na fotogalerii na spravazeleznic.cz/studenti.

Dvounádraží v Týništi nad Orlicí je výsledkem rivality konkurentů

Vzájemná rivalita konkurenčních železničních společností byla příčinou výstavby několika dvounádraží na našem území. Ta byla často tvořena i mimoúrovňovými kříženími, která nevznikla z důvodu dopravní technologie, jako tomu bylo například v Německu, ale vlastně jen proto, aby se koleje konkurentů vzájemně nepotkaly.

TEXT **Marek Binko**

Jedním z takových případů bylo i Týniště nad Orlicí, respektive do roku 1924 jen Týniště. V jeden čas se tu střetly záměry na výstavbu železnice z Chlumce nad Cidlinou do Lichkova, která byla součástí tzv. doplňovací sítě Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB), a z Chocně do Meziměstí a Otovic v režii Společnosti státní dráhy (StEG). V Týništi došlo k setkání obou tratí, které bylo provedeno právě ve formě dvounádraží a mimoúrovňového křížení u Petrovic nad Orlicí, vzdálených necelé tři kilometry od Týniště, kam vedou obě tratě v souběhu. Pro výstavbu dvou vedle sebe stojících výpravních budov byly využity typové plány ÖNWB na výpravní

budovu typu IV.B. Na našem území realizován ještě v dalších jedenácti stanicích ÖNWB, včetně například sousedních Třebechovic pod Orebem.

Západní z obou budov patřila ÖNWB, východní, mírně modifikovaná, StEG. Architektuře obou budov dominovalo režné červené zdivo, které bylo zakryto omítkou při rekonstrukci v letech 1951–1952. Přístup na nádraží byl cestou mezi kolejišti obou společností z přejezdu na východním zhlaví. Vstupní východní strana nádraží byla v letech 1900–1901 doplněna přístavbou s vestibulem, odbavením cestujících obou společností a restaurací. Zároveň byla



FOTO autor

Moderní železnice

k budově StEG doplněna ze zbylých tří stran nástupištní veranda. Pro zkrácení cesty z města na nádraží byla v roce 1924 postavena přechodová lávka přes jižní kolejovou skupinu.

Koleje ÖNWB a StEG nebyly původně vůbec propojené. ÖNWB na severním kolejišti zahájila provoz 14. ledna 1874, StEG jižně od výpravních budov pak 26. července 1875. V roce 1884 byly pro přechod jednotlivých vozů zřízeny ruční točny s kolmou kolejí mezi oběma kolejišti. Teprve v roce 1897 byly obě kolejové skupiny propojeny výhybkami, nicméně k provoznímu sloučení obou částí stanice došlo až v roce 1909 po zestátnění

obou společností. V letech 1936–1942 byla provedena rekonstrukce kolejiště spojená se zrušením původní části StEG, vyjma zachování kusých kolejí, které původní uspořádání připomínají dodnes. Nánavně na elektrizaci trati z Hradce Králové do Chocně v roce 1965 došlo v letech 1967–1969 k výstavbě ocelové haly pro cestující mezi oběma budovami. Ta byla včetně přístavby z počátku 20. století snesena při poslední rekonstrukci nádraží v letech 2014–2015. Zahrnovala nejen opravu obou výpravních budov, ale i výstavbu dvou ostrovních nástupišť, podchodu a v předstihu i autobusového terminálu a parkoviště.

Co se děje v regionech

NÁDRAŽÍ NA ZBRASLAVI PROŠLO OMLAZOVACÍ KÚROU

Ve stanici Praha-Zbraslav skončila oprava výpravní budovy. Dostala novou střechu a celkově nový plášť, který se blíží původnímu historickému vzhledu včetně původních nápisů.

Proběhla také obnova svítidel a rozhlasu, nové jsou i hodiny v korporátním stylu. U příštířešky se vyměnila dřevěná konstrukce a položila nová dlažba. Bytová jednotka uvnitř budovy po stavebních úpravách splňuje nároky na moderní bydlení. V okolí nádraží došlo k realizaci nových zpevněných ploch s osazením moderního mobiliáře. Milovníci cyklistiky jistě ocení nová stání pro kola a unavení výletníci si mohou odpočinout na zbrusu nových lavičkách.



STRÁŽNICÍ SE PROHNALA PODBÍJEČKA

Ve stanici Strážnice na Hodonínsku proběhla oprava železničního svršku. Stavební práce skončily v polovině září. V jejích rámci byla provedena výměna šesti výhybek, současně se zřídilo nové kolejové lože a bezстыková kolej. Jako zajímavost lze uvést, že některé kolejnice pocházely z roku 1933, ocelové a dřevěné pražce byly z roku 1956 a ty betonové pak z roku 1983.

Stavbaři dále provedli sanaci železničního spodku v hlavní koleji a pod výhybkami, opravu přejezdové konstrukce tamního železničního přejezdu a přestavbu úrovňových nástupišť. Nově mají cestující k dispozici vnější a poloostrovní jednostranné nástupišť s bezbariérovým přístupem.

V neposlední řadě došlo k náhradě trpasličích návěstidel stožárovými a instalaci nových počítačů náprav. Dalším zlepšením bylo osazení nového audiovizuálního informačního systému pro cestující a zřízení kamerového systému. Již dříve ve stanici proběhla oprava výpravní budovy, celé nádraží tak v současné době září novotou.



NA BRNĚNSKÉM HLAVNÍM NÁDRAŽÍ ODHALILI PAMÁTNÍK ZMIZELÝCH

Při příležitosti konání druhého ročníku mezinárodního festivalu židovské kultury ŠTETL FEST proběhlo na brněnském hlavním nádraží odhalení Památníku zmizelých. Ten bude připomínat tragický osud židovských obyvatel Brna a blízkého okolí během druhé světové války.

Památník byl umístěn na páté nástupišti. Právě z tohoto místa byl v listopadu 1941 vypraven první transport, který odvezl tisíce Židů do koncentračních táborů. Je velký asi 2,5 metru a má znázorňovat koleje, které vedou do nebe. Nahoře je zakončený šesticípou hvězdou a dole je zapuštěný do země, což navazuje na kameny zmizelých, o které je třeba „klopýtnout“.

Výše zmíněný festival připomíná osudy Židů a také jejich kulturu. Hlavním tématem letošního ročníku byly vlaky, které jsou na jednu stranu symbolem svobody a odjezdu za zážitky, ale v kontextu holokaustu znamenaly cestu na smrt.



BUDOVA V POCINOVICÍCH DOSTALA NEJEN NOVÝ KABÁT

Čekání na vlak v malebné staničce Pocinovice na trati Klatovy – Domažlice je výrazně příjemnější. Zdařilou opravou prošla zdejší nádražní budova, kde jsou cestujícím k dispozici moderní prostory.

Práce začaly loni v listopadu a zahrnovaly výměnu střechy a oken, opravu fasády i rekonstrukci dvou bytů, které jsou v nabídce pro zaměstnance naší organizace. Opravou prošla nejen čekárna, ale také přednádražní prostor. Nádražní budova v Pocinovicích je pro část tzv. Českomoravské transverzální dráhy mezi Domažlicemi a Horažďovicemi předměstím typická, podobné jsou například i v Sušici či Horažďovicích.



SLAVKOV U BRNA – BUČOVICE
7. srpna

V odpoledních hodinách se na přejezdu mezi stanicemi Slavkov u Brna a Bučovice střetl osobní automobil Honda Civic s Os 4153 v čele s motorovým vozem řady 842. Při střetnutí byla zraněna řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla vyčíslena na 200 tisíc Kč.

DĚČÍN
11. srpna

Ráno došlo na přejezdu v obvodu stanice Děčín východ ke střetu nákladního automobilu Mercedes Benz Atego s Os 6462, kterým byla motorová jednotka řady 654. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla vyčíslena na 1,1 milionu Kč.

ŠLAPANOV – HAVLÍČKŮV BROD
17. srpna

Před polednem se na přejezdu mezi Šlapanovem a Havlíčkovým Brodem srazil osobní automobil Volkswagen Touareg s Mn 82832, v jehož čele byla lokomotiva řady 230. Při střetnutí byl usmrcen řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla vyčíslena na 255 tisíc Kč.

**SEDLICE – RADOMYŠL**
24. srpna

Odpoledne mezi stanicemi Sedlice a Radomyšl vykolejil za jízdy vlaku Služ 55440 stroj na úpravu železničního svršku SSP 110 SW.1. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 510 tisíc Kč.

DOLNÍ BEŘKOVICE – HNĚVICE
28. srpna

Mezi stanicemi Dolní Beřkovice a Hněvice najel odpoledne Nex 49368 do poškozeného trakčního vedení. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla vyčíslena na 2,2 milionu Kč.

JABLONNÉ V PODJEŠTĚDÍ – RYNOLTICE
31. srpna

V podvečerních hodinách se na přejezdu mezi stanicemi Jablonné v Podještědí a Rynoltice střetl osobní automobil Škoda Fabia s R 1333, kterým byla motorová jednotka řady 845. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla vyčíslena na 170 tisíc Kč.



Opravená nádraží budou cestující vnímat úplně jinak

Oblastní ředitelství Plzeň zahrnuje území dvou krajů: Jihočeského a Plzeňského. V hokejové terminologii lze konstatovat, že ředitel Radek Makovec (bývalý aktivní hokejista) koučuje zároveň Motor a Škodovku. A z pohledu českého národního nápoje je to kvalitní hořkosladká nabídka: Prazdroj a Budvar.

TEXT | **Radka Pistoriusová****Jaké je vaše železniční „best of“ za čtyři roky na postu ředitele?**

Jednoznačně zprovoznění nových a modernizovaných úseků na 4. koridoru. Tam je radost starat se a svést se. Atraktivní jízdní doba přitáhla nové cestující, je to vidět na jejich rostoucích počtech. Věřím, že další posun nastane se zavedením rychlosti 200 km/h, která se letos na podzim bude zkoušet. A samozřejmě s dokončením posledního úseku tohoto koridoru. Musím přiznat, že ten je pro nás stěžejní, protože zbylých 18 km stávající koridorové trati před Českými Budějovicemi pro nás představuje největší potíže.

Letošní podzim je ve znamení velkých opravných akcí. Můžete zmínit ty zásadní?

Na začátku září jsme začali velkou výluku na trati 194, kde opravujeme úsek mezi Boršovem nad Vltavou a Novou Pecí. To je značný objem prací ze téměř 400 milionů Kč. Pustili jsme se do oprav trati Plzeň – Žatec a realizujeme racionalizační úpravy na trati Klatovy – Domažlice, kde dojde k přesunu řízení z Kdyně do Železné Rudy-Alžbětína.

V Českých Budějovicích a Plzni procházejí rekonstrukcí památkově chráněné nádražní budovy. Dochází v nich k významnému navýšení počtu komerčních jednotek. Jak se daří soutěžit nájemce do nových prostor?

Už více než rok intenzivně hledáme využití obou objektů. V Plzni je již téměř celá budova obsazena, aktuálně se soutěží poslední menší jednotky. Nabídka služeb bude velmi atraktivní. Cestující se mimo tradiční nájemce mohou těšit na provozovnu KFC, která bude první na nádraží v ČR, knihy Dobrovský, Kytky od Pepy a další. Nová klidová zóna, která vznikne v horní hale, a venkovní zahrádka za nádražní budovou také přispějí k tomu, že



cestující budou nádraží vnímat úplně jinak. Počítáme také s umístěním služebny městské policie. V Českých Budějovicích také finišujeme. Jak jsme avizovali na začátku rekonstrukce, bude zde sídlit prvosledová výjezdová skupina Policie ČR, dále tu jsou místnosti pro dopravce a kanceláře pro naše zaměstnance včetně nových prostor pro řízení provozu.

Jedním z hlavních témat uplynulých dvanácti měsíců se staly úspory energií. Jak jste je řešili??

Od sestěhování pracovišť, omezení tepelného komfortu až po výměnu zdrojů osvětlení na nádraží za úspornější. Další formy samozřejmě hledáme, i když je jasné, že už to nebude v takovém rozsahu. V současné době se rozbíhají akce doplnění fotovoltaiky na administrativní a provozní budovy, od toho si také slibujeme další úspory u elektrické energie.

Obě velká nádraží, o kterých jsem mluvil, díky rekonstrukcím směřují k úspornějšímu vytápění. Především u plzeňského se podařilo připojit na Plzeňskou teplárenskou, takže se nahradí plynové topení dálkovým vytápěním.

Už se rýsují plány pro příští rok?

Chceme dotáhnout rekonstrukce velkých nádražních budov a otevřít je cestujícím. Dále udržet zaměstnanost v odborných pozicích, protože konkurence na trhu práce je velká a především v příhraničních oblastech s Německem a Rakouskem pro nás představuje velký problém. Hodláme přitáhnout nové mladé zaměstnance. Začali jsme s náborovými exkurzemi pro základní a střední školy na ústředním stavědle Triangl. Žáky a studenty hodláme oslovit přímo v prostředí železnice a představit jim profese techniků, elektrotechniků nebo výpravčích.

Unikátní podchod v Ústí přináší příběh Ruth Hálové

V podchodu na hlavním ústeckém nádraží se objevila nová výzdoba. Formou komiksu se zde zobrazuje příběh Ruth Hálové, která patřila mezi Wintonovy děti. Umělecké dílo vzniklo v rámci projektu Neznámí hrdinové z Ústí nad Labem a jeho autorkami jsou Magdaléna Gurská a Adéla Bierbaumer.

TEXT | **Ivana Canincová**

Ruth Hálová pocházela z česko-německé rodiny židovského původu, která se díky aktivní matce dostala mezi tzv. Wintonovy děti, a v roce 1939 tak odjela vlakem do Anglie. Po pendlování mezi několika britskými rodinami a studiu na několika školách se Ruth v roce 1945 rozhodla vrátit zpět. Právě ústecké nádraží se stalo místem, kde se naše hrdinka opět setkala se svou matkou, která přežila hrůzy terezínského ghetta. Následně vystudovala mikrobiologii na Univerzitě Karlově v Praze, vdala se, měla dvě děti, celý život

pracovala ve zdravotnictví. Zemřela v obci Holubov v roce 2020 ve svých 94 letech.

Ruth tedy ztělesňuje příběh o šťastném dětství, o válečném konfliktu, jehož součástí byly i děti, o odloučení od rodiny a o extrémní vnitřní síle přežít v prostředí náhradní péče i v cizí zemi. Důležitou roli v jejím osudu hraje také pomoc pedagogů při využití talentu správným směrem, návrat a setkání s nejbližšími, ochota žít dál svůj život, sdílení s dalšími generacemi a smířlivost.

Adéla Bierbaumer připravila „komiksovou“ verzi příběhu. Každé okénko představuje



významný milník života Ruth i s popiskem. Druhou stěnu zpravovala Magdaléna Gurská, kde kolemjdoucí může spatřit vlakové nádraží, na kterém se vítá Ruth se svou matkou při návratu po konci války, včetně dalších významných dominant města. Obě autorky jsou uznávanými výtvarnicemi u nás i ve světě, obě také vystudovaly Fakultu umění a designu při UJEP v Ústí nad Labem. Celý projekt vznikl pod záštitou Dobrovolnického centra a finanční podpory Domu zahraniční spolupráce při Ministerstvu pro školství, mládež a tělovýchovu ČR.

Chtěl být strojvedoucím, míří na pozici výpravčího

Naše organizace se dlouhodobě snaží přilákat do svých řad mladé lidi. Jedním z těch, u kterých se to již podařilo, je signalista Ondřej Netušil. Původně chtěl být strojvedoucím, nakonec ho ale více lákalo podílet se na řízení dopravy. Jeho cílem je stát se výpravčím.

TEXT | Tomáš Johánek

Jaké byly vaše začátky na železnici?

Vyučil jsem se elektrikářem a chtěl jsem být strojvedoucím. Postupem času jsem zjistil, že mě tato práce vůbec neláká, rozhodl jsem se začít pracovat u Správy železnic. Zhruba před třemi roky jsem nastoupil do přípravného kurzu na signalistu. Jezdili jsme po jednotlivých stanicích, abychom vůbec poznali, co ta profese obnáší. Zkoušku D-03 a nástavbové zkoušky jsem složil v listopadu 2021, první samostatnou směnu jsem si odsloužil na Štědrý den toho roku na stavědle v Novém Strašeci. Je to

zajímavá práce, jsou zde pravidelné nástupy, víte, kdy půjdete domů. Už jsem si na tento režim zvykl.

Kde všude sloužíte?

Momentálně sloužím jako hradlař na hradle Kazín na trati Praha – Beroun a jako signalista v Lužné u Rakovníka. Pokud bych chtěl někam jít, je nejprve nutné zjistit, zda je tam volné místo. Pak následuje pár zkušebních směn a zkouška praktické způsobilosti pro danou stanici. To je něco jako autorizace u výpravčích. Důležité je zejména znát staniční řád i jeho přílohy a dále

veškeré poměry ve stanici. Pokud to vše zvládnete, dostanete doklad, že jste úspěšný a můžete zde sloužit. Platnost zkoušky praktické způsobilosti pro každou stanici je jeden rok, pro prodloužení platnosti dokladu musíte během roku odsloužit alespoň jednu směnu.

Co vám přináší vaše práce?

Přineslo mi to spoustu nových lidí do života, pak samozřejmě nějaké dovednosti. Učím se od výpravčích nebo od kolegů, práce mi nezevšední, a hlavně mě to neskutečně baví. Děláním, co jsem chtěl.



Jaké máte plány do budoucna?

Chtěl bych být výpravčím v nějaké klidnější stanici, alespoň ze začátku. Ideální by byl třeba Nižbor. Musím ještě dodělat maturitu, tu bych měl mít příští rok, pak bych rád nastoupil do kurzu na výpravčího. Pokud by tedy byla možnost.

Jak se vám práce na železnici promítá do soukromého života?

Rodinu nemám, osobní život tak zatím moc neřeším. Přesto se do určité míry musím přizpůsobit. Sloužím noční i víkendy, zatím ale nemám pocit, že by mi tato práce něco brala. Jsem střídač a sloužím jen pár směn v měsíci. O prázdninách jsem tady byl i v pracovních dnech, během školního roku o víkendech. Rád bych si také udělal seznání pro nějakou další stanici, například Krupou nebo Řevničov, případně Hostivici nebo Jeneč. Mám velmi úzký vztah k této lokalitě a chtěl bych tady zůstat. Provozní obvod Beroun je moje srdcovka.

UČITELÉ TECHNICKÝCH ŠKOL SE SEZNAMOVALI S NOVÝMI PŘEDPISY

Na konci srpna se v Masarykově salónku stanice Praha-Dejvice konalo již třetí sympozium, které je setkáním gestorů železničních předpisů a učitelů klíčových technických a dopravních škol. Jeho cílem bylo představit novinky v předpisech, vyměnit si dobré i špatné zkušenosti z praxe a také přispět k užšímu propojení středoškolských a vysokoškolských učitelů s předními odborníky Správy železnic.

Setkání se zúčastnilo celkem 21 pedagogů ze středních, vyšších odborných a vysokých škol. Tématem sympozia byly letos především nový předpis SŽ Z3 a prezentace pomůcek k výuce předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ. Na začátek dvoudenní akce se konala exkurze na elektrodispečinku Křenovka spojená s přednáškou o Novém spojení a vycházka do terénu k Novému spojení a k tunelům pod Vítkovem. Průvodci pedagogů zde byli Jiří Krouský a Michal Bahenský. Sympozium organizovala skupina spolupráce se školami personálního odboru Generálního ředitelství společně s odborem předpisů a technologie, konkrétně pod taktovkou Jiřího Manycha a Adama Ritschela.



SPORTOVNÍ HRY NA PRAŽAČCE PŘILÁKALY DESÍTKY DĚTÍ

První zářijovou neděli se v pražském areálu Pražačka konaly Sportovní hry železničářů pro děti. Záměrem této akce je, aby si děti a rodiče společně zaspotovali a dobře se pobavili. A to se jednoznačně povedlo. Pro děti byla připravena řada sportovních disciplín, za které mohly získat trofeje v podobě medailí, diplomů a dalších cen. Dostávaly také tzv. železničářky, které pak mohly vyměnit v obchůdku za různé odměny. I díky krásnému počasí se celá akce vydařila a všichni se už nyní těší na další hry v příštím roce.

Sleva 100 Kč do konce října na neomezený hlasový tarif s VPN Family

Užijte si i vy všechny výhody neomezeného hlasového tarifu do konce října za speciální ceny. Objednejte si či změňte stávající hlasový tarif ve VPN Family na neomezený hlasový tarif Povídám si ve VPN Family – Vodafone nebo Bavím se ve VPN Family – O2. Získáte na ně slevu 100 Kč.

Do konce října tak zaplatíte za tarif Povídám si pouze 225 Kč měsíčně a za tarif Bavím se 269 Kč. Volejte a posílejte SMS zprávy do všech sítí neomezeně za výhodnou cenu! K objednávce nové SIM s neomezeným hlasovým tarifem získáváte nárok na dotaci mobilního telefonu v e-shopu VPN Family, a to v hodnotě až 3000 Kč. Například telefon Samsung Galaxy A14 5G 64 GB zakoupíte za zvýhodněnou cenu 1982 Kč místo původních 4982 Kč.

Období sledování telky nám pomalu začíná, a proto vám

přinášíme rozsáhlé změny v programové nabídce telky Kuki. V tarifech Kuki S, Kuki M a Kuki L lze od 1. srpna 2023 sledovat o desítky kanálů více než doposud, a to za původní cenu tarifu. K dispozici máte dvě licence pro fixní zařízení a až 5 pro další mobilní zařízení (prohlížeč, tablet, mobil atd.). Objednejte si Kuki TV do 27. 11. 2023 a soutěžte o Kuki na rok zdarma!

Výhodné tarify ve VPN Family si může každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic objednat na portálu <https://family.cdt.cz> nebo na telefonním čísle 972 111 333.

Už 15 let vám poskytujeme výhodné mobilní služby. Připojte se do drážní rodiny VPN Family i vy a ušetřete!

VPN Family

Sleva 100 Kč na neomezené volání

15 LET VPN FAMILY

V Trutnově jsme prezentovali hasičský vlak i některé profese

V sobotu 17. září se naši kolegové zúčastnili regionálního dne železnice v obvodu depa kolejových vozidel v Trutnově. Hlavním cílem účasti na této akci byla snaha zvýšit povědomí o konkrétních profesích, ve kterých je napříč oblastními ředitelstvími největší nedostatek zaměstnanců.

TEXT **Radek Borůvka**

Po celé září se konají regionální dny železnice na různých místech Čech a Moravy. Klíčovým reprezentantem naší organizace byl letos všude historický požární vlak HZS Správy železnic, u kterého se široké veřejnosti s nadšením věnovali zástupci jednotlivých jednotek drážních hasičů, v Trutnově konkrétně z JPO Nymburk. Pro děti a jejich rodiče byl v depu připraven bohatý doprovodný program, ukázka modelových kolejišť, simulovaná srážka lokomotivy s osobním automobilem na přejezdu včetně zásahu IZS a velké množství stánků s tematickými předměty.

Regionální den železnice v Trutnově se stejně jako v předchozích letech vydařil, zájem ze strany veřejnosti byl vysoký. Úspěchem našeho stánku bylo získání nových zaměstnanců na hlavní pracovní poměr, a sice na pozici výpravčí v provozním obvodu Praha hl. n. a signalista pro provozní obvod Kolín. Tito zaměstnanci v nejbližší době zahájí přípravu pro vykonání příslušných odborných zkoušek. Dalším pozitivním výsledkem byl rozhovor s více než desítkou rodičů a jejich dětmi o možnosti studia na partnerských středních školách, zvolení nevhodnějšího postupu vzhledem ke konkrétním zájmům dětí a výběr nevhodnějších profesí tak, aby budoucí studenti byli co možná nejspokojenější.

O 14 dní dříve se všichni příznivci světa na kolejích sešli na regionálním dni železnice v Praze v areálu stanice a depa ve Vršovicích. Návštěvníci se zde měli možnost seznámit s historickým požárním vlakem tvořeným plošinovým



vozem, na kterém byl vystaven terénní nákladní automobil Tatra 805, a uzavřeným vagónem s motorovou stříkačkou pro čerpání vody přímo ze železniční cisterny umístěné na konci vlaku. Na dalším našem stanovišti byly k vidění ukázky praktického nácviku první pomoci od profesionálních záchranářů. Zde si mohli dospělí i děti

prakticky vyzkoušet, jak přistupovat ke zraněnému a jak k resuscitaci. Připravené jsme měli i zajímavé kvízy a soutěže. Expozicí prošlo několik tisíc lidí. Zastoupení Správy železnic nechybělo ani na dalších regionálních dnech, konkrétně v České Třebové, Liberci a v Čelechovicích na Hané, a hlavně na Národním dnu v Bohumíně.

Naši zástupci zabodovali na jubilejním ročníku volejbalového turnaje

V sobotu 9. září se na volejbalových kurtech Na Rybníčku ve Žďáru nad Sázavou uskutečnil již 30. ročník tradičního turnaje O pohár ministra dopravy ČR. Letos se ho zúčastnili i zástupci naší organizace a rozhodně se v konkurenci 22 týmů neztratili.

TEXT **Tomáš Johánek**

Účastníky turnaje s poměrně dlouhou tradicí jsou smíšené týmy reprezentující nejen organizace z resortu dopravy. Ty byly rozděleny do tří kategorií – amatérské, poloprofesionální a profesionální. Druhé dvě kategorie byly pro boje v základních skupinách sloučeny. Mezi

poloprofesionály se letos přihlásil tým složený ze zástupců odboru přípravy staveb Generálního ředitelství, Správy železniční telematiky a Stavební správy západ, která měla mezi šesti hráči největší zastoupení. Mezi amatéry pak statečně bojovali zástupci OŘ Ústí nad

Labem. Ti nakonec ve své kategorii skončili druzí, společný tým několika odborů a dvou organizačních jednotek obsadil v poloprofesionální kategorii třetí místo.

Atmosféru turnaje přibližuje jeho účastník, náměstek ředitele SSZ Petr Vaníček: „Turnaje jsme se zúčastnili v šesti lidech, chtěli jsme jet ve větším počtu, ale zabránila tomu zranění i další důvody. Hrál se od osmi hodin do zhruba 18 hodin, celkem jsme odehráli pět zápasů. Organizace byla naprosto skvělá, bojovalo se na pěti kurtech s profesionálními rozhodčími, postaráno bylo i o úpravu kurtů.“ Jak dále prozradil, se svými spoluhráči pravidelně netrénují, většina hráčů se ale volejbalu věnuje rekreačně. Podle jeho slov bylo přínosem i na této akci potkat lidi z oboru, zástupce dalších organizací z resortu dopravy. Během slavnostního vyhlášení výsledků byl čas i na neformální rozhovory.

„Turnaje jsme se zúčastnili poprvé, pokud ale bude možnost, rádi přijedeme i příští rok. Protože nás od druhého místa dělil jeden bod, máme k účasti motivaci,“ dodal na závěr Petr Vaníček.



ČD TRAVEL



Wellness hotel Babylon, LIBEREC

- cena se snídaní na 2 noci od 2440 Kč, lze prodloužit
- při pobytu 2 dospělých osob mají až 2 děti do 13 let ubytování zdarma
- neomezené vstupy do AQUAPARKU, LUNAPARKU, IQPARKU, science centra iQLANDIE, 1x vstup do ZOO Liberec a do 18jamkového Indoor Adventura Golfu



Hotel Akvamarín, BEŠEŇOVÁ, SR

- pobyt možný na libovolný počet nocí, se snídaní nebo polopenzí
- neomezené vstupy do aquaparku, vstup do saunového světa a bonus (zpáteční lístky na lanovky ve Vysokých/Nízkých Tatrách)
- ceny od 3500 Kč za osobu na 2 noci

OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Na úzkokolejky mohou zatím pouze speciální stroje
Dražní úřad vydal úřední povolení k provozování regionálních úzkokolejných drah Jindřichův Hradec – Obrataň a Jindřichův Hradec – Nová Bystřice s platností od 3. října 2023. Stalo se tak na základě žádosti společnosti Správa úzkokolejných drah s.r.o., která je tak novým provozovatelem obou tratí. Rozhodnutí je zatím nepravomocné.

„Vydání úředního povolení znamená, že se po tratích mohou pohybovat pouze speciální stroje určené pro zajištění provozuschopnosti dráhy, ale není možné na nich provozovat jakoukoli drážní dopravu,“ říká ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. Provozování osobní nebo nákladní dopravy na těchto tratích bude možné až po získání osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy, o které však zatím nikdo nepožádal.

Obě regionální tratě nejsou fakticky provozovány od 3. října loňského roku, kdy společnosti Jindřichohradecké místní dráhy skončila platnost vydaného osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Následně jí byla z důvodu finanční nezpůsobilosti odejmuta i licence dopravce a úřední povolení k provozování obou drah.

