

# MODERNÍ ŽELEZNICE

**PPP PROJEKTY**  
urychlí výstavbu,  
jejich příprava je  
ale náročnější

02

**NA MODERNIZOVANOU  
TRAŤ**  
mezi Vlkovem  
a Křižanovem se  
vrací vlaky

04

**REVIZE  
NAŘÍZENÍ TEN-T:**  
závazek i příležitost

06

## PRAHA – LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA



Vizualizace budoucí stanice Praha-Letiště Václava Havla

# Pilotní PPP projekt na české železnici přitahuje pozornost investorů

**Modernizace současné železnice a výstavba nové mezi stanicemi Praha-Veleslavín a Praha-Letiště Václava Havla se bude realizovat s využitím soukromého kapitálu formou projektu PPP. Nedávná prezentace v rámci Investorského dne PPP přilákala značný zájem potenciálních investorů.**

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

První železniční PPP projekt se týká také výstavby multimodálního terminálu Dlouhá Míle a nové zastávky Praha-Liboc. Ministerstvo dopravy a Správa železnic plánují vyhlásit výběrové řízení na koncesionáře ještě před Vánocemi. Zadávací řízení začne kvalifikační fází, kde budou muset uchazeči doložit zejména své zkušenosti s obdobnými projekty. Následně zadavatel vyhodnotí předloženou kvalifikaci a vybere postupující do dalšího kola. „Základní parametry projektu budou vycházet z úspěšné realizace dálnice D4 formou PPP, se zohledněním železničních specifik. Investoři tak mohou předpokládat, že dostanou kvalitně připravený projekt podle mezinárodních

standardů,“ přiblížil ministr dopravy Martin Kupka. Trať na Letiště Václava Havla představuje historicky první železniční projekt v Česku, který je založen na partnerství soukromého a veřejného sektoru. Vybudování chybějícího železničního spojení mezi Veleslavínem a mezinárodním letištem bude mít pozitivní dopad pro Pražany, ekonomiku hlavního města i celé země. Současně pomůže turismu, umožní výrazný kapacitní rozvoj letiště v Ruzyni a pozitivně ovlivní i životní prostředí a dekarbonizaci. Celý projekt je z mnoha důvodů unikátní, například tím, že je v jednání zapojení několika bank, včetně Evropské investiční banky nebo Evropské banky pro obnovu a rozvoj.

### SOUKROMÝ KAPITÁL ZAPLATÍ I VÝSTAVBU VRT

„Naším cílem je, aby v roce 2030 bylo možné dojet vlakem z centra Prahy až na Letiště Václava Havla. Chceme tak zlepšit dopravní obslužnost, snížit hluk i emise CO<sub>2</sub> a tomu podřízujeme veškeré kroky včetně hledání alternativních zdrojů financování,“ uvedl náměstek generálního ředitele Správy železnic pro modernizaci dráhy Mojmír Nejezchleb. Úspěšná realizace pilotního PPP projektu by měla otevřít dveře pro využití tohoto modelu i v dalších železničních projektech včetně vysokorychlostních tratí. Vláda v září doporučila využít budování metodou spolupráce veřejného a soukromého sektoru u tří částí sítě kolejí pro vysokorychlostní vlaky

### ZÁJEM O ÚČAST NA INVESTORSKÉM DNI PPP PŘEKVAPIL

Prezentace v pražské Fantově budově přilákala více než 200 zástupců investorů, stavebních firem a financujících institucí, dalších 80 se připojilo online. Akce sloužila pro širší představení projektu odborné veřejnosti zejména z řad potenciálních účastníků veřejné soutěže. Oproti výstavbě dálnic formou PPP bude v budoucnu nutné nastavit rozhraní mezi částí zařízení ve správě koncesionáře a částí ve správě naší organizace. Koncesionář bude po realizaci projektu trať 20 až 25 let udržovat.

na střední, jižní a severní Moravě. Jde celkem o 205 kilometrů rychlých tratí s investičními náklady 179 miliard korun. Konkrétně se jedná o projekty VRT Moravská brána s délkou 91 km a celkovými náklady 96 miliard, VRT Jižní Morava s délkou 39 kilometrů a náklady 23 miliard a RS Střední Morava s délkou 75 km a náklady 60 miliard korun. Soukromý partner (koncesionář) bude mít ve všech třech projektech za úkol provést výstavbu, zajistit si pro ni potřebné financování

a uvedené úseky dlouhodobě udržovat ve smluvně stanovené kvalitě. Stát bude koncesionáři platit až od doby uvedení do provozu a platby budou probíhat na základě dostupnosti. Jednotlivé projekty mají být realizované odděleně na základě samostatných výběrových řízení, a to postupně v čase s dostatečnými odstupy s ohledem na jejich majetkoprávní připravenost, na realizaci ostatních (PPP) projektů dopravní infrastruktury v ČR, na makroekonomickou situaci a na další související faktory.

### Vizualizace budoucího terminálu Praha-Dlouhá Míle



**PŘIPRAVUJE SE LEPŠÍ SPOJENÍ DO RAKOUSKÉHO LINCE**

Studie zaměřená na společnou strategickou perspektivu pro trasu Praha – České Budějovice – Lince jako možnou novou vysokokapacitní trať je cílem dohody o přeshraniční spolupráci, kterou jsme podepsali s rakouským správcem železniční infrastruktury ÖBB-Infrastruktur. Díky vzájemné spolupráci se může trať České Budějovice – Lince stát plnohodnotným napojením české železnice nejen do Rakouska, ale také dále do jižní a západní Evropy.

**MODERNÍ TERMINÁL PROPOJÍ VLAKY S AUTOBUSY I MHD**

Proměna jihlavského městského nádraží v moderní dopravní terminál začíná. Správa železnic a město Jihlava slavnostně zahájily přestavbu stanice a přednádražního prostoru. Stavbaři vybudují zcela novou budovu, která poslouží jako záze- mí nejen pro cestující z vlaků, ale také z autobusů a MHD. Celkovou přestavbou projde i kolejiště včetně nástupiště, bezbariérový přístup k nim zajistí podchod s výtahy. Dokončení prací se plánuje v polovině roku 2026.



**MODERNIZACE TRATÍ V KRÁLOVÉ-HRADECKÉM KRAJI MÁ ZELENOU**

Naše organizace může pokračovat v projektové přípravě modernizace tratí na sever od Hradce Králové ještě před projednáním studie proveditelnosti rychlého spojení RS5 Praha – Wrocław. Umožnila to výjimka, kterou schválila Centrální komise Ministerstva dopravy. Výjimka se týká konkrétně modernizace a zdvoukolejnění úseku mezi Hradcem Králové a Jaroměř, trať Jaroměř – Česká Skalice – Náchod česká elektrifikace a částečné zdvoukolejnění i výstavba tzv. Vysokovské spojky. V úseku Náchod – Meziměstí – státní hranice dojde opět k elektrizaci a ke zkapacitnění trati.

# PPP projekty urychlí výstavbu, jejich příprava je ale náročnější

**V souvislosti s omezenými možnostmi státního rozpočtu se stále více hovoří o využívání externích zdrojů financování. O které konkrétně jde a jaké v nich mají místo PPP projekty, jsme se zeptali ředitelky odboru externího financování a PPP Radky Šnajdrové.**

TEXT | Tomáš Johánek

**Co je to vůbec externí financování? Jaké můžeme využít zdroje?**

Externí financování je financování ze zdrojů mimo Státní fond dopravní infrastruktury a mimo kapitolu dopravy státního rozpočtu. Každý externí zdroj má své specifické podmínky, které musí projekt splnit, aby získal podporu. Typickým příkladem externího zdroje jsou pro nás evropské fondy, které se implementují na základě operačních programů či programů Evropské komise (např. Connecting Europe Facility – CEF). V současné době se rozvíjejí i nové externí zdroje, jako je například Modernizační fond, financovaný z výnosů emisních povolenek, nebo projekty Public Private Partnership (PPP), které jsou založené na smluvním vztahu mezi veřejným zadavatelem a soukromým partnerem s cílem zajistit veřejnou infrastrukturu nebo službu. Mezi externí zdroje se řadí také půjčky, v našem případě zejména od Evropské investiční banky (EIB).

**Kolik finančních prostředků jsme už vyčerpali ze současného rozpočtového období EU a na které největší projekty podpora směřuje?**

Největšími externími zdroji, které využíváme pro financování našich investic, jsou Operační program Doprava (OPD), CEF a unikátní dočasný zdroj Národní plán obnovy (NPO), který vznikl jako reakce na složitou ekonomickou situaci zemí EU po pandemii covidu, energetické krizi a následně i ve spojení se začátkem války Ruska proti Ukrajině. V současné době máme z OPD k dispozici 27,13 miliardy korun. Z CEF jsme získali dotaci ve výši 33,1 miliardy, z NPO je pak pro železnici k dispozici 24,4 miliardy. Největší dotaci na jeden projekt jsme získali z programu CEF na modernizaci železničního uzlu Česká Třebová, a to více než sedm miliard korun. Jako další mohu jmenovat například dotaci pro rekonstrukci stanice Praha-Smíchov (3,4 miliardy) a modernizaci trati Praha-Bubny – Praha-Výstaviště (2,5 miliardy). Z Programu Doprava jde největší získaná dotace ve výši 3,13 miliardy na modernizaci trati Kladno – Kladno-Ostrovec. Dalšími velkými projekty jsou například modernizace trati mezi Pardubicemi a Stěblovou s dotací 2,42 miliardy a rekonstrukce stanice Brno-Královo Pole s příspěvkem ve výši 2,53 miliardy korun.



**PPP PROJEKTY JSOU OBVYKLE POSTAVENÉ RYCHLEJI, LEVNĚJI A KVALITNĚJI DÍKY SNAZE KONCESIONÁŘE O RYCHLOU NÁVRATNOST INVESTOVANÝCH PROSTŘEDKŮ.**

**Co všechno lze momentálně financovat prostřednictvím evropských peněz?**

Máme velkou výhodu v tom, že železnice je udržitelná a zelená, což nám usnadňuje získávat na naše investiční aktivity a rozvoj evropské dotace a podporované úvěry od EIB. Pro nás jsou těmi zásadními zejména investice do výstavby transevropských dopravních sítí a do snižování energetické náročnosti a přechodu na bezemisní zdroje. Prostředky Fondu soudržnosti, o které žádáme z tradičních zdrojů OPD a CEF, jsou určeny pro dobudování klíčové železniční sítě TEN-T. Z prostředků na snižování energetické náročnosti (OPTAK, NPO) se snažíme financovat úsporná energetická opatření v podobě instalace fotovoltaických elektráren nebo rekonstrukcí budov. Nově se diskutuje o využití prostředků z prodeje emisních povolenek v rámci Modernizačního fondu

úspor v řešení. PPP projekty jsou obvykle postavené rychleji, levněji a kvalitněji díky snaze koncesionáře začít dostávat investované prostředky co nejdříve zpět. Rizika výstavby a údržby jsou rozdělena mezi nás a koncesionáře podle toho, co kdo umí lépe řešit. Vícepráce na stavbě u PPP jsou výrazně nižší než u klasické výstavby, rizika přejímá dodavatel. Nevýhodou je určitě náročnější organizace přípravy projektu PPP. Železnice je také velmi specifická a počet možných dodavatelů je omezený. Ve smlouvě s koncesionářem není možno nastavit implementaci nových technologií, jež v době výběrového řízení/soutěžního dialogu nejsou známy, např. FRMCS. Tyto situace lze řešit až procesem podobným dodatkům ke smlouvě o dílo, což stavbu prodražuje.

**Jakým způsobem bude v budoucnu fungovat železniční trať, jejíž výstavba bude financovaná soukromým kapitálem, a kdo se bude starat o její údržbu?**

Trať bude fungovat standardním způsobem jako všechny ostatní v naší správě, dopravce a cestující rozdíl nepoznají. Pouze část údržby, kterou standardně provádíme my, bude zajišťovat koncesionář. Ten trať po dokončení modernizace či výstavby uvede do provozu a předá ji do majetku Správy železnic. Údržbu železniční trati a ve smlouvě definovaných objektů a technologií bude zajišťovat koncesionář. Své činnosti bude koordinovat se Správou železnic, která bude mít k tomuto účelu sestavený tým. Koncesionář bude dostávat pravidelnou měsíční platbu za dostupnost, která může být při neplnění klíčových ukazatelů snížena (např. z důvodu nedodržení pravidelnosti údržby, dostupnosti a spolehlivosti infrastruktury, péče o objekty, geometrie trati apod.). Řízení provozu, výběr poplatku za dopravní cestu, jízdní řády, objednávka rozsahu dopravy a klíčové prvky síťové infrastruktury zůstanou v zodpovědnosti Správy železnic.

na investice typu prostých elektrizací. Podporovaným tématem jsou dlouhodobě technologie a digitalizace. Velké akce typu ERTMS a zabezpečovací zařízení mohou získat dotaci z CEF a Programu Doprava. Z OP Podnikání a Inovace pro konkurenceschopnost a z navazujícího Národního plánu obnovy v gesci MPO jsme získali podporu pro velký projekt digitalizace – Digitální technické mapy železnice. IROP podpořil dva projekty v oblasti kybernetické bezpečnosti.

**V současné době se hodně mluví o využití spolupráce se soukromým kapitálem při financování některých projektů. Jaké jsou výhody a případně nevýhody projektů PPP?**

Ano, tento přístup má své výhody i nevýhody. Výhodou je zejména to, že stát formou financování PPP řeší nedostatečnou kapacitu pro budování velkých dopravních staveb, ať už technické, finanční, personální, či materiální. Dodavatel (tzv. koncesionář) je zpravidla flexibilnější v uplatňování inovací a hledání

**MGR. RADKA ŠNAJDROVÁ**

Ředitelka odboru externího financování a PPP  
Narodila se v roce 1972. Studovala obor Mezinárodní vztahy a evropská studia na Metropolitní univerzitě v Praze. Ve Správě železnic začala pracovat v roce 2003 v samostatném oddělení fondů EU. Od 1. 3. 2021 vedla oddělení externího financování v rámci odboru dotačního managementu EU, od 1. 4. 2023 samostatné oddělení externího financování. K 1. 10. 2023 byla jmenována ředitelkou odboru externího financování a PPP.



**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

## Obnovou projde další historická nádražní budova v Plzni

Ještě letos začne rekonstrukce památkově chráněné nádražní budovy ve stanici Plzeň-Jižní Předměstí. Více než sto let starý novorenesanční objekt čeká celková obnova,lepší se zázemí pro cestující, veřejně přístupné prostory budou bezbariérové.

Zahájení stavby se plánuje letos v prosinci, hotovo bude na začátku roku 2027. Práce budou probíhat za provozu budovy a budou rozděleny do tří etap. Stavbaři provedou opravu střechy a fasády, výměnu oken a dveří a také úpravu veřejně přístupných prostor. Pro zajištění bezbariérového přístupu se vybuduje výtah, který propojí odbavovací halu s nástupištěm, v jejichž úrovni vzniknou nová veřejná WC. Nainstaluje se i moderní informační a orientační systém.

Stanice Plzeň-Jižní Předměstí tvořily v minulosti dvě budovy. Starší secesní objekt, který se nachází dál od centra, pochází z roku 1905 a dnes slouží zejména pro kulturní účely. Stále narůstající počet cestujících, zejména dělníků dojíždějících za prací do nedalekých Škodových závodů, si vyžádal v roce 1921 výstavbu novorenesanční budovy. Ta se začala používat jako příjezdová a nyní jí čeká celková rekonstrukce.



## Automatický systém upozorňuje dělníky na blížící se vlak

Bezpečnost při stavebních pracích prováděných za provozu vlaků zvyšuje systém ATWS, který se začal zkušebně používat při rekonstrukci traťového úseku z Karlštejna do Berouna. Zařízení automaticky detekuje blížící se vlak a upozorňuje na něj akustickou a vizuální výstrahou.

Řada staveb na železnici se odehrává za provozu vlaků. Důležitá je při tom ochrana stavebních dělníků pohybujících se v kolejišti. Při používání tohoto systému může být celé staveniště rozdělené na varovné sektory dlouhé několik set metrů. Pohyby vlaků

zaznamenávají kolejové kontakty připojené k vysílači. Z něj se pak přenáší signál do zařízení, které spustí akustickou a vizuální výstrahu. Odjezd vlaku ze staveniště se detekuje opět automaticky, případně manuálně stavebním personálem.

## K dispozici je první česká výhybka pro vysokorychlostní tratě

V areálu společnosti DT – Výhybkárna a strojírna v Prostějově se uskutečnila prezentace výhybky, která najde uplatnění na budoucí české vysokorychlostní železnici. Výrobek, který je výsledkem vlastního vývoje firmy, umožní v přímém směru jízdu vlaků rychlostí 350 km/h, při přejezdění na jinou kolej pak 230 km/h.

„Příprava vysokorychlostních tratí pokračovala do fáze, kdy už se projektují stovky kilometrů budoucích úseků. Proto je potřeba, abychom byli připraveni na jejich zprovoznění po všech stránkách. To je příležitost i pro český železniční průmysl, který má bohatou tradici a současně je konkurenceschopný i na světových trzích,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka.

Výrobky z prostějovské výhybkárny nacházejí uplatnění na koridorových tratích, kde se podílejí na zrychlování provozu. Už v roce 2007 tak byla ve stanici Poříčany instalována výhybka, která umožňuje jízdu do odbočného směru 130 km/h. Ještě o 30 km/h rychleji lze už čtyři roky jezdit do odbočky přes dvojici výhybek ve stanici Prosenice.



## Čtyřkolejný přejezd ve Studénce nahradí podjezd

Na jaře příštího roku začne výstavba podjezdu, který nahradí čtyřkolejný přejezd ve Studénce, na němž v roce 2015 došlo k tragické srážce Pendolina s kamionem. Podjezd bude určen pro osobní auta, vozidla integrovaného záchranného systému, cyklisty a chodce.

Namísto stávajícího úrovněvého křížení vznikne podjezd s celkovou délkou 26,5 metru a šířkou 12,3 metru. Tvořit jej budou tři vzájemně oddělené části: jízdní pás pro silniční vozidla, cyklistický pruh a chodník. Stejně budou členěné i nájezdové rampy navazující na podjezd na obou jeho koncích.

Nákladní auta budou využívat novou obslužnou komunikaci z dálnice D1 přes Butovickou ulici k průmyslovému areálu. Správa železnic už získala všechna pravomocná povolení k zahájení prací. Těsně před koncem je výkup potřebných pozemků a nemovitostí, zbývá podepsat poslední dvě smlouvy. Samotné zahájení stavby se plánuje příští rok na jaře, ke zprovoznění podjezdu dojde na konci roku 2026.

# Na modernizovanou trať mezi Vlkovem a Křižanovem se vrací vlaky

Už v listopadu se vrátí vlaky na rekonstruovanou trať mezi Vlkovem u Tišnova a Křižanovem, která je součástí nákladního koridoru z Kolína přes Havlíčkův Brod do Brna. V současné době zde probíhají stavební práce, které umožní spuštění provozu, zcela hotovo bude příští rok.

TEXT Tomáš Johánek



Práce na zastávce v Ořechově

Na zmíněném traťovém úseku se realizují hned dva projekty. Jeden je obnova mezistaničního úseku mezi uvedenými stanicemi a druhý pak přestavba stanice Vlkov u Tišnova. V současné době už je v téměř celé délce přibližně 11 kilometrů položen železniční svršek a postupně se svařují bezстыkové koleje. Také se už chystá dokončení infrastruktury pro elektrickou trakci, natahují se dráty. Kontinuálně pokračuje kabelizace. Stále se

pracuje na mostech a propustcích, hotová je již opěrná zeď za Osovou Bítýškou. Na ořechovské zastávce finišují práce na novém podchodu, dokončená jsou nástupiště. Na zastávce Osová Bítýška stojí základy nové lávky, jejíž konstrukce se připravuje ke svaření. Lávka bohužel nebude plně funkční k datu obnovení provozu, pro imobilní občany či pro matky s kočárky budeme zajišťovat až do jejího zprovoznění, tedy 20. prosince, bezpečný přechod

přes koleje. Prodloužení výstavby lávky souvisí s nutností upravit ji pro potřeby budoucí VRT. I tato zastávka už má dokončená nástupiště. Intenzivně se pracuje ve vlkovské stanici, kde je dokončená technologická budova. Nejprve musí pořádně vyschnout, aby se sem mohla začít instalovat technologie. Vlaky zde už ale zastavovat nebudou, proto se také odstranila nástupiště i podchod. Naopak cestujícím se již osmý říjnový den otevřela nová zastávka Vlkov-Osová, která je umístěna blíže samotné obci. Následně zde začaly zastavovat osobní vlaky.

## HOTOVO BUDE PŘÍŠTÍ ROK

Hlavní výluka, během které byl zcela přerušena provoz mezi Křižanovem a Vlkovem u Tišnova, skončí na počátku listopadu. Následně budou probíhat dokončovací práce včetně přepínání zabezpečovacího zařízení, které však cestující, tedy s výjimkou dokončování zmíněné lávky v Osově Bítýšce, nijak nepocítí. Na nové zabezpečení přepneme provoz na trati v lednu příštího roku, následně bude úsek dálkově řídit výpravčí z Křižanova. Celá stavba skončí na jaře, přibližně na duben se pak plánuje definitivní podbití kolejí, což

si vyžádá krátkodobé výluky, pravděpodobně i noční. Vždy ale zachováme jednokolejný provoz. Pokud shrneme oba projekty, cestujícím znatelně pomůže zejména nová zastávka Vlkov-Osová, která výrazně zkrátí docházkovou vzdálenost obyvatelům Vlkova a nedaleké Osové. Přínosem bude také bezbariérová přístupnost všech nových nástupišť. Pokud jde o mezistaniční úsek, výraznou změnou je zvýšení maximální traťové rychlosti až na 160 km/h, a to díky změně poloměrů oblouků. V Ořechově se zase dočkají protihlukové stěny chránící mateřskou školu.

## Povodně zastavily provoz na desítkách traťových úseků

V polovině září zasáhly zejména Moravskoslezský a Olomoucký kraj rozsáhlé povodně, které poškodily i železniční tratě. Uzavřeno bylo téměř osm desítek traťových úseků, včetně hlavního koridoru. Hasiči Správy železnic řešili téměř 300 mimořádných událostí.

TEXT Tomáš Johánek (s využitím TZ)

Největší komplikace představovalo zastavení provozu na koridorovém úseku od Hranic na Moravě přes Ostravu a Bohumín až na hranici s Polskem. Týden po opadnutí vody z ničivých povodní se podařilo postupně obnovit provoz na významné části železniční sítě Ostravska. Nejprve se začalo jezdit na Slovensko přes ostravské Vítkovice a Kunčice. Následovalo zprovoznění frekventovaného nádraží Ostrava-Svinov a úseku

mezi Ostravou a Frýdkem-Místkem. Mimo provoz zůstaly ve Svinově eskalátory a výtahy, které byly zaplaveny vodou. Do konce září se pak obnovil provoz na navazujícím úseku ze Svinova přes ostravské hlavní nádraží do Bohumína a dále do Dětmovic.

Podařilo se také obnovit provozuschopnost na tratích z Kravař do Hlučína a do Chuchelné. Navazující napojení na Opavu je ale zatím ke konci září mimo provoz.

Vlaky neprojedou ani mezi Ostravou a Opavou. Povodně tuto trať poškodily velmi výrazně, oprava si vyžádá týdny nebo i měsíce. Nejkomplikovanější situace zůstává v severní části Olomouckého kraje. U tratí na Jeseníku je poškození fatální, zde se uvedení do provozu očekává na některých místech až v řádech měsíců.

Na zasažených úsecích bylo nejprve nutné provést detailní kontroly stavu železničního svršku, spodku



i mostních objektů, ale také zabezpečovacího zařízení a všech ostatních technologií. Poničená místa pak bylo potřeba sanovat – to znamenalo třeba jen doplnění šterkového

lože a usazení koleje do správné polohy, jinde se to ale neobejde bez nového vybudování násypů či opěrných zdí a v takových místech se trať postaví de facto nová.

# Nádraží u Českého Heršláku nabylo na významu po roce 1918

Pohraniční přechodová stanice Horní Dvořiště bývá někdy označována jako Český Heršlák. Pravdou sice je, že právě k této obci přiléhá, téměř celé nádraží ale leží v katastru Horního Dvořiště. Jeho součástí je ostatně i zmiňovaný Český Heršlák.

TEXT **Marek Binko**

Tento trochu zeměpisný zmatek se promítal v průběhu času i do názvu stanice. Zdejší nádraží, ať mu už říkáme jakkoliv, píše svou historii od roku 1871, kdy byla v úseku České Budějovice – Summerau dokončena přestavba původně koněspřežné železnice z Českých Budějovic do Lince a Gmundenu. Tu v roce 1857, tedy po třiceti letech provozu, převzala společnost Dráha císařovny Alžběty (KEB). Její hlavní trať byla přitom dnešní Západní dráha z Vídně do Salzburgu včetně odbočky z Welsu do Pasova. Náhrada koněspřežky na rakouském území vedla ze Svatého Valentína dnes již zrušenou trať a do Lince byla původně pouze odbočka.

Nádraží Český Heršlák nebylo původně nijak důležité. Mělo tři dopravní koleje, jednu manipulační a menší výpravní budovu, stejnou, byť zrcadlově obrácenou, jako je dnes v Omlenicích. Zásadní zlom přišel v roce 1918, kdy zde vznikl hraniční přechod. Stávající budova byla nejprve doplněna o menší přízemní přístavbu, záhy však byly vystavěny dva nové objekty a značně rozšířeno kolejiště. Nádražní budova, umístěná blíže k Budějovicím, byla předána do užívání v roce 1921. Jaroslav Grüner, Jan Rokos a Augustin Škudla ze skupiny pozemních staveb Ředitelství státních drah v Plzni ji



FOTO autor

Moderní železnice

pojali ve stylu art deco a jde o podélný přízemní trakt se zvýšenou střešou vestibulu uprostřed a na koncích s patrovými pavilony. Vedlejší provozní a obytná budova, jednopatrová s výraznou mansardovou střešou, byla dokončena v následujícím roce a jejími autory byli opět Jaroslav Grüner a Augustin Škudla. Mezi oběma budovami je spojovací krček s památkem připomínajícím 20. prosince 1918, kdy zde na území nově vzniklého Československa vstoupil prezident Tomáš Garrigue Masaryk.

Zajímavostí stanice byl i kolejový trojúhelník pro otáčení parních lokomotiv namísto

obvyklé točny. Za války, kdy bylo území zabráno Německem a nebyl zde tedy hraniční přechod, byly budovy nádraží využívány pro železniční učiliště. Po rekonstrukci v roce 1947 přišly o mnohé zdobné prvky. Trať z Českých Budějovic do Summerau, ještě v 90. letech velmi vytížená nákladní dopravou, byla v letech 1999–2001 elektrizována, přičemž v Horním Dvořišti byla zbořena i původní výpravní budova z roku 1871. Dnes, v době Schengenského prostoru, je význam stanice pro osobní dopravu i s ohledem na málo osídlenou krajinu minimální, čemuž odpovídá i využití tamní budovy.

## Co se děje v regionech

### V PODLEŠÍNĚ SE ZVÝŠILA BEZPEČNOST

Železniční stanice Podlešín se dočkala významné modernizace. Na konci léta, ve dnech 26. a 27. srpna, se zde uskutečnila instalace nových návěstidel, která je součástí rozsáhlejší rekonstrukce zabezpečovacího zařízení.

Stanice byla vybavena nejmodernějším zařízením 3. kategorie, které výrazně zvýšilo bezpečnost železničního provozu a umožnilo efektivnější řízení vlaků. Výhybky byly vybaveny elektromotorickými přestavnicí. Bývalá stavědla byla zrušena a výpravní nyní ovládá stanici dálkově.



### MEZI HOŘICEMI A OSTROMĚŘÍ PROŠLY OPRAVOU NEJEN KOLEJE

Lepší stav železniční infrastruktury a vyšší komfort pro cestující byly cílem opravy trati v úseku Hořice v Podkrkonoší – Ostroměří, která proběhla v uplynulých týdnech.

Došlo k výměně součástí železničního svršku, při které se nahradily nevyhovující pražce. Dále proběhlo strojní čištění kolejového lože, součástí opravných prací byla také obnova dvou propustků a oprava tří přejezdových konstrukcí.

Větší změnou prošla zastávka Dobrá Voda u Hořic, kde s ohledem na novou polohu koleje bylo nutno provést posun nástupiště. Nové je již s výškou nástupní hrany 550 mm nad kolejí. Současně se také přemístil přístřešek pro cestující, nástupiště má i nové osvětlení. Výluka se také využila pro zřízení propustku k odvodu srážkových vod v rámci budovné dálnice D35.

Na tuto stavbu navazuje výlukami oprava trati v úseku Hněvčevy – Hořice, při které dojde k souvislé výměně pražců a kolejnic v délce 1941 m. Součástí prací je také oprava dvou a zrušení tří propustků, oprava jednoho přejezdu a úprava nástupiště na zastávce Jeřice. Tyto opravy jsou dalším krokem v dlouhodobém zlepšování železniční infrastruktury v regionu a přináší zvýšení kvality služeb pro cestující.



### ZAČÍNÁ MODERNIZACE DVOU NÁDRAŽÍ NA LIBERECKU

Na začátku září se uskutečnilo slavnostní zahájení rekonstrukce nádraží v Chrastavě a Hrádku nad Nisou. Práce ve dvou sousedních stanicích na trati z Liberce do saské Žitavy potrvají do listopadu příštího roku. Cestující se díky nim dočkají bezbariérového přístupu k vlakům i pohodlnějšího přestupu na autobusy.

Obě železniční stanice budou komplexně modernizovány, a to včetně nádražních budov. V rámci stavebních prací v nich dojde k rekonstrukci nástupiště a zastřešení, což zvýší bezpečnost a komfort cestujících. K vlakům povedou nové podchody, bezbariérový přístup zajistí výtahy. Co se týká nádražních budov, v Chrastavě vznikne díky úpravám vnitřních prostor nová čekárna s hygienickým zázemím. Interiéry v Hrádku nad Nisou čeká celková modernizace, jejím výsledkem bude nejen prostorná čekárna, ale i komerční prostory.

Rekonstrukce se dotkne také zabezpečovacího zařízení na celém úseku z Liberce až na státní hranici s Polskem a Německem. Současně se zkrátí doba potřebná pro křižování vlaků. Provoz na trati budou řídit dispečeri z nového regionálního pracoviště v Liberci.



### NA PLZEŇSKÉM HLAVNÍM NÁDRAŽÍ JE NOVÁ SLUŽEBNA MĚSTSKÉ POLICIE

Městská policie Plzeň otevřela v polovině září novou služební místnost na plzeňském hlavním nádraží. Nové zázemí strážců pořádku přispěje ke zvýšení bezpečnosti na nádraží a v bezprostředním okolí.

Díky zřízení služebny mají občané snadný přístup k městské policii prostřednictvím speciálního interkomu, který je přímo propojen s operačním oddělením. Bude tak možné rychle nahlásit jakoukoli událost či neobvyklou situaci, která se v této lokalitě stane.

Služební místnost bude zároveň plnit preventivní funkci, neboť přítomnost mužů v uniformách posílí pocit bezpečí mezi cestujícími a návštěvníky nádraží. Kromě toho bude sloužit jako zázemí pro strážníky, kteří zde mohou řešit potřebnou administrativu.

„Velmi si cením spolupráce s Městskou policií Plzeň a jsem rád, že otevření služebny na plzeňském hlavním nádraží se stalo realitou. Stanici denně prochází tisíce cestujících a přítomnost strážníků přispěje ke zvýšení bezpečnosti v této lokalitě,“ uvedl při slavnostním otevření služebny ředitel OŘ Plzeň Radek Makovec.

**JABLONNÉ NAD ORLICÍ**  
**4. srpna**

Ve večerních hodinách projel v Jablonném nad Orlicí Os 7180 cestové návěstidlo Lc1 s návěstí zakazující jízdu a vjel do vlakové cesty Os 7185. Vlaky zastavily 32 m od sebe. Nikdo nebyl zraněn, hmotná škoda nevznikla.

**BENEŠOV NAD PLOUČNICÍ**  
**8. srpna**

Dopoledne v obvodu stanice Benešov nad Ploučnicí došlo za jízdy Mn 86116 k požáru lokomotivy 753.301-1. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 4 miliony Kč.

**VELKÉ BŘEZNO – ÚSTÍ NAD LABEM-STŘEKOV****11. srpna**

Po poledni se na přejezdu mezi stanicemi Velké Březno a Ústí nad Labem-Střekov střetl Nex 54999 s osobním automobilem Mercedes Benz C, který zůstal stát na přejezdu. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závory. Škoda byla vyčíslena na 2 miliony Kč.

**ZÁKUPY – MIMOŇ****12. srpna**

Dopoledne mezi stanicemi Zákupy a Mimoň začal za jízdy R 1331 hořet motorový vůz řady 845. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,9 milionu Kč.

**VESELÍ NAD MORAVOU – UHERSKÝ OSTROH****14. srpna**

Na přejezdu mezi stanicemi Veselí nad Moravou a Uherský Ostroh se ráno střetl Pn 53180 s osobním automobilem Volkswagen Polo. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závory. Škoda byla vyčíslena na 700 tisíc Kč.

**NOVÉ SEDLO U LOKTE****29. srpna**

Po poledni se v obvodu stanice Nové Sedlo u Lokte srazil Os 7307 s manipulačním vozíkem ponechaným v průjezdném průřezu pojízdné koleje. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 2 miliony Kč.

**DĚČÍN HLAVNÍ NÁDRAŽÍ****30. srpna**

Dopoledne se v obvodu střední kolejové skupiny stanice Děčín hlavní nádraží srazila posunující lokomotiva řady 743 s odstavenou elektrickou jednotkou řady 640. Lehce zraněn byl strojvedoucí posunující lokomotivy. Škoda byla předběžně vyčíslena na 2,5 milionu Kč.

# Revize nařízení TEN-T: závazek i příležitost

Zkratku TEN-T již určitě každý z nás slyšel. Transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Network) představuje síť železničních a silničních koridorů, mezinárodních letišť a vodních cest v EU. Vznikla v roce 1993 za účelem zvýšení kvality a propojení dopravní infrastruktury v Evropské unii.

TEXT David Bursík



Nové nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2024/1679, které vstoupilo v platnost 18. července 2024, završilo několikaletý proces revize politiky TEN-T. Ta klade velký důraz na rozvoj mezistátních spojení a propojení vnitrostátních železničních sítí, zejména vysokorychlostních, do jedné evropské železniční sítě. Transevropská dopravní síť by se měla postupně rozvíjet ve třech etapách s celkovým cílem vytvořit multimodální a interoperabilní celoevropskou síť splňující normy vysoké kvality při současném dodržení celkových cílů EU v oblasti klimatické neutrality a životního prostředí.

**KORIDORY HLAVNÍ SÍTĚ SE MĚNÍ NA EVROPSKÉ DOPRAVNÍ KORIDORY**

Revidované nařízení TEN-T zavádí kromě stávající hlavní a globální sítě zcela novou vrstvu, tzv. rozšířenou hlavní síť. Dokončení hlavní sítě (angl. Core Network) je stanoveno do roku

2030, dokončení rozšířené hlavní sítě (Extended Core Network) do roku 2040 a dokončení globální sítě (Comprehensive Network) do roku 2050. Dříve používané koridory hlavní sítě (Core Network Corridors, zkr. CNC) nahradí odlišně trasované Evropské dopravní koridory (European Transport Corridors, zkr. ETC). Územím Česka procházejí nově již jen dva koridory ETC namísto původních tří koridorů CNC. Došlo však pouze ke změně začlenění tratí do koridorů a nedochází k žádné redukci tratí zařazených v koridorech ETC. Trasování koridorů ETC se sjednotilo s trasováním železničních nákladních koridorů (Rail Freight Corridors, zkr. RFC), které rovněž prošly reorganizací. Z původních jedenácti koridorů RFC je nyní nově jen devět, Česko protínají namísto původních čtyř koridorů již jen dva, a to Baltsko-Jadranský (RFC 5) a Rýnsko-Dunajský (RFC 9). Začlenění tratí železniční sítě ČR do koridorů RFC ve srovnání s původním stavem zůstalo zachováno.

**MĚNÍ SE POŽADAVKY NA PARAMETRY TRATÍ**

Pro hlavní a rozšířenou hlavní síť jsou zavedeny nové parametry požadované rychlosti. Pro osobní dopravu 160 km/h a 100 km/h pro dopravu nákladní. Tratě musí být plně elektrizované, splňovat hmotnost na nápravu nejméně 22,5 t a zajišťovat průjezdný průřez odpovídající profilu P394 podle standardů UIC alespoň po jedné trati v rámci každého ETC, což umožní intermodální přepravy standardních návěsů o výšce až 4 m. Revize nařízení TEN-T zavádí také požadavky na přidělení kapacity určitému počtu nákladních vlaků o minimální délce 740 m na každé trati sítě TEN-T za den, stanovuje maximální doby pobytu nákladních vlaků v pohraniční přechodové stanici či maximální doby zpoždění vlaku na příjezdu do cílové destinace. Hlavní, resp. rozšířená hlavní síť musí být vybavena ERTMS do roku 2030, resp. 2040. V případě výstavby nových tratí po roce 2030 již musí být bez ohledu na vrstvu sítě TEN-T použit tzv. rádiový systém ERTMS, který je definován jako ETCS úroveň 2, který nevyžaduje traťová návěstidla a používá rádiový systém třídy A. Stejný princip platí také v případě modernizace zabezpečovacího zařízení od roku 2040. Mezi další priority revize nařízení patří přechod na standardní rozchod 1435 mm v zemích, kde dosud není běžný, vyšší bezpečnost železničních přejezdů, rozvoj a vývoj inovativních technologií (DAC, ATO, 5G) a rozvoj nových technologií pro alternativní paliva (vodíkové či bateriové vlaky). Všechny tyto priority politiky TEN-T již Správa železnic implementuje a některé se na naší síti již běžně používají. To je bezesporu důkazem, že Správa železnic je moderní, flexibilní a prosperující organizací, která se orientuje v evropských tématech a rychle přizpůsobuje novým podmínkám.

## První komentovaná prohlídka v Mostě byla úspěšná

Mostecké nádraží ožilo díky zahájení výstavy a dvěma komentovaným prohlídkám pro veřejnost s architektem Karlem Hájkem. Akce s názvem **Nádraží Most – minulost, současnost a budoucnost** přilákala v sobotu 14. září téměř tři stovky účastníků.

TEXT Eva Rubešová

Mezi přítomnými byli převážně obyvatelé Mostecka, bývalí i současní drážní zaměstnanci, zástupci magistrátu a Ústeckého kraje. Program nabízel jedinečnou možnost podívat se do míst ve stanici Most, kam se běžně člověk nedostane. Prohlídkový okruh obsahoval návštěvu bývalého bufetu, restaurace, dopravní kanceláře, reléové místnosti, měnicí stanice, krytu civilní obrany anebo bývalé nocležny ve dvanáctém patře administrativní budovy. Odtud se návštěvníkům naskytl výjimečný výhled na město a celé nádraží. V rámci prohlídky se architekt a specialista na dopravní stavby Karel Hájek zaměřil také na odbavovací halu a architekturu celého nádraží včetně přednádražního prostoru.

Ve stejný den byla zahájena také výstava, která na dvanácti panelech mapuje výstavbu a proměnu nádraží v čase. Její součástí je

návrh možné budoucí podoby stanice a myšlenka napojení Mostu na vysokorychlostní železnici díky odbočné trati. Výstava zde potrvá až do 14. října.

Cílem akce bylo přiblížit cennou ukádku moderní architektury v proměnách času a zapojit místní do změny vnímání železnice.



Těch, kterým mostecká železniční stanice není lhostejná, bylo téměř tři sta. Vysoký zájem veřejnosti je důkazem, že se lidé mají chuť dozvědět více o kvalitním veřejném prostoru. Z tohoto důvodu bude Správa železnic akci opakovat. Další zastavení plánuje v Roudnici nad Labem nebo v Chebu.



# Nejen drážní hasiči prokázali při letošních povodních své schopnosti

Letošní povodně, které zasáhly různé oblasti České republiky, představovaly vážnou zkoušku pro řadu našich kolegů. Především hasiči sehráli během krizových dnů klíčovou roli při ochraně životů či majetku. Poděkování ale patří všem, kteří bojovali s následky řádění velké vody.

TEXT **Tomáš Johánek, Robert Zoubele**

V případě jakékoli mimořádné události jsou drážní hasiči vždy v první linii. Proto hned při prvotním varování o blížících se povodních aktivovali krizové plány. Díky speciálnímu výcviku v oblasti záchrany a likvidace havárií na železnici byli schopni efektivně zasahovat tam, kde voda ohrozila nejen tratě, mosty, tunely a další infrastrukturu, ale i klíčová zařízení důležitá pro plynulost železničního provozu. Významnou roli hrála dlouholetá příprava a spolupráce se státními i dobrovolnými hasiči, stejně jako nasazení moderní těžké techniky. K zásadním výhodám drážních hasičů patří možnost použití speciálních vozidel a vybavení pro přístup do těžko dostupných míst, například nasazení dvoucestného vozidla v nepřístupných oblastech Jeseníků. Díky

schopnosti pohybovat se po kolejích i po silnici se používalo k zásobování odříznutých obcí po železniční trati.

## ZÁSAHY NA KLÍČOVÝCH MÍSTECH

Jedním z hlavních cílů během povodní bylo zajištění bezpečnosti strategicky důležitých železničních tratí pro osobní i nákladní dopravu. Na některých místech došlo k evakuaci stanic a zabezpečení přepravy nebezpečných látek, aby se předešlo ekologické katastrofě. Většina zásahů se soustředila do oblastí Ostravska a Jeseníků, kde byla situace nejkritičtější. Povodně zasáhly i regiony Brna, Českých Budějovic, Liberce a další oblasti v Čechách a na Moravě. Nutno ale podotknout, že povodně nebyly těžkou zkouškou jen pro hasiče, výrazně se zapojily

i další organizační složky Správy železnic. Tam, kde přímo nehrozila velká voda, padaly na koleje stromy z okolní podmáčené půdy, sesouvaly se svahy, poškozeno bylo na několika místech trolejové vedení. Elektromontéři, technici, údržbáři a další profese dělali maximum pro to, aby přerušení provozu bylo vždy co nejkratší.

## LIKVIDACE NÁSLEDKŮ

Po opadnutí vody se drážní hasiči okamžitě pustili do odstraňování následků povodní a obnovy železničního provozu. Jejich činnosti zahrnovaly odklizení naplavenin, kontrolu poškozených tratí a mostů a čištění tunelů. Velkou výzvou bylo odčerpání vody z různých prostor železniční infrastruktury včetně podchodů, kabelových šachet,

tunelů civilní ochrany, servisních hal a dílen. Součinnost s elektroúseky, které spravují trakční vedení, byla klíčová – po opadnutí vody se pečlivě kontrolovalo trakční vedení a odstraňovaly překážky, které ho ohrožovaly. Jejich pracovníci ve spolupráci s dalšími kolegy byli v nasazení i přes noc, aby zajistili co nejrychlejší návrat k normálu. Společné úsilí vedlo k minimálnímu zpoždění vlaků a rychlé obnově provozu na většině postižených tratí. „Děkuji vám všem, kteří jste se podíleli na odstraňování mimořádnosti. Vážím si vašeho obrovského úsilí a profesionality, kterou jste prokázali v těchto náročných dnech. Bez vás bychom to nezvládli,“ poděkoval všem za maximální nasazení generální ředitel naší státní organizace Jiří Svoboda.



## Pedagogům jsme ukázali i rozestavěné nádraží v Bubnech

Na konci srpna se v rámci dlouhodobé spolupráce s partnerskými školami konal dvoudenní seminář pro 25 středoškolských a vysokoškolských pedagogů. Tématem byla problematika vytváření, korekce a schvalování legislativních dokumentů Správy železnic spolu s představením základních předpisů.

TEXT **David Janda**

Setkání zástupců naší organizace s učiteli se konalo již počtvrté. Cílem každoročních odborných seminářů pro pedagogy je popularizace železniční dopravy, vzdělávání v oblastech infrastruktury a řízení železniční dopravy i výměna informací a zkušeností mezi zástupci naší organizace a vyučujícími z vybraných škol. Ti předávají znalosti svým studentům, čímž se u nich dlouhodobě daří zvyšovat zájem o činnosti a profesní uplatnění na železnici.

Součástí setkání byla letos komentovaná prohlídka stavby nové železnice v sedmé pražské městské části. Začínalo se v modernizované stanici Praha-Bubny, učitelé se dále prošli po nově postavených mostních estakádách až do připravované zastávky Praha-Výstaviště. A co

přinesla akce jim? „Tyto semináře nám pomohou držet krok se změnami, které probíhají v provozu. Zároveň naše výuka může probíhat s reálnými informacemi a žákům předáváme správné učivo,“ říká například Edita Fialová ze SOŠ Nové Město na Moravě. „Získané poznatky ve výuce využijí. Zejména

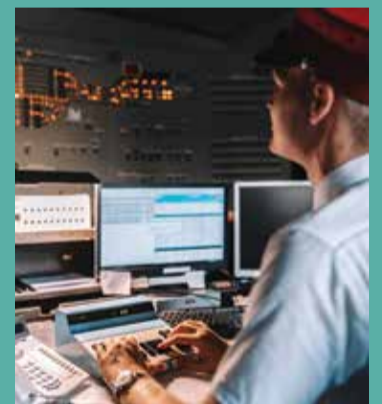
problematiku legislativního procesu ve Správě železnic. Fungování zabezpečovacího zařízení na naší vysoké škole přímo nevyučujeme, ale v rámci předmětu Logistika železniční dopravy je i tato oblast zařazena do výuky, především praktické využití pro provoz a trendy,“ uvedla Blanka Kalupová z Vysoké školy logistické.

Její kolega Julius Přenosil ze stejné školy kladně hodnotil velmi dobrou organizaci a přiměřenost obsahu přednášek ze strany lektorů. „Velmi zajímavá byla exkurze, která nám umožnila pohled na železniční svět zase z úplně jiné strany,“ doplnil. On sám by v budoucnu přivítal seznámení s procesy vztahů Správy železnic a dopravců, například přípravu Prohlášení o dráze či popis role jednotlivých institucí (Drážní úřad, Drážní inspekce, Ministerstvo dopravy) a jednotlivých odborných útvarů naší organizace v každodenním fungování železniční dopravy. „Velice zajímavé by bylo i vysvětlení, jak v současné době funguje spolupráce mezi manažery infrastruktury v ČR i v mezistátní dopravě, jak se dělají mezinárodní jízdní řády,“ nastínil.



## NÁBOROVÉ PŘÍSPĚVKY PRO NOVÉ ZAMĚSTNANCE

Od roku 2018 poskytuje naše organizace nově nastupujícím zaměstnancům nejvíce chybějících profesí náborové příspěvky. Konkrétně se jedná o výpravčí, techniky sdělovací a zabezpečovací techniky, elektrotechniky železniční dopravní cesty a zaměstnance, kteří potřebují k výkonu své pracovní činnosti licenci strojvedoucího. V současné době může dostat po splnění všech podmínek náborový příspěvek ve výši 100 000 Kč zaměstnanec bez kvalifikace a 150 000 Kč zaměstnanec, který má splněnou kvalifikaci. Jedná se například o studenty našich smluvních středních nebo vysokých škol, kteří složili při studiu odbornou zkoušku D-07, respektive D-08, nebo také o zaměstnance, kteří přichází s licenci strojvedoucího od jiného dopravce. Díky náborovým příspěvkům přijala Správa železnic za uplynulých šest a půl roku téměř 1 600 nových zaměstnanců. Samozřejmě že ne všichni na náborový příspěvek dosáhli, ať už proto, že nesplnili kvalifikaci, ukončili pracovní poměr ve zkušební době, nebo z jiných důvodů. Přesto máme skoro 1200 nových zaměstnanců, kteří splňují podmínky pro jeho vyplacení, nebo ho už dostali. Díky náborovým příspěvkům rozšířilo naše řady zhruba 540 nových výpravčích, 240 techniků sdělovací a zabezpečovací techniky, 250 elektrotechniků železniční dopravní cesty a přes 100 zaměstnanců s licenci strojvedoucího.



## ZAČALO VYJEDNÁVÁNÍ O KOLEKTIVNÍ SMLOUVĚ NA ROK 2025

V polovině září předložilo vedení naší organizace všem odborovým centrálním působícím při Správě železnic návrh podnikové kolektivní smlouvy na rok 2025. Zaměstnavatel stručně představil návrh, který podle jeho stanoviska reaguje na aktuální ekonomické možnosti organizace, zachovává většinu benefitů a navíc přináší některé nové. Odborové organizace předložily své stanovisko na počátku října, následovat budou společná jednání. Všechny informace z kolektivního vyjednávání budou zveřejňovány na intranetu personálního odboru.

# Přednosta, který se nezastavil před žádným sedlem!

Příběh nejdéle sloužícího přednosta provozního obvodu v naší organizaci Martina Vejmelky je stejně fascinující, jako kdybychom ho našli v nějakém dobrodružném příběhu. Jen místo meče drží v rukou říditka svého kola a místo draků zdolává dvoutisícová sedla.

TEXT | Monika Hlávková



Reprezentant OŘ Brno Martin Vejmelka má za sebou bohatou kariéru, během které se zřejmě rozhodl vyzkoušet úplně všechny železniční profese, než zakotvil na své současné pozici. Kdo by si ale pomyslel, že když zrovna neřeší problémy na kolejích, šlape do pedálů vysoko v horách?

Ano, pan přednosta je vášnivým cyklistou, a to ne ledajakým! Už od mládí věnoval takřka veškerý volný čas sportu. Po revoluci se vydal s kamarády zdolávat dvoutisícová sedla v Alpách. A když už si myslel, že zdolal všechna, začal koukat dál. Nebo výš? Třeba do Karpat nebo Pyrenejí až po Sierra Nevada s nejvyšší silnicí v Evropě, která vede na vrchol Pico Veleta (3396 m n. m.). Ale ani to mu nestačilo. V roce 1998 se s pěti odvážlivci zúčastnil expedice do Peru a Bolívie. Cílem bylo přejet Kordillery od Pacifiku do vnitrozemí a zpět. Spolu s kamarádem Karlem Dostálem tenkrát zdolali nejvyšší sedlo jihoamerického kontinentu vysoké 5002 m.n.m. Při výpravě také poznali jak žijí Kečuánci, potomci Inků, navštívili mnohá incká sídla včetně Cuzca a jezera Titicaca. Pod Huascaránem pak vyjeli k jezeru Llanganuco do výšky 3800 m, kde uctili památku československé horolezecké výpravy, kterou tam před více než 50 lety zavalila při velkém zemětřesení lavina.

Po návratu z Peru začal s kamarády plánovat další expedici – tentokrát na nejvyšší silniční sedlo světa, Khardung La v Himálaji, ležící v neskutečných 5602 m. Sedm týdnů, tři pětistícová sedla a jedno staré dobré expediční kolo, které ho dodnes věrně provází. I když je Martinu Vejmelkovi již 62 let, na kolo nedá dopustit. Sice už nešlape tak divoce jako kdysi, ale nedávno si stříhl jedno švýcarské dvoutisícové sedlo, takže vášeň ho neopouští. A kdyby náhodou nebylo kolo po ruce, vždycky se může vrhnout na pěší turistiku – Mont Blanc už zdolal dvakrát a v Peru vyšplhal na sopku do výšky 5822 metrů.



# Češi se výrazně prosadili na mistrovství světa v mölky

Až v dalekém Japonsku se konalo letošní mistrovství světa v mölky. Zúčastnilo se ho i 12 hráčů z České republiky, tým složený mimo jiné ze dvou zástupců naší státní organizace skončil na skvělém 5. místě ze 672 zúčastněných týmů reprezentujících 13 zemí. To je nesporný úspěch.

TEXT | Tomáš Johánek

V Japonsku je hra mölky velmi populární, tomuto relativně mladému sportu se tam věnuje přes milion hráčů. Proto také letošní mistrovství světa v zemi vycházejícího Slunce bylo dosud největším turnajem v historii této hry. Češi na něm vytvořili celkem tři čtyřčlenné soutěžní týmy, ten nejúspěšnější se Stanislavem Ozimým (odbor přípravy staveb) a Miroslavem Jindříškem (Stavební správa západ) skončil

jen těsně za medailovými pozicemi. Druhý tým obsadil 33. místo a třetí, jehož členem byla i Lucie Jindříšková z odboru přípravy staveb, bohužel neprošel sobotní kvalifikační fází a skončil na děleném 481. místě.

Turnaj proběhl na dvou samostatných stadionech, kvůli obrovskému množství týmů musely být hry pevně ohraničeny časovým limitem, což nebývá zvykem. Nicméně zhruba 95 procent

zápasů se stihlo odehrát bez předčasného ukončení. V sobotu proběhly kvalifikační fáze ve čtyřech skupinách, 192 týmů postoupilo do velmi přísných vyřazovacích zápasů. Následně 64 nejlepších už hrálo podle klasického pavouka play-off a v neděli odpoledne proběhlo finále.

„Z Japonska jsme si přivezli pouze ty nejlepší dojmy a určitě bychom se tam rádi zase někdy vrátili. Tato země je opravdu fascinující a člověk jen žasne, jak se tam tradiční dřevěné chrámy a svatyně zcela přirozeně mísí se supermoderní technikou a architekturou,“ říká Stanislav Ozimý. Se svými kolegy měl možnost vyzkoušet si i japonskou železnici. „Během našeho putování jsme stihli projet zhruba 4500 kilometrů všemi možnými vlaky, od nejrychlejších šinkansenů přes lokální soupravy až po tři typy monorailu. Zjistili jsme, že evropská nádraží jsou malá v porovnání s obrovskými tokijskými stanicemi Šindzuku a Šibuja, z nichž každá denně obslouží více než tři miliony cestujících,“ přidává zajímavý fakt úspěšný reprezentant. On sám i jeho kolegové se chtějí dále ve hře mölky zdokonalovat a hájit české barvy na dalších turnajích.



## ČD TRAVEL



## NOVÉ WEBOVÉ STRÁNKY ČD TRAVEL

Zájezdy od VŠECH nasmlouvaných cestovních kanceláří jsou na našem webu. Srovnávejte ceny od CK Exim, Čedok nebo Travel Family – VŠE NA JEDNOM MÍSTĚ. Ceny aktualizujeme každých 10 minut. Máte k dispozici unikátní nástroj na vyhledávání NEJVÝHODNĚJŠÍ DOVOLENÉ. V několika krocích si spočítáte cenu včetně dotace a objednávku odešlete přímo z webu.

Najděte si výhodné Last minute pobyty nebo First minute nabídky na rok 2025. Dovolenu na léto si můžete objednat již nyní a případnou dotaci přidělíme v roce 2025.

Těšíme se na vaše objednávky!  
ČD travel  
Vaše cestovní kancelář



OKÉNKO  
DRÁŽNÍHO  
ÚŘADU

Hledáme nové kolegyně a kolegy! Staňte se součástí týmu Drážního úřadu. Podílejte se na fungování kompletního drážního systému v ČR a nabízíme řadu benefitů.

### Volná místa:

#### Odborný rada oddělení personálně-ekonomického a právního

Posuzování finančních požadavků nad rámec schváleného rozpočtu, správa majetku, zpracování cestovních dokladů.

#### Odborný rada oddělení úředních povolení a licencí drážní dopravy

Agenda úředních povolení k provozování dráhy, oprávnění k provozování drážní dopravy a posuzování odborné způsobilosti. Výkon státního dozoru.

#### Vedoucí oddělení interoperability a pevných subsystémů

Metodické vedení agendy změny kategorie drah, rušení drah, odstraňování zdrojů ohrožení dráhy, interoperabilita tratí, koordinace státního dozoru.

#### Odborný rada oddělení bezpečnosti provozu a oddělení interoperability a pevných subsystémů

Výkon státního dozoru na dráhách a v drážní dopravě, změny kategorie drah, rušení drah, stanovení názvů zastávek, odstranění zdrojů ohrožení dráhy, dohled nad posuzováním subsystémů v rámci interoperability tratí.

Aktuálně vypsána výběrová řízení sledujte na [www.ducr.cz](http://www.ducr.cz), případně kontaktujte naši specialistku PhDr. Lenku Němečkovou na [nemeckova@ducr.cz](mailto:nemeckova@ducr.cz) nebo tel. 602 686 790.