

## MODERNÍ ŽELEZNICE

### PRO ZÍSKÁNÍ DOTACE JE NUTNÉ ZDŮVODNĚNÍ PROSPĚŠNOSTI

Nejen na možnosti čerpání evropských peněz na infrastrukturní projekty jsme se zeptali Tomáše Čočka **02**

### SPECIALISTÉ NA SOCIÁLNÍ SÍŤ POSILUJÍ POZITIVNÍ OBRAZ

Připravit kvalitní příspěvky na sociální síť, které by přitáhly pozornost veřejnosti, není nijak jednoduché **04**

### NEJVĚTŠÍ MODELOVÉ KOLEJIŠTĚ U NÁS NAJDETE NA SMÍCHOVĚ

Nedaleko známé křižovatky u Anděla se nachází ráj všech obdivovatelů modelové železnice **08**



Vizualizace budoucího terminálu VRT v Roudnici nad Labem

# Projekční práce zahrnou téměř polovinu úseků budoucích VRT

**Tým přípravy vysokorychlostních tratí (VRT) v uplynulém roce výrazně pokročil s pracemi na nových tepnách veřejné dopravy v Česku. Mezi nejdůležitější milníky lze zařadit zahájení projekčních prací na jednotlivých úsecích VRT či vyhlášení veřejných zakázek na zajištění podrobných dokumentací.**

TEXT | Eliška Vacková Marková

L oňský rok byl z hlediska přípravy VRT průlomový v mnoha ohledech. Veřejnosti jsme například představili architektonicko-urbanistický návrh prvního terminálu vysokorychlostní železnice Praha východ. Architekti a projektanti dokončili studii na konci roku a oproti soutěžnímu návrhu přidali hned několik vylepšení – čekárny na nástupištích, lávky z parkovišť, nový vstup do terminálu a také zařízení pro dobíjení elektromobilů a elektrokol. Přestupní uzel Praha východ ale není jediný, na kterém jsme v roce 2021 pracovali. Vyhlásili jsme totiž v pořadí již druhou soutěž na řešení terminálu, tentokrát u Roudnice nad Labem. Cestující se budou moci těšit na snadný přestup mezi vysokorychlostními a regionálními vlaky, kapacitní parkoviště a kvalitní návaznou

dopravu. Výsledky soutěže představí Správa železnic již brzy. A v neposlední řadě je také nutné zmínit návrh Evropské komise na zařazení většiny nových tratí do hlavní části transevropské sítě TEN-T.

#### ROK VE ZNAMENÍ „KRESLENÍ“

Hlavní pozornost letos soustředíme na tvorbu projekčních dokumentací pro územní rozhodnutí (DÚR) a podkladů pro proces posouzení vlivů stavby na životní prostředí (EIA). V současné době již projektujeme pět úseků VRT a pro další tři hledáme projektanty prostřednictvím veřejných zakázek. Projekční práce by tak v průběhu letošního roku měly probíhat na zhruba 300 kilometrech nových tratí. Dosavadní plány systému VRT v České republice počítají s celkovou délkou sítě kolem

700 kilometrů, pracujeme tedy na téměř polovině všech úseků. První stavební práce by měly být zahájeny již za tři roky. Naši odborníci se rovněž zaměří na navazující procesy přípravy a nastaví třeba parametry prvních veřejných zakázek typu Design & Build, které propojí následné projekční práce se samotnou výstavbou. Znamená to, že jeden dodavatel stavbu naprojektuje a následně ji i sám postaví. Realizace výstavby VRT bude pomocí tohoto přístupu rychlejší a efektivnější.

#### KOMUNIKACE JE PRO NÁS PRIORITY

Správa železnic i nadále usiluje o transparentní a konstruktivní dialog se samosprávami, veřejností nebo hospodářskou sférou. Tým přípravy VRT znovu navštíví oblasti, kterých se výstavba vysokorychlostní železnice

dotýká. Chystáme také otevření nového informačního centra VRT v Ústí nad Labem, které veřejnosti představí detaily o rameni Praha – Ústí nad Labem – Drážďany. Komunikaci v tomto roce výrazně posílíme, abychom omezili vliv dezinformací, které se v souvislosti s přípravami VRT šíří. Stranou našeho zájmu nezůstávají ani občanské nebo zájmové spolky. Letos už máme za sebou jednání se zástupci Asociace ekologických organizací Zelený kruh, se kterou Správa železnic navázala spolupráci. Společně budeme hledat environmentálně udržitelné řešení plánované stavby. Pro širokou veřejnost také připravujeme přeshraniční naučnou stezku, jejímž cílem je zvýšit povědomí o Krušnohorském tunelu, který propojí české a německé vysokorychlostní síť. Stezka by měla pomoci informačních tabulí seznamovat turisty s přípravou této stavby a také vyvracet mýty o projektu, které se ve veřejném prostoru objevují.

#### TERMINÁL VRT V ROUDNICI SE PŘEDSTAVUJE

V pořadí již druhý připravovaný terminál VRT vyroste u Roudnice nad Labem na úseku VRT Podřipsko mezi Prahou a Lovosicemi. Bude sloužit jako přestupní uzel mezi VRT Praha – Ústí nad Labem – Drážďany a místní hromadnou dopravou a zároveň jako bod systému parkovišť P+R pro dojíždění ze širokého okolí. Připravovaný terminál VRT využijí zejména obyvatelé jihovýchodní části Ústeckého a přilehlých oblastí Středočeského kraje. Nabídne rychlé železniční spojení do Prahy i do dalších měst u nás i v zahraničí.



**POKRAČOVAT  
BUDOU ZEJMÉNA  
ROZESTAVĚNÉ  
STAVBY**

Modernizace železničních tratí, uzlů a stanic včetně výpravních budov, příprava vysokorychlostních tratí a zvyšování bezpečnosti na přejezdech – to jsou priority Správy železnic pro rok 2022. Na společné tiskové konferenci to oznámili ministr dopravy Martin Kupka a generální ředitel naší státní organizace Jiří Svoboda. Zásadním úkolem je také pokračovat v realizaci rozestavěných projektů, jako jsou přestavba uzlu Pardubice, rekonstrukce trati mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí či obnova trati mezi Velimí a Poříčany.



FOTO Paula Mařová

**NOVÉ VYSOČANSKÉ  
NÁDRAŽÍ DOSTÁVÁ  
KONKRÉTNÍ PODOBU**

Rekonstrukce stanice Praha-Vysočany, jejíž součástí je i výstavba nové výpravní budovy, pokračuje velmi rychlým tempem. V současné době probíhají dokončovací práce na betonáži zmíněné budovy a pracuje se v podchodu, který bude částečně zpřístupněn v květnu letošního roku. Podchodem se cestující dostanou na ostrovní nástupiště, odkud budou mít pohodlnější přístup ke stávajícím provizorním nástupišťům. Plnohodnotné zprovoznění ostrovního nástupiště a podchodu je plánováno na srpen.

**FOTOVOLTAIKA  
ZAJISTÍ PROVOZ  
VÝPRAVNÍ BUDOVY  
V DĚČÍNĚ**

Ve stanici Děčín východ skončila instalace 60 fotovoltaických panelů s celkovou plochou 106 metrů čtverečních. Jejich prostřednictvím získaná energie bude sloužit k zajištění provozu zdejší zrekonstruované výpravní budovy. Případné přebytky energie se budou převádět do naší lokální distribuční sítě. Správa železnic plánuje v blízké budoucnosti umístění panelů na další výpravní budovy.

# Pro získání dotace je nutné perfektní zdůvodnění prospěšnosti projektu

**Před více než rokem vznikl v rámci struktury naší státní organizace nový odbor zabývající se mimo jiné managementem dotací. Nejen na to, jaké jsou možnosti čerpání evropských peněz na infrastrukturní projekty, jsme se zeptali jeho ředitele Tomáše Čočka.**

TEXT | **Tomáš Johánek**

**Odbor dotačního managementu působí od loňského roku, je tedy ještě poměrně nový. Můžete ho stručně představit a říct, co vedlo k jeho vzniku?**

Zřízení odboru dotačního managementu bylo reakcí na neustále rostoucí počet zdrojů, ze kterých může být činnost Správy železnic financována. Ačkoliv vznikl teprve před rokem, v mnohém navazuje na špičkovou práci, kterou odvádělo (a dále odvádí) oddělení externího financování pod vedením Radky Šnajdrové. V oblasti dotací se nyní nacházíme ve velmi specifickém období. Rokem 2021 totiž začala nová finanční „sedmiletka“ Evropské unie. V současné době se finalizují texty jednotlivých programů a dotačních nástrojů. Hlavním úkolem tedy je komunikovat s budoucími poskytovateli dotací a zajistit, aby pravidla v jednotlivých programech byla pro Správu železnic co nejpřívětivější. Odbor dostal do vínku nejenom řešení klasických dotačních nástrojů, ale i získání nedotačních zdrojů. To znamená zejména přípravu různých modelů spolupráce se soukromými partnery ať již z investičního, nebo stavebního trhu.



FOTO Paula Mařová

**Bez dotací z Evropské unie by nešla realizovat celá řada staveb na železnici. Jaké jsou momentálně trendy v evropských dotačních programech?**

Jako hlavní trend bych určitě označil významný důraz na finální dopad každého projektu. Zatímco v předchozích letech byly projekty definovány zejména tvrdými stavebními charakteristikami, jako je rozsah postavených kilometrů kolejí, nyní je zřejmá orientace na jejich provázanost s evropskými politikami. Znamená to, že poskytovatelům dotací musíme jasně prokázat dopad financování našeho projektu například na počet cestujících nebo objem nákladu převedeného na železnici. Výstavba infrastruktury je nyní poskytovateli vnímána jako prostředek, nikoli jako cíl dotace. Prakticky to znamená zejména perfektní argumentaci o potřebnosti projektů, dobře zpracované studie proveditelnosti a jasně definované přínosy pro strategické záměry české a evropské dopravní politiky. Tím asi nejdůležitějším trendem je jasná provázanost na strategické cíle EU, zejména na politiku Zelené dohody pro Evropu (tzv. Green Deal). Z pohledu dopravy to znamená

nutnost navázat veškeré projekty na cíle této politiky. Dalším, pro železnici již ne tak pozitivním trendem je zejména financování takových opatření, která mají vysokou přidanou hodnotu, tedy digitalizace nebo automatizace, což poněkud znevýhodňuje klasické stavební projekty.

**Není žádným tajemstvím, že podmínky pro čerpání dotací z EU se stále zpřísnují, využívat je bude možné jen na klíčové projekty na hlavních železničních koridorech. Jaké jsou do budoucna možnosti jejich náhrady?**

To je pravda jen do určité míry. Platí, že klasické dopravní dotační programy se na železnici více zaměřují pouze na hlavní tratě. Na druhou stranu se Správe železnic otevírají možnosti využívání mnoha jiných programů. Zejména ty zaměřené na energetickou účinnost a úspory a rozvoj území jsou zajímavou alternativou pro menší projekty, které z dopravních programů již nelze financovat. Nejsložitější tak je se s projektem trefit. V očekávaných programech podpor v dalších letech to již nebude fungovat tak, že bychom měli

peníze na stejný projekt pod jinou nálepkou. Často budeme muset uzpůsobit samotný obsah projektu požadavkům programů.

**Jaké jsou do budoucna možnosti náhrady dotačních nástrojů?**

Výstavba nejen dopravní infrastruktury bude vždy závislá na veřejných prostředcích. Žádné finanční nástroje je tak nemohou plně nahradit. Umožní ale přenést finanční úhradu na dobu, kdy již budou realizované stavby přinášet státu ekonomické benefity. Na rozdíl od dotací pracují finanční nástroje s tím, že zprostředkovávají investice do projektů. Ty vyžadují návratnost vložených prostředků. Finanční nástroje pak mohou představovat řešení pro získání a řízení zdrojů nebo mohou být podpůrným nástrojem minimalizujícím rizika nebo cenu peněz pro přímou investici. Z hlediska přímého zdroje finančních prostředků a přenosu rizik jsou nejzajímavější projekty spolupráce soukromého a veřejného sektoru (PPP), společně podniky a investiční společnosti či koncese. Aktuálně zahajujeme práce na přípravných procesech pro realizaci dvou významných projektů Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín – Praha-Letiště Václava Havla a Modernizace trati Nemanice I – Ševětín. Analyzován je model platby za dostupnost, kde příjmy z poplatků a provozování dráhy zůstávají výlučně na straně státu.

**Poskytovatelům evropských dotací musíme jasně prokázat dopad financování našeho projektu například na počet cestujících nebo objem nákladu převedeného na železnici.**

připravený projekt a hledali mu příslušný dopravní dotační nástroj. Čím dál víc musíme přizpůsobovat projekty požadavkům programů. Výstavby trakčních napájecích stanic tak stěží naleznou program zaměřený na elektrizaci železnic. Naopak musíme připravit projekt tak, abychom byli schopni zajistit financování na snížení energetické náročnosti dopravy. A nebude možné, abychom získali

**Ing. TOMÁŠ ČOČEK, Ph.D.**  
ředitel odboru dotačního managementu EU

Narodil se v roce 1977. Vystudoval Střední průmyslovou školu dopravní v Praze a Fakultu dopravní ČVUT v Praze, obor management a ekonomika dopravy a telekomunikací. Na téže fakultě získal doktorát. Od roku 2003 se pracovní věnoval dopravě na různých pozicích na Ministerstvu dopravy či ve Státním fondu dopravní infrastruktury. Od 1. března 2021 je ředitelem odboru dotačního managementu EU na úseku náměstka pro ekonomiku.



MODERNÍ ŽELEZNICE, interní bulletin Správy železnic

Vydavatel Správa železnic, státní organizace  
Adresa redakce Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
E-mail redakce@spravazeleznic.cz  
Šéfredaktor Tomáš Johánek  
Vedoucí projektu Kateřina Šubová  
Grafická úprava, výroba a distribuce Sevenart, s.r.o.  
Náklad 6500 výtisků měsíčně  
Evidenční číslo MK ČR E 20966  
Nevyžádané texty a fotografie se nevracejí.

# Novostavba trati na letišti je ve finální fázi projektové přípravy

TEXT **Nela Friebová**

Do zahájení výstavby nové trati ze stanice Praha-Ruzyně na Letiště Václava Havla zbývá už jen několik potřebných úkonů. Jedním z nich je zhotovení dokumentace pro stavební povolení. Tu připraví sdružení společností AFRY CZ s.r.o. a AF-Infrastructure AB. Součástí

projektu bude i digitální model stavby (BIM). Samotné stavební práce by měly začít za dva roky.

Připravovaná novostavba je součástí chystaného železničního spojení mezi Prahou, letištěm a Kladnem. Spočívá ve výstavbě čtyři kilometry dlouhé dvoukolejné trati v úseku Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava Havla, a to včetně nové železniční zastávky Praha-Dlouhá Míle. Ta se bude nacházet v rozvojovém území v blízkosti přístavací

dráhy Letiště Václava Havla, nákupního centra Šestka a rychlostní komunikace Pražský okruh. V budoucnosti zde má vzniknout významný dopravní uzel s možností přestupu na městskou a příměstskou autobusovou dopravu a výhledově i na tramvaje.

Kromě záchytného parkoviště (P+R) (po rozšíření s kapacitou až 2000 parkovacích míst) se na východní a severní straně nad zastávkou vybuduje také autobusový terminál.

Podoba železniční zastávky ještě projde architektonickou revizí v zahajovaném stupni projektové přípravy.

Celá modernizace trati umožní přímé napojení mezinárodního letiště na železnici, jízdní doba mezi centrem Prahy a letištěm se předpokládá okolo 25 minut, do Kladna by cesta měla trvat půl hodiny. Přípravu projektu Správa železnic úzce koordinuje s Letištěm Praha.

## První typ lokomotiv získal certifikát pro systém ETCS

**Správa železnic ve spolupráci s firmou Siemens a dopravcem ČD Cargo úspěšně dokončila testování kompatibility lokomotiv Siemens Vectron s novým jednotným evropským zabezpečovacím systémem ETCS, kterým se postupně vybavují i české železniční tratě.**

TEXT **Tomáš Johánek**

Tyto lokomotivy, z nichž jedna je i součástí vozového parku Správy železnic, tak mohou jako první typ v ČR provozovaných železničních vozidel plně využívat výhody jízdy pod dohledem ETCS. Testování lokomotiv Vectron probíhalo na tratích Břeclav – Česká Třebová – Kolín, Břeclav – Petrovice u Karvíné a Praha – Olbramovice, vybavených druhou a třetí generací systému ETCS. „Úspěšné vykonání předepsaných typových testů kompatibility potvrdilo, že ETCS můžeme plnohodnotně využívat na tratích i na vozidlech. Pro českou železnici je to zásadní krok zejména v oblasti bezpečnosti dopravy, úspor energie a plynulosti provozu,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Tempo výstavby stacionární části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS na síti Správy železnic je podle generálního ředitele společnosti Siemens Mobility ČR Romana Kokšala

v současnosti velmi vysoké. K plnému využití všech výhod tohoto systému je však potřeba, aby na tratích jezdila vozidla vybavená mobilní částí ETCS. Expert ČD Cargo David Jelínek konstatoval, že ambicí největšího českého nákladního dopravce je co možná nejrychleji dohnat náskok v instalaci stacionární části a stále více se zapojovat do ověřovacího provozu vlaků pod dohledem ETCS. To se týká jak nově pořizovaných hnacích vozidel vybavených ETCS již z výroby, tak těch vybavovaných dodatečně.

Vícesystémová lokomotiva Siemens Vectron je od loňského roku také součástí parku diagnostických vozidel naší státní organizace. Využíváme ji zejména pro diagnostiku tuzemské i zahraniční železniční sítě včetně traťové části ETCS. Bude sloužit rovněž k tažení vlastních diagnostických vozů, například pro měření železničního svršku, rádiových sítí nebo trakčního vedení.

## Zastávka Blansko město získá do konce roku nový podchod

**Cestující a místní obyvatelé budou moci už na konci letošního roku využívat nový podchod na zastávce Blansko město. Jeho výstavba začala v polovině února, spolu s již také rozestavěným přemostěním koridorové trati umožní zrušení přejezdu v Rožmitálově ulici. V březnu začne na území Blanska ještě jedna investiční akce – rekonstrukce mostu nedaleko zastávky Dolní Lhota.**

TEXT **Pavel Tesař**



Výstavba mimoúrovňového křížení v těsné blízkosti zastávky Blansko město přinese zvýšení bezpečnosti železniční i silniční dopravy. Kromě vybudování přemostění, které je investicí města Blanska, dojde také k přestavbě stávajícího podchodu pod tratí. Tubus nového podchodu bude mít šířku 4 metry a výšku 2,6 metru. Jeho konstrukci bude tvořit monolitický železobetonový rám, celková délka je navržena s ohledem na výhledovou polohu třetí koleje.

Současně dojde k odstranění objektu čekárny. V blízkosti podchodu, pod jednou konstrukcí zastřešení, se vybudují toalety a nový technologický domek. Zrušením přejezdu se změní celé okolí železniční zastávky Blansko město. Součástí stavby je úprava přístupů na stávající nástupiště a jejich konců tak, aby byl na ně zajištěn bezbariérový přístup z komunikací pro pěší. Vlastní nástupiště nebudou touto stavbou dotčena.

Po většinu doby výstavby bude silniční provoz v blízkosti zastávky převeden do jednoho pruhu podél chodníku u nástupiště a bude obousměrný, zajištěný světelnou signalizací provázanou s přejezdovým zabezpečovacím zařízením z provizorního domku PZZ se stávajícími výstražníky přenesenými do nové polohy.

V březnu by měla na území města Blanska začít další stavební akce, a to rekonstrukce železničního mostu přes mlýnský náhon nedaleko zastávky Dolní Lhota. Předmětem projektu je kromě přestavby dvoukolejného přemostění také směrová a výšková úprava kolejí v délce přibližně 250 metrů. Stávající ocelovou konstrukci z roku 1931 s dřevěnými mostnicemi nahradí nová nosná konstrukce se zabetonovanými ocelovými nosníky a průběžným šטרkovým ložem.



FOTO Siemens Mobility ČR

VIZUALIZACE archiv Správy železnic



## Specialisté na sociální sítě posilují pozitivní obraz naší organizace

Naše státní organizace se výrazně prezentuje hned na několika sociálních sítích. Ptáte se, jak takové příspěvky vznikají a co všechno musí umět člen týmu „socek“? Nebo kolik času zabere připravit příspěvek? Tady jsou odpovědi.

TEXT | Iveta Müllerová



FOTO archiv Správy železnic (2x)

Bez sociálních sítí se v dnešní době neobejde žádná firma. Pokud chceme, aby sociální sítě přinášely pozitiva, posilovaly značku a přiváděly nové sledující, je třeba znát dobře nejen to, jak fungují, ale například i celou naši organizaci. Možná se vám zdá, že práce na sítích není složitá. Opak je ale pravdou. Sledující totiž vidí z naší práce až konečné příspěvky na zdi (feedu).

Co vlastně celé dny na tom Facebooku, Instagramu, YouTube, LinkedInu a Twitteru děláme? Jsme kreativci, copywriteři (textaři), fotografové, kameramani, grafici, editoři, komunikátoři, plánovači, analytici, motivátoři a také trochu lingvisté. Samozřejmostí je, že od rána do večera procházíme všechny sítě, na kterých Správa železnic je. Hledáme zajímavé a kreativní náměty, sledujeme

trendy, komunikujeme se sledujícími a máme radost, když náš příspěvek někdo sdílí dál. Naším cílem je, abychom měli co nejvyšší dosah (reach) a zaujali co nejvíce sledujících. Sedm dní v týdnu máme služby pro případ mimořádnosti, abychom co nejrychleji informovali veřejnost, také musíme čelit každodennímu tlaku v debatách na sociálních sítích.

### ROZHODUJE ZAJÍMAVÝ OBSAH I KREATIVITA

Každý náš příspěvek je kombinací různých znalostí a technik. Očekává se, že příspěvky budou kreativní, a to nejen co se týče zpracování, ale i textu, který musí zaujmout, být krátký a výstižný zároveň. Existují určitá doporučení a trendy na každé síti, které musíme sledovat – formáty, počty hashtagů, délka textu atd. Důležité v naší práci je zvolit

správný tón komunikace značky a psát bez gramatických chyb, které si nemůžeme dovolit. Říká se, že kvantita často převyšuje kvalitu, ale u fotek, videí, GIFů a animací by to mělo být naopak. Upoutá vaši pozornost rozmazaná, nezaostřená nebo prostě nepovedená fotka? Určitě ne. Navíc ve všech našich příspěvcích dbáme na vizuál, tedy na dodržování korporátní identity, abychom maximálně podpořili značku Správy železnic.

### PŘÍPRAVA PŘÍSPĚVKŮ ZABERE I NĚKOLIK DNÍ

Jak dlouho tedy trvá příprava příspěvku na sociální sítě? Někdy pár minut, někdy i více dní. Sami si vše fotíme a natáčíme. Na natáčení reportáže v terénu se musíme s technikou, která váží i několik desítek kilogramů, dopravit vlakem nebo autem. Práce v terénu za jakéhokoli počasí a třeba i v noci trvá půl dne až den. Následuje postprodukce včetně střihu a nahrávání mluveného komentáře, což zabere i dva pracovní dny. Příprava textu, grafiky a uveřejnění na síti (postování) je také v řádu hodin. Každá animace, kterou tvoříme pro naše kolegy z VRT nebo jiných úseků, je náročnou disciplínou. Zpracování tématu, grafika, scénář a rozfázování obsahu na jednotlivé záběry, namluvení komentáře a videoanimace s externím grafikem zabere několik dní. Viděli jste naše fotoreporty ze staveb? Na některá obtížně dostupná místa, kam se nedostaneme vlakem ani autem, vyrážíme pěšky nebo na kole a občas musíme zdolat náročný terén v bahně nebo někam vylézt. Tvorba krátkých videí (reels) na Instagram vypadá jednoduše. Ale nad každým takovým videem strávíme hodiny. Někdy výběr správné hudby zabere pár minut, někdy celé hodiny. Na to stačí někdy jen 30 minut, ale příprava hrubé verze může trvat mnohonásobně delší čas, úprava barev podle vizuálu, export a přidání popisů znamená další hodinu.

Sociální sítě jsou pro nás denní chléb, naše práce nás baví. Díky ní můžeme ukázat, co vše ve Správě železnic děláme, co připravujeme a můžeme být ve spojení i s vámi. Sledujte nás na sockách!

## Na přejezdy s kamerami upozorňuje nová značka

V souladu s novelizací předpisu SŽ S4/4 - Železniční přejezdy musí od 1. ledna letošního roku oblastní ředitelství označovat železniční přejezdy osazené kamerovými systémy dodatkovou tabulkou. Ta upozorňuje na skutečnost, že přejezd je monitorován. Díky ní se rovněž naplňuje nařízení EU o zpracování osobních údajů (GDPR).

TEXT | Radek Novotný

Kamerové systémy jsou momentálně nainstalovány na 67 přejezdech, dodatkových tabulek v jejich blízkosti je celkem 134. Na instalaci se podíleli spolu s regionálními manažery bezpečnosti O30 GR rovněž zaměstnanci oblastních ředitelství, zejména ze sdělovací a zabezpečovací techniky

a traťových okrsků, kooperace byla takřka vzorová. Samotná dodatková tabulka splňuje stanovené parametry plynoucí z vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Má rozměry 300 x 500 mm a je umístěna po obou stranách monitorovaného železničního přejezdu.

Kamerové systémy se na přejezdy montují mimo jiné i v rámci jejich modernizace. V loňském roce Správa železnic investovala za tímto účelem téměř dvě miliardy korun a zmodernizovala 186 přejezdů. U 108 z nich došlo ke zvýšení jejich zabezpečení. Stejný trend bude pokračovat i v letošním roce, kdy je v plánu investovat 2,4 miliardy korun do 150 přejezdů.



FOTO archiv Správy železnic

# Nejstarší nádraží v Ústí nad Orlicí je architektonickým klenotem

Unikátní výpravní budova, která se zachovala z dob počátků našich železnic dodnes v téměř nezměněné podobě. Přesně tak můžeme označit historický objekt sloužící cestujícím na zastávce Ústí nad Orlicí město.

TEXT | Marek Binko

První státem stavěnou železnicí na našem území se stala Severní státní dráha (NSTB) z Olomouce, kde navazovala na soukromou Severní dráhu císaře Ferdinanda (KFNB), do Prahy a dále směrem na Drážďany. Celý úsek z Olomouce do Prahy byl zprovozněn slavnostní jízdou 20. srpna 1845. V Ústí nad Orlicí, tehdy německy zvaném Wildeschwert, byla postavena tříkolejná stanice s výtopnou a patrovou výpravní budovou, která má díky umístění dráhy na vysokém náspu ze strany kolejiště jen jedno podlaží. Netypické bylo umístění vodárenské věže pro zbrojení

parních lokomotiv uprostřed výpravní budovy. Postavena byla, stejně jako ostatní u NSTB, v empírovém slohu a jejím autorem byl vedoucí oddělení pozemních staveb Generálního ředitelství státních drah Anton Jüngling. Ten projektoval nejen budovy NSTB, ale předtím i KFNB. Právě empír a osoba Antona Jünglinga jsou synonymem architektury prvních parostrojních železnic na našem území. V polovině 19. století totiž empír již vychází z módy a nahrazuje jej romantismus, resp. historismus.

Protože Rakouské císařství v 50. letech 19. století čelilo

ekonomickému krachu, rozprodávalo své státní železnice. V roce 1855 se tak vlastníkem NSTB stala soukromá francouzsko-rakouská finanční skupina, která založila Společnost státní dráhy (StEG). Hned následujícího roku staví StEG v Ústí nad Orlicí přes koleje naproti výpravní budově velké skladiště. Na přelomu 60. a 70. let 19. století je trať zdvoukolejněna a zároveň se v blízkých Kerharticích připravuje stavba nového nádraží pro připojení trati Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB) k pruským hranicím

u Mezilesí. Nové nádraží, společně pro StEG a ÖNWB, s ostrovní výpravní budovou mezi kolejišti obou společností je hotovo v roce 1874 a pojmenováno jako Nové Ústí, od roku 1886 Ústí nad Orlicí transit. Staré nádraží tak ztrácí část svého významu, ale ještě v roce 1905 je k jeho výpravní budově přistavěna dřevěná veranda. V roce 1909 jsou StEG i ÖNWB zestátněny a následujícího roku je nové nádraží přejmenováno na Ústí nad Orlicí a staré nádraží na Ústí nad Orlicí město.

V polovině 50. let, před elektrizací trati, je zrušena boční kolej u skladiště a ze starého nádraží se stává zastávka s bočními nástupišti. Při modernizaci v prvních letech 21. století je původní skladiště StEG zbouráno. Protože výpravní budova od své poslední přístavby v roce 1905 zůstala i pro své již druhořadé postavení prakticky nedotčena, byla v roce 1964 zapsána na seznam kulturních památek. Po desetiletích chátrání byla v roce 1995 opravena a dnes je jedním z architektonických klenotů města.

FOTO autor



Moderní železnice

## Co se děje v regionech



### MODERNÍ OBJEKT NA NÁDRAŽÍ V LITVÍNOVĚ VYUŽÍVAJÍ NEJEN CESTUJÍCÍ Z VLAKŮ

V lednu se slavnostně otevřela opravená výpravní budova ve stanici Litvínov, která bude zároveň sloužit jako zázemí nově vybudovaného dopravního terminálu. Objekt osobního nádraží dostal zcela novou podobu, navíc je bezbariérově přístupný. Výraznou proměnou prošly kromě fasády také veřejně přístupné prostory. Práce trvaly přibližně jeden rok a byly koordinovány s městem Litvínov, investorem výstavby terminálu.

Stavbaři provedli výměnu střechy, oken a dveří, cestující ocení nové sociální zázemí a sloučení pokladních přepážek železničního a autobusového dopravce do jedné sekce. O odjezdech a příjezdech jednotlivých spojů informují nové LCD monitory. V 1. patře budovy vzniklo zázemí pro autobusového dopravce, které tvoří kromě kanceláře a odpočinkové místnosti pro řidiče také samostatné hygienické zařízení. Kompletní opravou prošla stávající bytová jednotka, do které bylo přesunuto sociální zázemí, současně došlo ke změně vytápění. Součástí nového dopravního terminálu je mimo jiné i více než 50 parkovacích míst. Cestující zde najdou rovněž vyhrazená místa pro vozy taxi, několik míst typu K+R a cykloboxy.



### ŽELEZNIČNÍ MOSTY V BRNĚ PROCHÁZEJÍ REKONSTRUKCÍ

Naše státní organizace zahájila rekonstrukci dvou železničních mostů přes Šámalovu ulici v Brně. Oba jsou v nevyhovujícím stavebně-technickém stavu a současně již neodpovídají požadavkům jak z hlediska šířkového uspořádání, tak i podjezdné výšky pod mostem. Silniční doprava včetně autobusů MHD je zde proto vedena pouze v jednom pruhu.

Rozpětí zrekonstruovaných mostů bude respektovat budoucí šířkové uspořádání místní komunikace pod nimi, její součástí budou kromě dvou jízdních pruhů rovněž dvojice cyklopruhů a chodníků. Zároveň se dosáhne minimální podjezdné výšky pod mosty 3,9 metru.

Obě stávající mostní konstrukce nahradí železobetonové deskové mosty s tuhou výztuží – tzv. zabetonovanými nosníky. Práce se budou týkat také spodní stavby, která bude kvůli výskytu neúnosných zemin založena na velkopřůměrových pilotách. Navržené technické řešení bude respektovat případné budoucí rozšíření osové vzdálenosti kolejí hlavní trati o přibližně 0,75 metru, a to v návaznosti na připravovanou rekonstrukci nádraží Brno-Židenice.

Projekt počítá se souběžnou investicí města Brna, která zahrnuje komplexní obnovu komunikace pod mostem. Ta bude během stavby uzavřena pouze pro motorová vozidla, pěší a cyklisté ji budou moci i nadále využívat.

### ČÁST OPRAVENÉ BUDOVY SLOUŽÍ JUNÁKU

V Kosově Hoře na trati z Olbramovic do Sedlčan skončila oprava výpravní budovy, která začala v polovině září loňského roku. Během stavebních prací se opravila střecha celého objektu i přístřešku a fasáda, vyměnily se okna a dveře, proběhla také obnova vnitřních prostor. Poslední fází celé akce byla úprava přednádražních prostor.

Zajímavostí této výpravní budovy je, že si část jejích prostor pronajímá organizace Junák – český skaut. Jeho 1. oddíl KOS Kosova Hora, který spadá pod sedlčanské středisko, má v budově svou klubovnu, která byla součástí opravy vnitřních prostor.

### POKUD NENÍ SNÍH, LIKVIDUJÍ SE DŘEVINY

V zimním období je údržba správy tratí Liberec zaměřena zejména na likvidaci dřevin, které by svým pádem mohly ohrozit bezpečnost železničního provozu. Práce na odstraňování nebezpečných dřevin probíhají ve výlukách i za provozu. Letos se tak dělo například v úseku Chrastava – Hrádek nad Nisou, kde nebezpečné stromy odstraňovali pracovníci traťového okrsku Jablonné v Podještědí. Pro zvýšení produktivity a optimálního využití výlukových časů bylo nasazeno i dvoucestné vozidlo se štěpkovacím nástavcem. Do odstraňování dřevin jsou zapojeni i drážní hasiči se svou výškovou technikou.

Po klidném začátku roku o sobě dal vědět i sníh, který od vyšších poloh zasypává koleje a prověřuje připravenost techniky i zaměstnanců. Největší starostí se sněhem přináší horský úsek trati z Tanvaldu do Harrachova, kde se využívá k úklidu kolejový sněhový pluh a sněhová fréza osazená na dvoucestném vozidle. V noci pak probíhalo odklizení sněhu frézou na přejezdu před dopravnou Kořenov, který byl zahrnut při údržbě silniční komunikace.



FOTO archiv Správy železnic (5x)

## HLUBOČKY – HLUBOČKY-MARIÁNSKÉ ÚDOLÍ

### 7. ledna

Dopoledne se na železničním přejezdu mezi stanicemi Hlubočky a Hlubočky-Mariánské Údolí střetl osobní automobil Škoda Roomster s vlakem R 850, v jehož čele byl řídicí vůz. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc Kč.



FOTO archiv Správy železnic (2x)

## PROSENICE

### 13. ledna

V nočních hodinách projel ve stanici Prosenice Nex 43404 odjezdové návěstidlo S1 a bočně se na výhybce srazil s Pn 52479, který jel ve stejném směru. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 19 milionů Kč.

## NEMILKOV – BĚŠINY

### 14. ledna

V poledne se na železničním přejezdu mezi stanicemi Nemilkov a Běšiny střetl osobní automobil Ford Fiesta s Os 17510, kterým byla motorová jednotka Regionova 814.039. Při střetnutí byli zraněni řidič automobilu a jeho spolujezdkyně. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 190 tisíc Kč.

## MORAVSKÉ BUDĚJOVICE

### 18. ledna

Při posunu ve stanici Moravské Budějovice vykolejily před polednem tři nákladní vozy řady Uagps na výhybce číslo 19. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 950 tisíc Kč.



## NOVÁ CEREKEV – PACOV

### 22. ledna

Dopoledne se na přejezdu mezi Novou Cerekví a Pacovem střetl osobní automobil Hyundai i10 s Os 18404, kterým byla motorová jednotka Regionova 814.122. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 270 tisíc Kč.

## LANŽHOT

### 30. ledna

Před polednem najel mezi státní hranicí se Slovenskem a stanicí Lanžhot vlak Ex 286 do poškozeného trakčního vedení a spadlého stromu vlivem silného větru. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,05 milionu Kč.

# Zkušenosti ze zahraničí mohou zlevnit instalaci ETCS

**V roce 2025 začne podle Národního implementačního plánu výhradní provoz vlaků pod dohledem evropského vlakového zabezpečovače ETCS na prvním železničním koridoru. V rámci přípravy na tento zásadní krok probíhá projektová příprava jednoho z nejnáročnějších projektů instalace ETCS u nás.**

TEXT **Michal Bahenský**



FOTO Josef Novotný

Správa železnic zahájila v roce 2020 práce na zpracování záměru projektu jedné z největších technologických staveb své historie. Systémem ETCS v aplikační úrovni L2 se připravuje pokrytí části 1. koridoru, konkrétně levobřežní trati mezi Kralupy nad Vltavou a státní hranicí s Německem, dlouhé 116 kilometrů. Investiční náklady této stavby přesahují částku 12 miliard korun. Naše státní organizace proto začátkem loňského roku popřála na řadě zahraničních univerzit zpracování nezávislého oponentního posudku, který by zhodnotil projektantem navržené technické řešení a s ním související náklady a porovnal je s obdobnými projekty jiných železničních správ v Evropě. To vše

ještě před předložením záměru projektu ke schválení Centrální komisí Ministerstva dopravy, které proběhlo loni v květnu. Smlouva na zpracování oponentního posudku byla nakonec uzavřena s rakouskou univerzitou v Sankt Pöltenu. V dubnu loňského roku byl oponentní posudek odevzdán v konečné podobě. Náklady porovnává s obdobnými projekty ERTMS v Evropě. Z tohoto srovnání vychází náš projekt instalace ETCS na levobřežní trati dráž než tzv. evropské benchmarky (ty lze chápat jako referenční rozsah prací potřebných pro zavedení ERTMS). Kvalita zpracování záměru projektu je však po technické stránce v posudku hodnocena jako velmi solidní.

## DOTAČNÍ ORGÁNY POČÍTÁJÍ POUZE S NÁKLADY NA INSTALACI SYSTÉMU

U projektů zavádění ETCS se počítá s dotační podporou evropských fondů. Kontrakt s univerzitou v Sankt Pöltenu tak byl rozšířen o část navazující na první posudek, který by náš projekt porovnal s reálnými projekty jiných železničních správců v Evropě, realizovanými v posledních letech. V průběhu zpracování se ukázalo, že získat data o nákladech obdobných projektů je s ohledem na jejich citlivou obchodní povahu velmi obtížné. Pozornost pracovní skupiny expertů ze Správy železnic a rakouské univerzity se proto obrátila na evropské benchmarky a veřejně dostupné zdroje o projektech ERTMS. Podle zjištění expertů zahrnují benchmarky, které dotační orgány používají při hodnocení žádostí, pouze náklady na instalaci ETCS, bez ohledu na nutné úpravy staveb a infrastruktury. Na tento fakt upozorňuje například i European Commission Single ERTMS Study z roku 2017 a mnohé jiné. Experti z rakouské univerzity se v závěru shodují, že projekt tak, jak je navržen, tvoří jeden logický, nedělitelný celek. To souvisí mimo

jiné i s faktem, že navrhuje obnovu staveb, která jsou na konci své životnosti a bez jejichž výměny by zavedení výhradního provozu nebylo možné.

## NÁKLADY MOHOU SNÍŽIT ZAHRAIČNÍ DODAVATELÉ

Ze závěrů expertů také vyplývá, že jednotkové náklady mohou být u našeho projektu vyšší právě proto, že Správa železnic, potažmo domácí průmysl, nemá dostatek zkušeností s takto rozsáhlými technologickými projekty. Snahou naší organizace tedy je motivovat k účasti v nadcházejícím tendru i zahraniční dodavatele a tím vytvořit tlak na snížení ceny. Loni v prosinci proto byly zveřejněny podklady k chystané tržní konzultaci před zahájením navazující fáze tendru, který je ve formě Design & Build. Samotný tendr bude zveřejněn v letošním druhém čtvrtletí. Do zahájení instalace ETCS na levobřežní trati zbývají zhruba dva roky. Záměr projektu se díky snaze expertních týmů Správy železnic podařilo připravit a schválit během jednoho roku. Zkušenosti získané během přípravy projektu se již dnes uplatňují u dalších, nejen čistě technologických staveb.

# Zavedení systému kvalifikace zrychlí proces zadávání zakázek

**Ještě letos má být spuštěn systém kvalifikace, jehož hlavním cílem je zjednodušit a zrychlit proces zadávání veřejných zakázek. V první fázi se bude týkat především sektorových podlimitních zakázek realizovaných OŘ v segmentu opravných a údržbových stavebních prací a modernizace budov.**

TEXT **Tomáš Johánek**

Realizace prvních veřejných zakázek prostřednictvím systému se předpokládá na přelomu letošního a příštího roku, a to v návaznosti na stav naplnění jednotlivých kategorií systému dodavatelů. Přínosem má být mimo jiné i to, že při zadávání nebude nutné u každé veřejné zakázky vymezit požadavky zadavatele na splnění kvalifikace a následně i provést samotné posouzení splnění kvalifikace ze strany dodavatelů.

Při zavedení systému kvalifikace zadavatel ze svého portfolia veřejných zakázek vymezí jednotlivá typická plnění, pro která hodlá systém kvalifikace zavést, a roztrídí je do kategorií, do kterých mohou dodavatelé žádat o zařazení. Zavedením celého systému

se také určí jednotné podmínky kvalifikace pro stejné veřejné zakázky v různých regionech.

Kvalifikace v jednotlivých kategoriích systému je odstupňována podle náročnosti jednotlivých zakázek, a to zpravidla podle finančního rozsahu, v tzv. kvalifikačních stupních. Při sestavování požadavků na jednotlivé reference, které je třeba doložit pro konkrétní kvalifikační stupeň, byl kladen důraz na to, aby kvalifikaci pro vyšší stupeň bylo vždy možné splnit prostřednictvím referencí, které dodavatel získá splněním zakázky zadané mu v kvalifikačním stupni nižším.

Zavedení systému skýtá sektorovému zadavateli i další příležitosti. Na vybrané



FOTO Josef Novotný

zakázky bude v systému kvalifikace zaveden také systém hodnocení dodavatelů. Ten spočívá v hodnocení řádného plnění ze strany dodavatele ve vztahu k uzavřeným smlouvám a legislativním předpisům.

Systém kvalifikace bude provozován na nově vyvinuté softwarové platformě ISKD (Informační systém kvalifikace dodavatelů). Prokazování kvalifikace tak bude probíhat na moderní elektronické platformě bez potřeby osobního kontaktu či dokládání listinných dokumentů. ISKD je integrován do dalších informačních systémů Správy železnic a splňuje veškeré legislativní požadavky.

# Digitalizace personálního portálu pokračuje rychlým tempem

S personálním portálem Správy železnic, známým také pod zkratkou STKR, se v nějaké formě potká drtivá většina z nás. Cílem odboru personálního je, aby veškerá komunikace zaměstnance se zaměstnavatelem fungovala pokud možno elektronicky prostřednictvím právě tohoto portálu.

TEXT | Tomáš Johánek

V posledních měsících prošel personální portál výraznými změnami, které pocítili všichni jeho uživatelé. Pojdme se tedy podívat na některé z posledních novinek a na vize do blízké budoucnosti. Průvodcem nám bude vedoucí oddělení personálního Evžen Pospíšil. Začínáme vzděláváním. Od ledna loňského roku si Správa železnic zajišťuje kompletně systém vzdělávání podle předpisu SŽ Zam1 sama. Momentálně se pracuje na tom, aby si školitelé mohli přímo ze STKR tisknout veškeré formuláře, které jsou nutné. „Změnou, kterou uvítají vedoucí zaměstnanci a která souvisí s rychlým rozvojem e-learningu v poslední době, je, že nadřízení dosud neviděli, zda dotyčný zaměstnanec školení splnil, nebo ne. Na podzim už přehled e-learningů svých podřízených uvidí a budou mít možnost jim případně připomenout jejich povinnosti,“ popisuje Evžen Pospíšil jednu z novinek.

## AGENDA CESTOVNÍCH PŘÍKAZŮ BUDE PLNĚ ELEKTRONICKÁ

Od 1. prosince loňského roku se zatím pouze na generálním ředitelství testuje elektronická evidence tuzemských cestovních příkazů. V průběhu jara budou mít možnost tuto aplikaci využívat i všechny organizační jednotky pro schvalování a vyúčtování cestovních



FOTO Pixabay

nákladů. Systém je automaticky propojený s docházkovou úlohou EVYDO, odpadá dvojí evidence, vyúčtované náklady a stravné se automaticky dostanou rovnou do mezd zaměstnanců. V současné době je již vysoutěžený dodavatel elektronické evidence zahraničních pracovních cest. Zde se počítá se třemi funkcionalitami – jednak to budou zahraniční pracovní cesty schvalované na úrovni generálního ředitelství od žádosti přes vyúčtování až po zprávu z průběhu cesty, dále půjde o zahraniční pracovní cesty na úrovni organizačních jednotek a pak o plán zahraničních cest včetně finančních nákladů. Součástí této aplikace také bude přehled o akcích v rámci České republiky, kterých se účastní hosté

ze zahraničí. Aplikace pro zahraniční pracovní cesty by se měla spustit v testovacím režimu v říjnu.

## NOVĚ SE UPRAVÍ EVIDENCE ŠKOLENÍ U EXTERNÍCH DODAVATELŮ

V rámci rozvoje systému vzdělávání se také digitalizuje proces schvalování žádostí zaměstnanců o školení či jinou formu vzdělávání u externích dodavatelů. „Pokud nyní chcete jít na nějaké školení k externímu dodavateli, musíte ručně vyplnit žádost a postoupit ji svému nadřízenému. Nově se budou tyto žádosti podávat elektronicky prostřednictvím systému vzdělávání,“ popisuje změnu Evžen Pospíšil. V tomto systému pak budou kompletně všechny vzdělávací

aktivty, ať už jsou povinné, nebo dobrovolné. Všechny procesy budou elektronické, zůstanou ale přístupné také pro ty zaměstnance, kteří nemají přístup k počítači. Navíc snahou odboru informatiky je vybavit počítači maximální počet pracovišť.

## ZMĚNY V EVIDENCI DOCHÁZKY

Další chystané změny se týkají evidence docházky. V tuto chvíli zaměstnanci, kteří mají pružnou pracovní dobu, evidují docházku v rámci STKR. Ti, kteří nejsou v režimu pružné pracovní doby, dostávají plány svých směn. Toto plánování již také probíhá elektronicky, evidence výkonů práce v pracovní době ale stále většinou ručně. Například údržbáři trati vyplňují hlášenky, kde je zaznamenán konkrétní průběh pracovní směny. Někteří zaměstnanci ji mají možnost vyplňovat alespoň na počítači a následně posílat zpracovateli docházky, který vše přepíše do EVYDO2. „Chceme dosáhnout toho, aby zaměstnanci, kteří jsou schopni zadávat výkony práce na počítači, prováděli tento úkon přímo v rámci STKR. Půjde o novou digitální aplikaci evidence pracovní doby,“ pokračuje Evžen Pospíšil. Momentálně se připravuje zadání na realizaci veřejné zakázky, testovací provoz by se měl spustit na začátku příštího roku.

(Pokračování v příštím čísle Moderní železnice)

## Dvojnásobná studentka se chce věnovat zvyšování bezpečnosti na železnici

Andrea Lužíková studuje dvě vysoké školy, pracuje jako strojvedoucí a k tomu se celkem úspěšně věnuje focení. Její snímek byl jedním z vítězných ve fotografické soutěži pardubické Dopravní fakulty Jana Pernera. Správa železnic byla partnerem této soutěže.

TEXT | Eva Rubešová

### Studujete dvě vysoké školy najednou a k tomu pracujete jako strojvedoucí. Jak to zvládáte?

Je to jednodušší, když děláte něco, co vás baví. Patřím mezi ty šťastné, jejichž práce je i koníčkem. I studium vysokých škol mě do určité míry naplňuje, umožňuje mi to chápat danou problematiku (v oblasti dopravy) daleko hlouběji a komplexněji.

### Jak se vám daří všechno časově skloubit?

Důležitým předpokladem je umět si dobře naplánovat a zorganizovat čas. Také mě ve studiu podporuje i ředitel společnosti, pro kterou jezdím jako strojvedoucí. Kromě toho mám štěstí na skvělé kolegy dispečery, kteří mi vycházejí vstříc, pokud potřebuji být ve škole.

### Kdo vás přivedl k práci strojvedoucí?

Dá se říct, že jsem částečně z železniční rodiny. Můj dědeček pracoval celý život na železnici a už jako malá holka jsem se chodila dívat také k tatínkovi do práce, kde se svými studenty tvořil kolejiště. Práce na dráze je pro mě splnění dětského snu.

### Ve volném čase (pokud nějaký máte) se věnujete focení. Co nejradši fotíte?

Na mých fotkách se samozřejmě nejčastěji objevuje to, co mě obklopuje, takže vlaky, koleje... Ráda ale fotím i krajinu, architekturu nebo zvířata. Ve focení se ničemu nebráním, můžu být kreativní. Jde mi hlavně o to, abych byla, pokud možno, originální.



FOTO archiv Správy železnic

### Až absolvujete vysoké školy, kam se vydáte?

Po studiu bych se chtěla podílet na zvyšování bezpečnosti jak na železnici samotné, tak na železničních přejezdech. Do toho bych samozřejmě chtěla aktivně jezdit jako strojvedoucí. A samozřejmě při trošce volného času bych začala konečně cestovat po světě.

## STARTUJE DALŠÍ ROČNÍK TÝMÁCKÝCH SOUTĚŽÍ

Bývá zvykem, že na počátku března startují tradiční týmácké soutěže. Nejinak tomu bude i letos. Vedle tradičního hledání sympaťáka a sympaťáčky Správy železnic či nejbystřejšího mozku chystáme na letošní rok i některé novinky. S těmi vás postupně seznámíme na webu Týmu Správy železnic. V březnu vyhlášíme také další ročník Fotosoutěže Správy železnic. I v ní se setkáte s drobnými změnami. Budeme rádi, když se v maximálním počtu zúčastníte všech vyhlášených soutěží, s vítězi se potkáme osobně na slavnostních setkáních během podzimu. Sledujte stránky Týmu Správy železnic!



# Největší modelové kolejiště v Česku najdete na pražském Smíchově

Nedaleko známé křižovatky u Anděla na pražském Smíchově se nachází ráj všech obdivovatelů modelové železnice. Dvě patra expozice ukrývají téměř 600 metrů čtverečních kolejišť a řadu další atrakcí pro malé i velké. Neváhejte, brána Království železnic se otevírá.

TEXT **Tomáš Johánek**



Historie Království železnic sahá do roku 2009, kdy se zprovoznila první modelová kolejiště a začal se naplňovat smělý plán na vytvoření největšího modelového kolejiště ve střední Evropě, které zachytí dominanty všech krajů České republiky. Původní kolejiště s rozlohou 115 metrů čtverečních se nachází v prvním patře, dominantou druhého patra je zjednodušený železniční model České republiky, který zaujímá plochu více než 479 metrů čtverečních. Na kolejištích se neustále prohání zhruba 80 vlakových souprav. Doplnují je automobily, tramvaje, lanovka i metro. To vše v kulísách více než tisícovky budov a staveb, 11 tisíc stromů a keřů a asi 30 tisíc postav v různých rolích a situacích. Modelová železnice znázorňuje prozatím šest krajů naší republiky, konkrétně Prahu, Středočeský, Liberecký, Karlovarský, Plzeňský a Ústecký kraj. Nechybí samozřejmě typické stavby z každého z nich, například hrad Karlštejn, Žižkovská věž, chrám sv. Víta v Praze, mostecký autodrom či karlovarská kolonáda. Každých 20 minut se v celé expozici začne stmívat a den se pomalu promění v noc. Rozsvícené pouliční lampy, osvětlená okna a noční doprava na kolejištích

a silnicích jsou také působivé. Po pěti minutách se pak opět rozední. Děti se zabaví nejen prohlížením a obdivováním krásných scén, ale i interaktivními tlačítky, kterými mohou dát do pohybu různé situace.

## LÁKAJÍ I FUNKČNÍ SIMULÁTORY

Kromě samotné expozice lákají nejen děti funkční simulátory jízdy tramvaje, autobusu a dvou lokomotiv. V tramvaji T3 si projedete třeba trasu linky 9, v motoráku řady 810 trať z Lovosic do České Lípy nebo jakoukoli jinou z více než 35 možných, v autobusu Karosa je to pak linka 167 a další, které jezdí na zastávku Anděl. Během posledních měsíců zde proběhla revitalizace zhruba poloviny velkého kolejiště, ve spodním patře nejméně viditelná. Pravidelní návštěvníci si ale jistě všimnou nových travních posypů, opravených lamp či návštěvníků, nově řazených souprav a řady dalších oprav včetně několika nových modelových situací. Některé z nich dokonce reflektují situaci v naší zemi během posledních měsíců. Budete-li pozorní, všimnete si obce v karanténě, fronty na kontrolní odběry u nemocnice nebo hodné paní, která nese krabici plnou roušek na libereckou

radnici. Mnohem výraznější je sada několika nových mostů, jejichž stavba byla urychlena využitím 3D tiskáren.

## NOVINKOU JE VELKÁ MAPA ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ

Mimo kolejiště nově upoutá mapa železničních tratí s infostánky v prezentaci Správy železnic. V kioscích s dotykovým ovládním si mohou návštěvníci prohlédnout působivé aplikace využívající data, která moderní vybavení stanic i vlaků kontinuálně generují. Tou nejjednodušší je tabule odjezdů a příjezdů souprav ve vybrané železniční stanici. Velice užitečný je také pohled na stávající a plánované opravy tratí v jednotlivých regionech. Zájemce o historii jistě potěší návrh kiosku s aplikací popisující historii všech železničních tratí. Fakta zahrnující termíny zahájení, délky staveb, rok případné elektrifikace a další jsou doplněna bohatým obrazovým materiálem. Nechybí zakládací listiny, akcie, dobové pohlednice a fotografie, kartonové jízdenky ani jízdní řády. Součástí Království železnic je i stálá výstava z historie železnic na našem území, prezentace historie a současnosti povolání na železnici a pedagogy vysoce hodnocený vzdělávací program pro školy.

## Křížovka o ceny

Tajenka opět ukrývá názvy dvou nádraží na síti Správy železnic. Svá řešení pošlete do 15. března na e-mail [redakce@spravazeznic.cz](mailto:redakce@spravazeznic.cz). Ve hře jsou i tentokrát publikace podle

vlastního výběru, které od nás získají tři úspěšní luštitelé. Únorová tajenka zněla Machnín hrad, Nelahozeves zámek. Na knižní odměnu se mohou těšit Lubomír Winter, David Ševčík a Pavlína Liptřová.

	VELMI KRÁTKÉ VLNY	NEDOBŘÝ	EGYPTSKÝ SPISOVATEL	RÁJ	SLOVENSKÝ KANÉ	JÁMA S PITNOU VODOU	CÍRKEVNÍ REFORMÁTOR (JAN)	PASENÍM OŽRAT	POŽIVATI TEKUTINU	NÁZEV PÍSMENE CH	NEMOCNÍČNÍ ODDĚLENÍ	DRUH PÍŠTUCHY	MUŽSKÉ JMÉNO (19. 6.)	ZKRATKA ITAL. LIRY	STARÝ TYP PLACHETNICE	
ZLOST					ANGL. OBCHOD				HVĚZDA NĚMĚHO FILMU							
OPRACOVANÝ KMEN					HLOUPÍ (PEJOR.)				DROBNÁ ÁRIE INIC. ANDERLOVÉ							
1. část tajenky					SÁNIM TROCHU UBRATI SPZ NOVÉ ZÁMKY				KOLEM ŽENSKÉ JMÉNO (1. 6.)							
VSUNUTÍ	INDICKÝ ŠACHISTA PÁDOVÁ OTÁZKA 3. PÁDU					VNĚJŠÍ ČÁST LITOSFÉRY PÍSMENO I				ZÁPADO-ČESKÉ MĚSTO ZKR. SLEZSKÉHO DIVADLA		MUŽSKÉ JMÉNO (28. 11.)		OHON		
INICIÁLY ČASLAVSKÉ			RÍMSKÝCH 1950	EISEN-HOWEROVA PŘEZDÍVKA	ZVUČET ARABSKÝ DRNKACÍ NÁSTROJ			SLOVENSKÝ DENÍK JIHNOUT	ZN. ARSENU		DOMACKÝ EDUARD	SPZ ROKYCAN SEVERÁN				
ARAB (ZAST.)					SPOJKA PŘÍPUSTNÁ UKAZOVACÍ ZÁJEMO		2. část tajenky PŘEDLOŽKA S 2. PÁDEM									
TICHNOUT						OBTÍŽNÝ HMYZ					UROZENÁ ITALKA					
ČÍSLO						POSTAVA Z LABUTHO JEZERA					ŘECKÝ BŮH VALKY					

## ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

### MIMOŘÁDNÉ SLEVY DO 25. 3. 2022 NA HOTELY Z NABÍDKY ČD TRAVEL

#### KRÉTA

11/12 dní, Sunshine Seaside Wings, All incl., sleva 4 000 Kč/dospělá osoba, 2 000 Kč/třetí dospělá osoba nebo dítě (například termín 13. 7.–23. 7., odlet Praha nebo Brno, cena po dotaci: 15 300 Kč)

8 dní, Palm Bay, polopenze, sleva 2 000 Kč/dospělá osoba, 1 000 Kč/třetí dospělá osoba nebo dítě (například termín 20. 7.–27. 7., odlet Praha nebo Ostrava, cena po dotaci: 9 500 Kč)

#### ZAKYNTHOS

11/12 dní, Denis Beach, polopenze, sleva 5 000 Kč/dospělá osoba, 2 000 Kč/třetí dospělá osoba nebo dítě (například termín 29. 7.–9. 8., odlet Praha, Brno, cena po dotaci: 16 600 Kč)

11/12 dní, Marietta, polopenze, sleva 3 000 Kč/dospělá osoba, 1 000 Kč dítě (například termín 9. 8.–19. 8., odlet Praha, Brno, cena po dotaci: 11 600 Kč)

## OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

### DŮ LETOS SCHVÁLÍ STOVKY ŽELEZNIČNÍCH VOZIDEL S ETCS

■ Zapracování evropských předpisů do národního právního řádu završila novela zákona o dráhách, která nabyla účinnosti 1. 2. 2022. Od oficiálního přistoupení ČR ke 4. železničnímu balíčku, které se uskutečnilo k 31. 10. 2020, však již byly pro schvalování vozidel aplikovány některé přímo použitelné evropské předpisy. Od začátku února se v celé šíři aplikují nové procesy v souladu s evropským právem.

■ Jakékoli schvalování železničních vozidel pro provoz na celostátních a regionálních dráhách, ať už u nás, nebo ve více státech EU, je realizováno přes portál One-Stop Shop, který spravuje Evropská železniční agentura (ERA). Zavádí se pojem „vedení vozidla na trh“, kterým se proces zjednodušuje. Původní postup schvalování vozidel určených pouze pro provoz na vlečkách a ostatních dráhách se nemění.

■ V souvislosti s přípravou na zavedení výhradního provozu ETCS očekává letos Drážní úřad obrovský nárůst žádostí o schválení vozidel s ETCS. Jen za leden jich přes One-Stop Shop dorazilo 70, což je asi 15 procent celkového počtu plánovaného na letošní rok.

