

MODERNÍ ŽELEZNICE

V ROCE 2023 JSME DOSÁHLI VĚTŠÍCH ÚSPOR, než se původně plánovalo

02

PRÁCE MEZI STŘELICEMI A ZASTÁVKOU u Brna nabírají na tempo

04

VELKÝ REGION, ZNAČNÉ MNOŽSTVÍ TECHNIKY i parta, která šlape

06



V roce 2023 skončila například modernizace stanice Praha-Vysočany

Loni jsme výrazně ušetřili zejména na nižší spotřebě energií

Správní rada naší státní organizace na konci března schválením posledních ukazatelů udělala symbolickou tečku za činností Správy železnic v roce 2023.

Pozitivní zprávou je, že se všechny plány podařilo splnit a v některých ohledech i výrazně překročit.

TEXT **Tomáš Johánek**

V roce 2023 se nám podařilo zlepšit mimo jiné spolehlivost a propustnost železniční sítě snížením zpoždění vlaků osobní dopravy a snížením počtu hodin zastavení provozu z důvodu poruch zabezpečovacího zařízení či trakčního vedení a jeho napájení. Zlepšila se také komunikace a informovanost veřejnosti o aktuálním stavu na železniční síti, o investičních akcích a přípravě významných staveb. A v neposlední řadě se podařilo zlepšit hospodaření a ušetřit nejen na energiích. Za to vše patří velké poděkování generálního ředitele Jiřího Svobody. Pokud se podíváme na loňské hospodaření poněkud podrobněji, na modernizaci železnice šlo přibližně 39 miliard korun, dalších 20,8 miliardy korun směřovalo na opravy a údržbu tratí.

Zhruba 714 milionů korun pak bylo určeno na opravy železničních stanic. „Výsledkem poměrně rozsáhlých investic bylo zvýšení spolehlivosti osobní dopravy o téměř jednu třetinu ve srovnání s předchozím rokem, výkony v osobní dopravě oproti roku 2022 pak vzrostly o necelá dvě procenta,“ říká Jiří Svoboda. Výsledek hospodaření ovlivnilo i maximální čerpání dostupných prostředků z dalších evropských fondů, celkem jsme získali tímto způsobem zhruba 4,5 miliardy korun. Pozitivní zprávou pro rozpočet Správy železnic je rovněž navýšení výnosů z nebytových prostor, pozemků či staveb o 20,9 procenta (konkrétně o 87,9 milionu korun) a z bytů o 16 procent (14,6 milionu). Naopak se podařilo snížit mzdové náklady, úsporu ve výši 130 milionů korun

pak přinesla nižší spotřeba plynu a elektřiny. Další možností, jak dosáhnout úspor v oblasti nakládání s energiemi, je instalace fotovoltaických panelů na vybrané budovy

či pozemky, momentálně se připravuje či již realizuje výstavba těchto panelů ve 28 lokalitách, dalších 27 se posuzuje.

UBYLO PŘEJEZDŮ, SNÍŽIL SE POČET ZAMĚSTNANCŮ

Z hlediska bezpečnosti provozu bylo loni důležité zvýšení zabezpečení celkem 124 železničních přejezdů, na tyto účely šlo celkem 2,2 miliardy korun. Dalších šedesát křížení bylo zrušeno úplně. Pokračuje rovněž instalace jednotného evropského zabezpečovače ETCS, kterým je vybaveno už přibližně tisíc kilometrů tratí. Úspory se podařilo najít i v oblasti mzdových nákladů, a to díky optimalizaci počtu zaměstnanců o 1,3 procenta. Ke konci loňského roku činil jejich počet 16 893. Finanční prostředky také ušetří zřízení nového dohledového centra, které významně posílilo ochranu železniční sítě před kybernetickými útoky. Další úspory zajistilo otevření vzdělávacího centra Správy

železnic v opravené budově na pardubickém hlavním nádraží, veškerá povinná školení zaměstnanců navíc zajišťujeme vlastními silami. Nižší náklady pak zajišťuje zjednodušení všech procesů, digitalizace maximálního objemu agendy či zavádění prvků automatizace s využitím umělé inteligence.

MENŠÍ SPOTŘEBA PLYNU I ELEKTŘINY

Již zmíněnou meziroční úsporu 130 milionů korun přineslo snížení spotřeby energií. Elektřiny jsme loni meziročně spotřebovali o sedm procent, plynu dokonce o čtrnáct procent méně. Úspory se podařilo dosáhnout i změnou způsobu nákupu energie, kdy se část pořízuje za fixní sazbu a zbytek za takzvanou spotovou cenu na denním trhu s elektřinou. Bez řady dalších opatření by to ale nešlo, pomohla tedy i modernizace zabezpečovacího zařízení, regulace ohřevů výměň či instalace fotovoltaických panelů.



PRVNÍ ÚSEKY NOVÝCH VRT SE ZAČNOU STAVĚT ZA DVA ROKY!

Už za dva roky by se měly objevit stavební stroje v místech, kudy povedou nové vysokorychlostní tratě. Konkrétně ve dvou moravských lokalitách. Na konferenci, kterou pořádala Stavební správa VRT ve Fantově budově pražského hlavního nádraží, to potvrdil ministr dopravy Martin Kupka. Jak vyplynulo z prezentací jednotlivých řečníků, je nejdále příprava úseků mezi Brnem a Břeclaví a Přerovem a Ostravou. Důležitou otázkou, na kterou také konference odpověděla, je to, kdo a jak bude výstavbu nových VRT platit. Více informací o přípravě VRT přinese příští číslo Moderní železnice.

**SPOJENÍ PRAHY A VÍDNĚ PŘES JIŽNÍ ČECHY SE ZRYCHLÍ**

Začínají práce na projektu rekonstrukce a elektrizace trati z Českých Velenic do Veselí nad Lužnicí. Stavba s plánovaným začátkem v závěru příštího roku umožní vedení přímých elektrických vlaků z Vídně přes Gmünd až do Prahy. Současně dojde k vybudování moderních nástupišť ve všech stanicích a zastávkách. Traťová rychlost se zvýší na 120 km/h. To vše po dokončení prací, které potrvají tři roky.

V PARDUBICÍCH STARTUJE REKONSTRUKCE ODBAVOVACÍ HALY

Během dubna začne druhá etapa rekonstrukce památkově chráněné budovy na pardubickém hlavním nádraží. Zaměří se na obnovu odbavovací haly spolu s východním a západním křídlem. Práce budou zahrnovat renovaci stavebních konstrukcí, střechy, fasády i celého interiéru. Tomu se vrátí původní podoba, avšak s ohledem na současné požadavky. Hotovo bude na konci roku 2026. Cestující pak budou mít k dispozici například vyšší počet obchodních jednotek a inovované veřejné toalety.

V roce 2023 jsme dosáhli větších úspor, než se původně plánovalo

Naše státní organizace může považovat loňský rok z hlediska svého hospodaření za úspěšný, podařilo se dokonce překročit některé plánované parametry. Podle generálního ředitele Jiřího Svobody ale hledání úspor rozhodně nekončí, existují další možnosti šetření.

TEXT | Tomáš Johánek

**Jak hodnotíte loňský rok z hlediska hospodaření naší státní organizace?**

Rok 2023 považuji za velice úspěšný nejen z pohledu hospodaření. Podařilo se nám obstát v podmínkách, které rozhodně nebyly jednoduché, splnili jsme veškeré ekonomické ukazatele. Dokonce jsme dosáhli větších úspor, než se kterými původně počítaly plány. To vše na pozadí desítek miliard korun investovaných do modernizace železnice, do zvýšení bezpečnosti provozu či do vyššího komfortu pro cestující. Vše uvedené by se nepodařilo bez zodpovědného přístupu ke každodenní práci všech zaměstnanců Správy železnic, za což vám všem velmi děkuji. Stále však vidím další možnosti úspor, kterým se i v roce 2024 budeme dále věnovat.

Kde konkrétně ještě vidíte rezervy?

V tak velké firmě, jako je Správa železnic, vždy nějaké rezervy existují, nelze je ale posuzovat z hlediska jednoho roku. Zejména úspory vyvolané potřebou nějaké investice mají víceletou návratnost s tím, že za tu dobu už budou k dispozici modernější technologie a budou nutné další investiční prostředky na jejich pořízení. Každou možnou úsporu je tedy nutné hodnotit v rámci delší časové osy. Pokud jde o krátkodobý horizont, chceme se letos ještě více zaměřit na energetickou náročnost celé Správy železnic. Právě v této oblasti chceme hledat další provozní úspory, naopak příliš úspor již neočekáváme v oblasti personální.

V loňském roce se také podařilo ušetřit poměrně výrazně na nákladech za energii. Díky čemu a jaké jsou výhledy na letošní rok?

Nákup energií je v posledních měsících a letech velkým tématem, velmi obtížné se předvídá zejména vývoj cen kvůli nestabilitě na trhu s energiemi. Správa železnic je nakupuje pro sebe i další organizace v rámci resortu dopravy, náš odpovědný přístup v tomto procesu má tedy dopad i na ně. V souvislosti s energetickou krizí, kterou způsobila především válka na Ukrajině, začala Správa železnic nakupovat část elektřiny na základě spotových cen, tedy prostřednictvím denního trhu s elektřinou. Díky tomu byla cena od začátku loňského roku o 20 až 40 procent nižší, než bylo vládou zastropovaných 5000 Kč za MWh. Ceny silové elektřiny a plynu tak byly loni s výjimkou ledna a února dokonce nižší než v předchozím roce. Ukázalo se, že nákup části elektrické energie za spotové ceny byl krok správným směrem, i díky němu jsme ušetřili přes 130 milionů korun. Pro letošní rok počítáme s postupným nákupem elektrické energie, osmdesát procent bude zajištěno fixací prostřednictvím velkoobchodních obchodovaných produktů, zbylá pětina se bude nakupovat opět za spotové ceny na denním trhu. Celý proces nákupu je manažersky velmi náročný, rád bych v tomto směru vyzdvihl skvělou spolupráci s největšími odběrateli trakční energie. Musím ale také zdůraznit, že úspory energií jsou i o přístupu každého zaměstnance. V rozsahu

Letos chceme hledat další provozní úspory zejména v energetické náročnosti celé organizace, příliš úspor již neočekáváme v oblasti personální.

naší organizace má smysl i každé, byť nepatrné stáhnutí topení apod. Velký potenciál vidím v elektronizaci a digitalizaci každého odběrného místa všech typů energií v každém našem objektu.

Úspory mohou přinést i investice do digitalizace a nových technologií. Jaké v tomto směru připravujeme projekty?

I zde to má více faktorů. Investice do nových technologií nám přináší například nižší personální potřebu v řízení provozu. Na druhou stranu ale rostou nároky na vyšší kvalifikaci řídicích zaměstnanců. Často se snažím prosazovat myšlenku, že digitalizace musí sloužit nám, a ne my jí. Ale to je téma na jiný rozhovor. Samozřejmě nové technologie jsou potřebné nejen pro personální oblast, ale například i pro oblast bezpečnosti. Pokračujeme

v zavádění jednotného evropského zabezpečovacího systému ETCS, jehož spuštění bude mít velký dopad především na bezpečnost provozu vlaků. Rozšiřujeme i nové technologie v ovládání energeticky náročných zařízení, jako jsou například ohřevy výměn. Zpracováváme stále detailnější rozbory toho, kde nám vznikají veškeré náklady, a snažíme se je postupně minimalizovat.

V loňském roce klesly také výdaje na mzdy zaměstnanců. Jaký vývoj očekáváte letos?

Pokles mzdových nákladů souvisí nejen se zmíněným rozšířením digitalizace, ale také s nastavením lepší efektivity v dílčích procesech Správy železnic. V obou směrech se nám loni dařilo nacházet úspory. V letošním roce neplánuji žádné plošné úspory na mzdách zaměstnanců, v březnu jsem také zrušil stop stav na přijímání nových zaměstnanců. To však neznamená, že by každý vedoucí pracovník neměl povinnost hledat například větší efektivitu technologie práce. Máme mzdové prostředky pro současný počet zaměstnanců, neplánujeme tedy jeho větší nárůst a naopak ani snížení.

Hospodaření Správy železnic v příštích letech ovlivní nutnost značných investic do výstavby nových tratí. Jednou z možností jejich financování jsou PPP projekty. Jak jsme v tomto směru daleko?

Projekty PPP jsou pro nás velkou výzvou. Ze své podstaty to totiž není jen způsob financování, ale do značné míry i test toho, jak by k výstavbě a údržbě (vysokorychlostní) dráhy přistupoval soukromník. Abychom nezačínali hned stavbou VRT, která je pro nás novou ve všech aspektech, byly jako pilotní projekty zvoleny vybrané úseky konvenčních tratí, konkrétně spojení pražského Veleslavína s Letištěm Václava Havla a čtvrtý železniční koridor v úseku Nemanice – Ševětín. Dál s přípravou jsme v Praze, kde jsme již předložili vládě studii proveditelnosti PPP, tedy ověření, že tento způsob financování dává smysl, a získali souhlas s přípravou samotné soutěže. V tuto dobu ve spolupráci s Evropskou bankou konsorciem připravujeme samotnou soutěž na koncesionáře, tedy na soukromníka, který projekt zrealizuje. V případě VRT zpracováváme ověřovací studii proveditelnosti pro úseky Moravská brána I a II, Velká Bíteš – Brno a Modřice – Rakvice. Výsledky této studie budou na konci června. Poté je předložíme vládě, aby rozhodla, zda a v jakém rozsahu postupovat formou PPP.

Bezbariérově přístupné jsou další desítky nádražních budov

Počet bezbariérově přístupných stanic a zastávek neustále roste. Na konci minulého roku už nabízelo pohodlný přístup na nástupiště 60 procent všech nádraží na hlavních tratích, v případě budov to bylo dokonce 68 procent.

Cestujícím na vozíku slouží na desítkách míst nové zdvihací plošiny Správy železnic. Stále větší oblibu si získává i asistenční služba, s jejíž pomocí se lidé se sníženou schopností pohybu a orientace dostanou z přednádražního prostoru až do vlaku. Jen za loňský rok ji využilo přes 19 tisíc osob. V oblasti bezbariérově přístupnosti stanic se loni podařilo dokončit další stavby, které ocení i osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. „K doslova hromadnému odstranění bariér došlo zejména v rámci rekonstrukce a elektrizace trati ze Šumperku přes Uničov do Olomouce, kde jsme zmodernizovali nástupiště na více než desítku nádraží. Za zmínku stojí také frekventované stanice Praha-Vysočany, Roudnice nad Labem, Roztoky u Prahy a Rožnov pod Radhoštěm. Výčet takto vylepšených lokalit je ale mnohem delší,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Překážky v podobě schodů není nutné zdolávat také díky rekonstrukci nemalého počtu nádražních budov. Podmínky nejen pro cestující s handicapem se tak loni zlepšily v Praze-Radotíně, Blatně u Jesenice, Horšovském Týně, Pocinovicích, Prachaticích, Vimperku, Čejeticích, Mačkově, Písku, Veselí nad Lužnicí, Kostelci u Jihlavy, Opočně pod Orlickými horami, Nové Pace, Moravském Berouně či Opavě západ. Samozřejmostí je bezbariérová přístupnost zcela nových budov v Aši a Chodově. Díky stavebním akcím zahájeným do roku 2028 se podíl bezbariérových budov zvýší na 72 procent, u nástupišť pak dokonce na 79 procent.



Moderní železnice



Příprava prvního PPP projektu na železnici pokročila do další fáze

Naše státní organizace již vybrala partnery, kteří pomohou s výběrem koncesionáře pro výstavbu nového železničního spojení z Prahy na Letiště Václava Havla formou PPP projektu. Příprava realizace této stavby tak zdárně pokračuje.

O využití PPP při výstavbě části železničního spojení z Prahy na Letiště Václava Havla rozhodla vláda v srpnu loňského roku na základě studie proveditelnosti, která prokázala výhodnost tohoto řešení. V České republice se bude jednat o první PPP projekt na železnici, který dospěl do fáze výběru koncesionáře. Předmětem PPP projektu bude výstavba úseků z pražského Veleslavína do Ruzyně a z Ruzyně na letiště, a to včetně vybudování železniční stanice Praha-Letiště Václava Havla. Řízení provozu budou

zajišťovat naši zaměstnanci z Centrálního dispečerského pracoviště v Praze na Balabence, a to mimo režii vybraného koncesionáře. „Věřím, že mezinárodní zázemí vybraného poradenského týmu povede k úspěšné realizaci prvního železničního PPP projektu v České republice,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. „Podle schváleného harmonogramu by k finančnímu uzavření, které umožňuje faktické zahájení stavební realizace, mělo dojít do 30 měsíců od podpisu smlouvy, tedy do září 2026,“ dodal.

Diagnostická měření na koridorech bude provádět jedna souprava

Naše organizace přešla na efektivnější způsob provádění měření koridorových úseků při rychlostech nad 120 km/h. Příslušné diagnostické jízdy se budou konat současně, s využitím všech potřebných vozidel v jedné soupravě. To přinese výraznou úsporu provozních nákladů i nezbytných omezení provozu.

První integrované měření se uskutečnilo v polovině března mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Podobná měření se provádějí minimálně jednou ročně, dosud probíhala jednotlivě. Jde o zjišťování odezvy trakčního vedení při maximální traťové rychlosti, měření geometrických parametrů kolejí a ověřování kvality a úrovně signálu GSM-R, který se používá pro přenos informací v rámci zabezpečovacího systému ETCS.

Soupravu vedenou lokomotivou Vectron Správy železnic tvoří měřicí vozy pro diagnostiku železničního svršku (MVŽSv2), pevných trakčních zařízení (MV PTZ), rádiových systémů (MV RS) a železničního spodku (MV GPR). Všechna vozidla mohou jet 160 km/h, některá až 200 km/h. Díky integrované měřicí jízdě se předpokládá úspora ve výši 1,5 až 2 miliony korun. K přesnému vyčíslení dojde po ukončení všech měření.



Začíná oprava dalšího úseku havlíckobrodské trati

Modernizace další části trati z Brna do Havlíčkova Brodu může začít. Rekonstrukce osm kilometrů dlouhého úseku umožní zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h. Celkovou přestavbou projdou obě stanice a také zastávky mezi nimi.

Stavební práce začnou do poloviny dubna, potrvají do konce roku 2026. Stavbaři provedou rekonstrukci železničního spodku a svršku, všech mostních objektů, železničních nadjezdů a trakčního vedení. Současně dojde k instalaci nejmodernějšího zabezpečovacího zařízení. Přestavbou projdou všechna nádraží. Ve stanici Přibyslav se opraví obě nástupiště, podchod se doplní výtahy. Navíc se prodlouží předjízdna staniční kolej pro dlouhé nákladní vlaky. Zastávka

v Přibyslavi získá dosud chybějící podchod, celková rekonstrukce čeká rovněž zastávku Stříbrné Hory. Ve stanici Pohled se vybuduje nové nástupiště, přístupné podchodem s výtahy. Součástí stavby jsou také nezbytné úpravy nádražních budov v Přibyslavi a Pohledu pro umístění technologií. Celá stavba bude probíhat při zachování jednokolejného provozu. Hlavní výluka začne letos v červnu, nejintenzivnější práce potrvají celý příští rok a částečně i v roce 2026.



Práce mezi Střelicemi a Zastávkou u Brna nabírají na tempu

V posledním roce jsme svědky intenzivních prací na trati mezi Střelicemi a Zastávkou u Brna. Tento náročný projekt zahrnuje kompletní výměnu stávající koleje a přidání druhé spolu s elektrizací celého úseku. Dojde i k výrazným změnám v samotných stanicích a na zastávkách.

TEXT | Kateřina Veselá

Modernizace úseku z Brna-Horních Heršpic do Střelic, dokončená v roce 2022, byla pouze první fází projektu, který se nyní rozšiřuje. Výsledkem tak bude přibližně 20 kilometrů modernizované trati až do Zastávky u Brna. Zahrnuje nejen výstavbu nové koleje, ale i rekonstrukci mostů, propustků a přejezdů, spolu s instalací trakčního vedení. Vlaky nejprve zrychlí na 100 km/h, po dokončení instalace ETCS, která se bude řešit samostatnou stavbou, pojedou až 120 km/h. Nasazení nových elektrických příměstských jednotek přinese efektivnější provoz v celém úseku mezi Brnem a Zastávkou u Brna.

ZASTÁVKY DOSTANOU NOVOU PODOBU

Vedle komfortnější a rychlejší jízdy ocení cestující kompletně přestavěné zastávky v Omicích a Rosicích u Brna. V Tetčicích budou využívat nová nástupiště, která budou končit u stávajícího železničního přejezdu. Největší proměnou ale projde stanice Zastávka u Brna, kde vzniknou dvě vnější a jedno ostrovní nástupiště. Bezbariérové propojení nového podchodu a nástupiště zajistí výtahy. Cestující se dostanou pohodlně a bez překážek k vlaku na všech opravených nádražích. V zastávce Omice stejně jako v Rosicích u Brna se využijí nově postavené mosty s přístupovými chodníky. V Tetčicích spojí dvě nová nástupiště úrovněvých přechodů. Přípravné práce na stavbě druhé koleje a na modernizaci současné infrastruktury jdou do finále. „To nás přibližuje k nejnáročnější fázi,



která si vyžádá úplné zastavení železničního provozu. Od 30. dubna do 14. prosince budou cestující přestupovat do autobusů, což nám umožní soustředit maximální úsilí

na rozhodující stavební práce, které musí být hotovy do Vánoc,“ uvádí hlavní správce stavby Jan Andratschke a současně doplňuje: „Probíhající práce se doposud soustředily

na přípravu celého území, kácení v okolí trati, stavbu opěrných zdí nebo mostu. Intenzivně pokračuje i příprava trakčního vedení. Největší část zemních prací jde

za rozšířením prostoru pro druhou kolej. Dále se buduje odvodnění, kanalizace a rozvody nízkého a vysokého napětí.“

HOTOVO BUDE V POLOVINĚ PŘÍŠTÍHO ROKU

Největší stavební ruch je patrný hned za Střelicemi, kde se zpevňuje skalní svah. Ve větší části trati už stojí stožáry trakčního vedení. Postupně se rýsuje komunikace do Dvorku, místní části Omic, jejíž součástí je i nový most. V Tetčicích pak vyrostla technologická budova. V Rosicích u Brna se rozšiřuje drážní stezka pomocí prefabrikovaných dílů a v sousední Zastávce u Brna postupuje sanace železničního spodku. Hotová je také nová technologická budova a betonují se základy pro sloupy trakčního vedení. „Nadcházející práce budou nejnáročnější a nejvíce viditelné, ale věříme, že veřejnost bude schopna ocenit postupné změny a projevit pochopení vůči výlukám a přechodnému nepohodlí,“ uzavírá Jan Andratschke. Plné dokončení se plánuje na červen příštího roku.



Historicky cenné nádražní budovy dostávají nový kabát

V polovině března skončila první etapa rekonstrukce památkově chráněné budovy teplického nádraží na severu Čech. Jedná se o další významný objekt, kterému se postupně vrací historický vzhled. A není rozhodně jediný.

TEXT | Tomáš Johánek

V Teplicích prošla obnovou fasáda a střecha objektu a také první nástupiště. Jde přitom o první fázi rekonstrukce, druhá, která zahrne vnitřní prostory, je aktuálně v přípravě. Budova teplického nádraží slouží cestujícím od roku 1858. Jde o ojedinělou ukázkou novorománského slohu na české železnici. Proto stavbaři ve spolupráci s památkáři a restaurátory vrátili budově její podobu z poloviny 19. století. Stavba začala v srpnu 2022. V rámci první etapy rekonstrukce se také vyměnily

okna a dveře, speciálně na zakázku se pak vyrobily vstupní dveře. Nedílnou součástí prací byla rekonstrukce prvního nástupiště, které přiléhá k nádražní budově. Zde prošly renovací veškeré plochy, na místo už se vrátily i zrepasované litinové sloupy historického zastřešení. Jen pro ilustraci, o jak rozsáhlý projekt šlo – v celém objektu se vyměnily více než 350 oken, repase či výměna se pak dotkla 72 litinových sloupů.

Pokud jde o další historicky cenné nádražní budovy, je určité nutné

zmínit dokončení prací na střeše, fasádě a části interiérů Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží, prakticky hotovo je v Plzni a Českých Budějovicích. Těsně před dokončením je rekonstrukce ve Světlé nad Sázavou. Stavbaři už zahájili práce v Žatci, brzy bude následovat Ostrava-Vítkovice. Na hlavním nádraží v Pardubicích naváže na obnovu tamní výškové budovy přestavba odbavovací haly. Pod dohledem památkářů proběhnou také připravované stavby v Chebu,



Klatovech a Plzni-Jižním Předměstí. K renovaci historicky cenných budov přistupujeme citlivě a v úzké koordinaci s památkáři. Klademe důraz na výběr správných materiálů,

například při výrobě replik jednotlivých architektonických prvků. To se odráží nejen v časové náročnosti prováděných stavebních prací, ale také v konečné ceně rekonstrukce.

Svitavská pobřežní dráha napojovala na železnici několik vlečků

Svitavská pobřežní dráha, nazývaná dnes také jako Posvitavský vlečkový systém či areál, je výsledkem složitého vývoje brněnského železničního uzlu. Ten stejně jako na jiných místech ovlivnilo soukromé podnikání na železnici v 19. století.

TEXT **Marek Binko**

První dorazila do Brna z Vídně a Břeclavi Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB) v roce 1839. Její koncové nádraží bylo umístěno v Nových sadech před hradbami města. Nová výpravní budova ale nevydržela ani deset let, protože v roce 1849 se dostavěla dráha do České Třebové, která byla ale na rozdíl od KFNB v majetku státu. Ten zajistil výstavbu Severní státní dráhy (NStB) pro spojení z Olomouce a Brna do Prahy a dnešního Děčína. Brněnská stanice se přestavěla na dvounádraží obou společností v podobě, jejíž základ tvoří současné hlavní nádraží. Dnešní dolní, dřívě též Rosické nádraží vzniklo v roce 1856 pro

Brněnsko-rosickou dráhu (BRE), kterou později odkoupila Společnost státní dráhy (StEG). Ta vznikla privatizací NStB. Dne 2. července 1885 otevřela StEG místní dráhu Brno – Tišnov, na kterou získala koncesi teprve 15. ledna 1884. Koncese přitom platila pro stavbu a provoz dráhy až do dnešního Havlíčkova Brodu a StEG o ni svedla soubor s Rakouskou severozápadní dráhou (ÖNWB). StEG ale prodloužení z Tišnova nikdy nepostavila, protože nechtěla konkurenci pro svou hlavní trať z Brna do Čech přes Českou Třebovou.

Vlaky na Tišnovku odjížděly z horního (dnešního hlavního) nádraží a kolej místní



FOTO autor

dráhy odbočovala z tratě do České Třebové až za přemostěním ulice Špitálka v odbočce Tišnovská. V místě, kde se dráha přiblížila řece Svitavě, bylo v roce 1928 zřízeno nákladíště Radlas se třemi kusými kolejemi a odbočujícími vlečkami. Aby nákladní vlaky na Tišnovku nemusely odjíždět z nádraží horního, ale dolního, kde měla StEG rozsáhlé zázemí, byla 10. ledna 1890 zprovozněna spojovací kolej z dolního nádraží k pozdějšímu nákladíšti Radlas na Tišnovce. Kolej začínala na odbočce Křenová na Vlárské dráze, vycházející z dolního nádraží od roku 1887 a patřící taktéž StEG. Místo připojení na Tišnovku krátce před Radlasem se označovalo jako

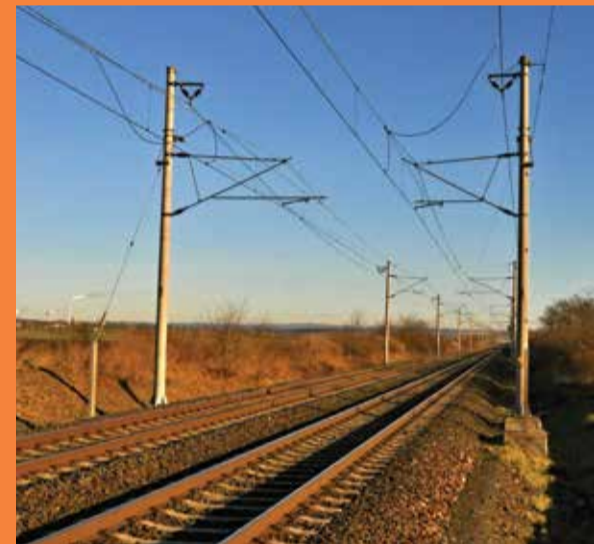
odbočka Posvitavská. Právě tato spojovací kolej je Svitavskou pobřežní dráhou a od počátku z ní odbočovala řada vlečků. S přestavbou trati Brno – Havlíčkův Brod, dokončenou v roce 1953, končí sice provoz na staré Tišnovce z Králova Pole do Tišnova, ale městský úsek do Králova Pole zůstává v provozu ještě do roku 1962, kdy zaniká i napojení Radlasu na hlavní nádraží. V roce 1969, rok před zprovozněním nákladního průtahu mezi dolním nádražím a Židenicemi, končí i napojení Svitavské pobřežní dráhy na dolní nádraží přes odbočku Křenová a náhradou je dodnes sloužící kolejové propojení z odbočky Brno-Židenice s novým mostem přes Svitavu.

Co se děje v regionech

V LOVOSICÍCH SE ZAČNE OPRAVOVAT NÁDRAŽNÍ BUDOVA

Zatímco oprava nástupiště ve stanici Lovosice se blíží do finále, stavbaři se přesunou do nádražní budovy, jejíž rekonstrukce začne během jara. Objekt z roku 1968 dostane zateplenou fasádu i střechu, cestující ocení účelnější vnitřní prostory.

Podobu budovy navrhl známý architekt Josef Danda, dokončena byla v roce 1968 současně s přestavbou celé stanice. Stavbaři provedou úpravy vnitřních dispozic, čímž se zlepší funkčnost veřejných prostor. K výrazné úspoře provozních nákladů přispěje rekonstrukce zdroje vytápění, rozvodných sítí a elektroinstalací. V blízkosti nádražní budovy vznikne parkoviště P+R s možností dobíjení elektromobilů a místa pro jízdní kola. Hotovo bude příští rok v létě.



TRÁŤ MEZI STAROU BOLESLAVÍ A LYSOU NAD LABEM ČEKÁ OBNOVA

V úseku Stará Boleslav – Lysá nad Labem probíhá od 17. března do 21. října 2024 výluka z důvodu cyklické obnovy trakčního vedení. Jedná se o kompletní výměnu trakčních stožárů, nosných lan, trolejí i zesilovacího vedení.

Vzhledem k délce úseku a nutnosti obměny obou traťových kolejí bude výluka rozdělena do pěti etap. Průjezdna vždy zůstane alespoň jedna traťová kolej. Důvodem výluky je nutnost obnovy starého trakčního vedení, aby byla zajištěna bezpečnost a spolehlivost železniční dopravy. Obnova se týká přibližně 280 trakčních podpěr a 22 kilometrů rozvínutého vedení. V rámci výluky se vymění také napájecí převěsy trakční napájecí stanice Stará Boleslav. Opravené trolejové vedení se v celé délce zachová i po připravované zásadní modernizaci „pravobřežky“.

VLAKY POD KRUŠNÝMI HORAMI ZRYCHLÍ

Celkovou obnovou prošla v uplynulém období část Podkrušnohorské magistraly v okolí stanice Bohosudov. Obyvatelé Krupky díky tomu získali novou zastávku s moderními přístřešky, která nabízí pohodlný a bezpečný nástup do vlaků.

Rekonstrukcí prošlo přibližně pět kilometrů dvoukolejně trati v úseku od Chabařovic po Teplice, a to včetně stanice Bohosudov. Ta už přestala sloužit cestujícím, její nádražní budova se nyní využívá jako technologický objekt. Stavbaři naopak vybudovali novou zastávku Krupka-Bohosudov. Stejně jako nedaleký Proboštov nabízí zvýšená nástupiště v úrovni podlahy moderních vlaků.

Obnovilo se rovněž zabezpečovací a sdělovací zařízení, trakční vedení, venkovní osvětlení a elektrický ohřev výhybek. Traťová rychlost se díky rekonstrukci zvýšila až na 135 km/h, tím došlo ke zkrácení jízdních dob vlaků. Přínosem z hlediska bezpečnosti je pak náhrada přejezdu v teplické ulici Emilie Dvořákové silničním podjezdem.



KORIDOROVÁ TRÁŤ SE ČISTILA OD STROMŮ BLÍZKO KOLEJÍ

Těžká technika, dřevorubci a speciálně vybavení stromolezci se zakousli při únorových a březnových víkendových výlukách do listnáčů, smrků a borovic rostoucích v blízkosti trati mezi Hosínem a Chotýčany.

Koridorová trať České Budějovice – Benešov u Prahy vede v tomto úseku hustými lesy a v hlubokých zářezech. V důsledku silného větru dochází k pádům stromů, které napáchají nemalé škody na trakčním vedení a zastavují provoz na vytížené páteřní trati. Odstraňování následků mimořádných událostí v tomto úseku bývá zdoluhavé a velice obtížné, právě kvůli nepřístupnosti těchto míst. Proto Správa tratí České Budějovice v období vegetačního klidu odstraňuje co nejvíce lesního porostu v dopadové vzdálenosti. Využívá k tomu vlastní dvoucestný bagr, několik MUV, své zaměstnance s pilami a externí firmu s pásovým bagrem vybaveným speciálními nůžkami. Zvláštní kategorií jsou stromolezci, kteří označené stromy rizikově káceli a odstraňovali větve u vytípaných vzrostlých dubů pro odlehčení kmene směrem k trati pro snížení rizika jejich pádu. Při krátkých pětihodinových výlukách se podařilo odstranit ohromné množství nežádoucí vegetace.

MARIÁNSKÉ LÁZNĚ

5. února

V obvodu stanice Mariánské Lázně najel v nočních hodinách Lv 66502 do vyvráceného stromu. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,5 milionu Kč.

ZLÍN

12. února

Rovněž v noci vykolejily ve stanici Zlín střed při posunu dva osobní vozy na výhybce číslo 4. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 600 tisíc Kč.

CHRÁŠTANY – SVOJETÍN

13. února

Dopoledne se na přejezdu mezi Chrástany a Svojetínem střetl Os 93703 (motorový vůz řady 654) s osobním automobilem Volkswagen Caddy. Zraněn byl řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 950 tisíc Kč.

PERŠTEJN

14. února

V obvodu stanice Perštejn se dopoledne srazil Lv 52054 (lokomotiva řady 363) s traktorem a přívěsem, který z důvodu poruchy zůstal stát na přejezdu. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 4,1 milionu Kč.



HAVLÍČKŮV BROD

16. února

Odpoledne projel ve stanici Havlíčkův Brod posunový díl (motorový vůz řady 841) seřadovací návěstidlo Se12 s návěstí zakazující jízdu, řízl výhybku č. 21b a vjel do vlakové cesty vlaku Os 8747. Soupravy zastavily 37 metrů od sebe. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 70 tisíc Kč.

PRAHA-KRČ – PRAHA-BRANÍK

17. února

Dopoledne se mezi stanicemi Praha-Krč a Praha-Braník srazil Os 9059 (motorová jednotka řady 814) s nákladním automobilem pracujícím na vyložené koleji. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 410 tisíc Kč.



NOVÝ BYDŽOV – CHLUMEC NAD CIDLINOU

25. února

Na přejezdu mezi Novým Bydžovem a Chlumcem nad Cidlinou se dopoledne střetl Sp 1816 (motorový vůz řady 843) s osobním automobilem. V něm byla na místě usmrcena řidička a zraněno 7leté dítě. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 290 tisíc Kč.

Velký region, značné množství techniky i parta, která šlape

Naši drážní hasiči sídlí na celkem 14 místech po celé republice. Jeden z jejich nejmodernějších areálů je ten v Českých Budějovicích, dokončil se teprve před čtyřmi lety. Pojďme se tedy podívat mezi hasiče, jejichž oblast působnosti je opravdu značná.

TEXT Tomáš Johánek



Mezinárodní železniční koridory i odlehle šumavské lokálky, lokality dostupné po dálnicích i nádraží, kam se dá zajet jen po lesních cestách, to vše je obvod českobudějovických drážních hasičů. Velí jim Ladislav Mala, který zde slouží již celých 29 let, ve funkci velitele jednotky je pak už pátým rokem. Historie drážních hasičů v jihočeské metropoli je samozřejmě výrazně starší, pravděpodobně sahá až do období c. k. rakouského mocnářství. Novodobá historie se pak píše od roku 1953, kdy se začaly formovat požární jednotky působící na železnici. Dlouhá léta byli naši hasiči na jihu Čech v provizorním areálu, od roku 2020 mají k dispozici nové zázemí. To vzniklo v trojúhelníku mezi tratěmi Praha – České Budějovice, Plzeň – České Budějovice a jejich spojkou. Dva objekty se postavily nové, jeden se opravil. Osazenstvo zde tvoří celkem 33 hasičů,

v každé směně jich slouží 10. A mají se co otáčet. Jejich region je totiž obrovský, spadá pod ně zhruba 900 kilometrů tratí. Není vymezený hranicemi Jihočeského kraje, mírně tak přesahuje do všech tří okolních krajů, tedy Středočeského, Plzeňského a Kraje Vysočina. „Dokud neexistovala jednotka v Havlíčkově Brodě, tak jsme měli region ještě větší, zasahoval prakticky až po Jihlavu,“ vzpomíná Ladislav Mala.

NEJDÁLE JE TO NA ŠUMAVU

Pokud se podíváte na mapu Jihočeského kraje, je zcela jasné, jaké mimořádné události a kde jsou nejnáročnější. Samozřejmě jde o šumavské lokálky a výjezdy zejména v období přírodních pohrom, jako jsou silné víchřice či třeba sněhové kalamity. „Sice můžeme třeba do Nového Údolí, kde končí jedna z tratí, přes národní park, i tak je to skoro 100 kilometrů,“

upozorňuje velitel jihočeské jednotky. Jako drážní hasiči přítomni musí vyjíždět prakticky ke všem mimořádným událostem na železnici. „Pokud jde třeba o dopravní nehodu nebo záchranu života, míří na místo události také státní hasiči, problém třeba na již zmíněných šumavských tratích je v tom, že ani oni nemají v těchto regionech početné posádky a mohou pak chybět někde jinde. Po našem příjezdu tedy státní hasiči většinou odjíždějí,“ popisuje Ladislav Mala. Řadě mimořádných událostí spojených zejména s výkyvy počasí by zabránilo důkladnější kácení stromů podél tratí, to je však v národním parku nereálné.

POMÁHAJÍ I PŘI DOPRAVNÍCH NEHODÁCH

Když už jsme se zmínili o spolupráci se státními hasiči, nelze pominout fakt, že na základě smlouvy s krajem vyjíždějí naši českobudějovičtí hasiči do okolí jihočeské metropole třeba i k dopravním nehodám. V loňském roce zaznamenali dohromady přibližně 590 výjezdů, pokud je výstraha před větrem či sněhem, své služby posilují a jsou v terénu dva nebo tři dny. K tomu, aby to všechno zvládli, potřebují také příslušnou techniku. Například na již zmíněné Šumavě jim pomáhá pásový přepravník. Tam, kde končí auto, nastupuje toto vozidlo. Jako jediná jednotka drážních hasičů disponují na jihu Čech kompletní sadou na stabilizaci těžkých břemen. Běžnou techniku v podobě plně vybavených speciálů doplňuje tank, nejnovější výzbrojí jsou pak drony. Co znamená v praxi poměrně vysoké množství techniky na poměrně malý počet hasičů? To je jednoduché! Lidé musejí být navzájem zastupitelní, proto každý umí ovládat více techniky. „Není možné, aby každý měl jen jednu specializaci a aby třeba při výjezdu nebyl k dispozici strojník nebo pilot dronu,“ dodává Ladislav Mala.

Lezec, tankista a starosta – tím vším je drážní hasič

Potkat ho můžete vysoko nad zemí, v kokpitu tanku, za kormidlem motorového člunu či na obecním úřadu v Heřmani u Putimi. Že jde o zdánlivě nespojitelná místa? Omyl, tam všude je jako doma Radek Uhlík, člen českobudějovické jednotky drážních hasičů.

TEXT Tomáš Johánek

Radek Uhlík začínal svou profesionální kariéru u podnikových hasičů ve Strakonících, již sedm let je ale součástí naší jednotky v Českých Budějovicích. Podle jeho slov je práce u drážních hasičů daleko zajímavější než u těch státních, zejména díky různorodé činnosti a práci se speciální technikou. Vždyť kde jinde se vám naskytne možnost jezdit s tankem, který je nenahraditelný při řešení některých rozsáhlých mimořádných událostí. „Mojí specializací je lezec, řidič tanku, obsluha lodě a pilot dronu,“ vyjmenovává Radek Uhlík svou specializaci. Jako velitel družstva ale vyjíždí samozřejmě ke všem mimořádným událostem, které se stanou. Za nejtěžší považuje výjezdy

v době přírodních kalamit, kdy se hasiči třeba dva nebo tři dny prakticky nezastaví, jeden výjezd následuje za druhým. „Nemůžu říct, co mě baví nejvíc. Nedovedu si představit, že bych něco z toho nedělal,“ říká dále. Například s tankem ale moc nejezdí, pokud není nějaký mimořádný výjezd, čeká ho jen jednou za rok týdenní výcvik. To například lezecký výcvik je každý měsíc.

Pochvaluje si, že se v Českých Budějovicích sešla opravdu dobrá parta lidí. „Musíme se jeden na druhého vždy spolehnout, protože při naší práci jde kolikrát o zdraví či život. Je tu výborný kolektiv, díky kterému se člověk do práce opravdu těší,“ pokračuje dále. On

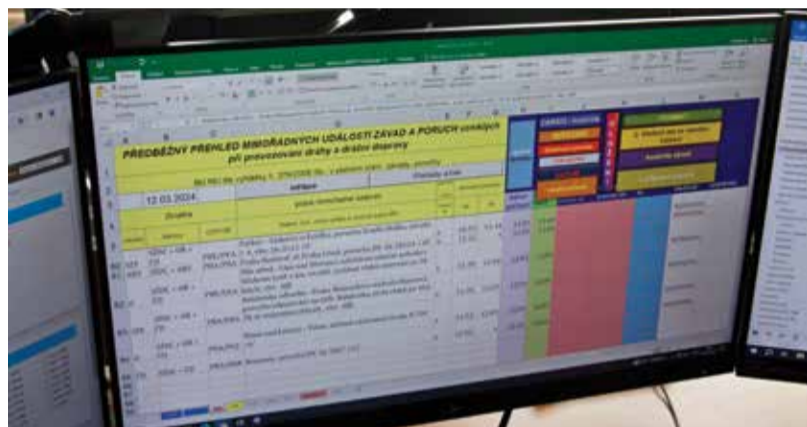


sám má ale doslova našlapaný i mimopracovní program. Snaží se maximum času věnovat rodině, má tři malé děti, vedle toho ale dělá také starostu v Heřmani. „Starosta na malé vesnici zařizuje úplně všechno, někdy je opravdu náročné to vše skloubit, ale většinou se to daří,“ doplňuje Radek Uhlík. Dny má rozdělené tak, že jeden den je v práci, druhý na úřadě a třetí věnuje rodině. Jak náročné to musí být, si jistě dokážete představit.

Situační centrum shromažďuje komplexní informace o všech mimořádných událostech

Od listopadu loňského roku funguje na generálním ředitelství naší organizace nové pracoviště – situační centrum. Jeho hlavním cílem je sloučit na jednom místě čtyři pracoviště a propojit světy infrastruktury, řízení provozu a Hasičského záchranného sboru Správy železnic.

TEXT Tomáš Johánek



V novém sále tak spolu sedí ústřední dispečer, jeho pravá ruka hlavní dispečer, dále hlavní dispečer železniční infrastruktury a centrální dispečer drážních hasičů. „Nové centrum zastřešuje oblast provozuschopnosti, řízení provozu a Celostátní operační a informační středisko HZS Správy železnic,“ říká ředitel odboru operativního řízení provozu a výluk Tomáš Rolník. Situační centrum momentálně tvoří dispečerský sál a potřebné zázemí pro čtveřici zaměstnanců ve službě, kteří se zde střídají ve 12hodinových směnách a dnem i nocí, v pracovní dny i o víkendy dohlížejí na provoz na dráze. Během posledních dvou měsíců loňského roku probíhaly dokončovací práce, od ledna jede pracoviště v režimu ověřovacího provozu. Ten zatím poběží na dobu neurčitou, jeho cílem je otestovat všechny principy fungování tak, aby

se v budoucnu mohlo postavit zcela nové situační centrum v nových prostorách. „Chceme vše dopilovat, poučit se z postupného vyhodnocování provozu současného centra,“ pokračuje dále Tomáš Rolník.

VŠECHNY CESTY VEDOU DO SITUAČNÍHO CENTRA

Jak tedy nové pracoviště funguje v praxi? Zdejší dispečerů mají nepřetržitý dohled nad fungováním železnice v celé republice. Sbíhají se sem informace o všech poruchách a mimořádných událostech na české železnici. Vedoucím směny je ústřední dispečer řízení provozu, který také v případě potřeby na operativní úrovni komunikuje se sousedními správci infrastruktury a složkami státu, jako jsou policie či armáda, vedení organizace předává aktuální informace o stavu sítě. Ústřední dispečer řízení provozu dohlíží také



na provoz v celé síti a práci dispečerského aparátu CDP. Hlavní dispečer řízení provozu vede provozní hlášení a záznam o průběhu směny. Hlavní dispečer infrastruktury dohlíží na práci dispečerů železniční infrastruktury jednotlivých oblastních ředitelství. Centrální dispečer HZS monitoruje činnost lokálních operačních středisek HZS a zajišťuje jejich koordinaci v případě událostí většího rozsahu. Jeho klíčovým úkolem s ohledem na činnost situačního centra je zajistit online přenos informací o stavu řešení mimořádných událostí ostatním dispečerským pracovištím. Zaměstnanci situačního centra tedy mají přehled o všech provozních stavech železniční sítě a prostřednictvím dispečerského aparátu CDP, dispečerů infrastruktury a operačních středisek HZS tak mohou usměrňovat provozní práci výpravčích a zaměstnanců

podílejících se na obnovování provozu v případě závad, poruch a mimořádných událostí.

MUSÍME NAUČIT APLIKACE VZÁJEMNĚ KOMUNIKOVAT

Jako jedna z klíčových věcí při fungování situačního centra se velmi rychle ukázala potřeba propojit informační systémy a efektivně předávat i sdílet informace. „Každý z dispečerů zastoupených v centru je zvyklý pracovat s nějakým podpůrným nástrojem, s nějakou aplikací. Jednotlivé aplikace se liší a naším cílem je, aby si aplikace mezi sebou informace vyměňovaly, abychom všichni mluvili společným jazykem,“ dodává Tomáš Rolník. Podle jeho slov by pak bylo možné sdílet informace o vzniku, průběhu a odstraňování následků a obnovování provozu prostřednictvím těchto aplikací a zbavit se tak zbytečné „dvojí“ administrativy.

Prezentujeme železnici dětem a mladým lidem

Jedním z důležitých úkolů naší státní organizace je prezentovat naši práci a obecně železnici mladé generaci. Právě mezi dětmi a mladými lidmi jsou totiž i možní budoucí kolegové. A začínáme u dětí z mateřských škol!

TEXT Tomáš Johánek

Každý měsíc se uskuteční řada akcí zaměřených na děti a mládež včetně studentů středních i vysokých škol. Nejinak tomu bylo během února. A začínáme akcí pro ty nejmenší. Nádraží v Brně-Čhrlicích se na pár desítek minut proměnilo ve svět zvědavosti a radosti. Na palubu se nalodilo přes dvacet malých cestovatelů z místní mateřské školy, aby prozkoumali tajemství železničního světa. Děti se zde například setkaly s tajemnou prací signalisty a dozvěděly se, jak se vůbec staví

vlakové cesty. Několik z nich dokonce předvedlo své nově nabyté znalosti v umění „stavět výhybku“. Návštěvě se nevyhnula ani dopravní kancelář, kde si naši malí dobrodruzi mohli vyzkoušet červenou čepici.

Pro školáky ze základních škol jsme zase připravili exkurzi na nádraží v Liberci. Cílem bylo přiblížit jim fungování železniční dopravy a ukázat, co všechno obnáší práce výpravčích a signalistů. Žáci navštívili dopravní kancelář, následně si vyzkoušeli práci výpravčích, kteří



dálkově řídit dopravu v úseku z Liberce do Tanvaldu. V závěru exkurze se přesunuli na pracoviště signalistů. Studentům pardubické střední školy jsme zase v rámci kariérního dne prezentovali profesní příležitosti ve Správě železnic. Zaměřili jsme se na sdělovací a zabezpečovací techniku, řízení provozu a elektrotechniku. a nabídli jim možnosti pracovního uplatnění během studia i po jeho ukončení. A v Pardubicích

ještě zůstaneme – studentům Dopravní fakulty Univerzity Pardubice jsme prezentovali nabídku našich studentských programů. Podělili jsme se o své zkušenosti a představili možnosti uplatnění během studia i po něm ve Správě železnic.

To vše jsme stihli během jediného měsíce. A nešlo samozřejmě o všechny akce. Dětem a mladým lidem se samozřejmě budeme věnovat i během dalších měsíců tohoto roku.

PREZENTOVALI JSME SE NA KARIÉRNÍM DNI VŠB TU OSTRAVA

Začátkem března se nám naskytl jedinečná příležitost prezentovat se na jednom z největších personálních veletrhů v rámci České republiky, který probíhá každoročně v Ostravě. Uskutečnil se v nově zrekonstruované aule VŠB-TUO, kde se kromě veletrhů konají další prestižní akce.



Naši organizaci zde reprezentovalo kvarteto zaměstnanců z personálního odboru GR doplněné o dva zástupce OŘ Ostrava. Veletrh měl dvě hlavní části – prezentaci uvnitř aule a venkovní expozici, kde nás reprezentovali kolegové z CTD. Výbornou možností pro studenty bylo rozlišení podle barevných koleček, která si vystavovatelé nalepili na své stánky, aby bylo jasné, o které pozice mají zájem, jaké studenty s konkrétním uplatněním hledají apod.

Po prvotním ostychu se u nás zastavilo několik studentů, od té doby jsme měli na stánku neustále plno. V rámci svých kompetencí, znalostí a zkušeností jsme si rovnoměrně rozdělovali studenty a snažili se uspokojit jejich věcné dotazy a nabídnout jim konkrétní profese, ve kterých mohou zúročit svůj studijní obor. Velký zájem o práci u nás měli zejména ti ze strojní a stavební fakulty. Zajímavým poznatkem byla vysoká účast prvních ročníků bakalářského studia. Důležitým faktorem byla i nabídka bakalářských, potažmo diplomových prací, o které měli studenti zájem.

Konkurenční výhodu jsme získali rovněž z hlediska pozice absolventů, jelikož oba zástupci OŘ Ostrava využili své znalosti ze studentských let, a tak jsme mohli studentům poskytnout další cenné informace ohledně studia a případně je nasměrovat do Kariérního centra VŠB-TUO. Odměnou nám byl příval studentů, kteří získali povědomí o Správě železnic, odcházeli s propagačními předměty i materiály a pozitivním zážitkem, který hraje důležitou roli při dalším rozhodování o výběru profesní dráhy jedince.

Veletrh proběhl velmi dobře, podařilo se nám navázat nové kontakty, oslovit několik studentů a doufáme, že i v dalších letech bude pokračovat vzájemná spolupráce s VŠB-TUO, které bychom chtěli poděkovat za perfektně připravenou akci. Martin Rell

Odstartovala nová sezóna turistických vlaků v barvách ČD

O víkendu 23. a 24. března vyjely poprvé v tomto roce turistické vlaky Českých drah. Zájemci o poznávání krás středních Čech se mohou těšit na tradiční jízdy do atraktivních míst, ale i na některé nové trasy. Nebudou chybět ani oblíbené produkty z minulých let.

TEXT **Tomáš Johánek**

Parní vlaky tak letos zamíří vedle oblíbeného Posázaví také do Dobříše nebo Rožmitálu pod Třemšínem. Rodiny s dětmi a cykloturisté si znovu mohou naplánotvat víkendový výlet Cyklohráčkem do oblasti Slánska a i letos tento výletní vlak vyrazí během letních prázdnin dvakrát týdně do dalších nových míst nejen ve Středočeském kraji. Chybět nebudou ani oblíbené vlaky do Českého ráje a oblasti Brd a také řada akcí, které budou organizovat České dráhy ve spolupráci s hlavním městem Prahou, Středočeským krajem, Pražskou integrovanou dopravou a dalšími partnery, mezi kterými je i naše organizace. Turistická sezóna na železnici potrvá do 28. října. „Parní vlaky jsou mezi cestujícími velice oblíbené. Jen v loňském roce jimi cestovalo na šest tisíc lidí. Letos se mohou těšit na větší pohodlí. Některé vozy historické soupravy, která zajišťuje většinu nostalgických vlaků, totiž prošly před letošní sezónou rekonstrukcí,“ uvedl ředitel Oblastního centra obchodu Střed Českých drah Jakub Golíáš.



FOTO archiv ČD

CYKLOTRASY DOSTUPNÉ VLAKEM SE STÁLE ROZŠÍŘUJÍ

Řada turisticky atraktivních míst ve Středočeském kraji je dostupná díky rozšiřující se síti cyklotras i z nádraží. „Cesta vlakem a následný výlet na kole se tedy přímo nabízí. Každý rok se navíc snažíme naši síť cyklostezek rozšířit o další upravené úseky. S potěšením musím říct, že mix průběžného dobudování

stezek, jejich dostupnost z množství železničních stanic a řada přírodních i architektonických krás dělá z našeho kraje skutečně atraktivní region,“ říká hejtmanka Středočeského kraje Petra Pecková.

Stále se rozšiřující nabídka možností cestování s kolem je pak ideální pro plánování cyklovýletů. V letošní turistické sezóně se cestující ve Středočeském kraji

mohou těšit na celou řadu akcí. Tou první bude Regionální den PID v Benešově u Prahy, který třetí dubnovou sobotu nabídne návštěvníkům jízdu historickými autobusy a zvláštními vlaky a také bohatý doprovodný program. V červnu bude následovat Pražský den železnice, v září pak regionální dny PID v Hostivici a Českém Brodě a další. Vrcholem roku budou prosincové mikulášské jízdy.



Náš kolega zabodoval na katarském nebi

V katarském Lusail City se uskutečnilo mistrovství světa motorových paraglidistů ve slalomu mezi pylony. Čeští reprezentanti získali bronzové medaile, což je velký úspěch. O ten se zasloužil i náš kolega Alois Šinogl z Ústí nad Labem.

TEXT **Ivana Canincová**

Úspěšný paraglidista pracuje u SSZT na pozici mechanika sdělovací a zabezpečovací techniky. Ve volném čase létá již od roku 2018 a o rok později se stal členem české reprezentace. Na posledním mistrovství republiky byl třetí, na světovém šampionátu desátý. „Létáme obdobně jako v seriálu závodů Red Bull Air race – v co nejkratším čase musíme proletět zadanou trasu mezi nafukovacími pylony v malé výšce a nad vodou,“ říká.

Tomuto náročnému sportu by se prý nemohl věnovat bez podpory partnerky, kterou je pro změnu zaměstnankyně naší organizace pracující na pozici výpravčí.



ČD TRAVEL



EXOTIKA – PŘÍMÉ LETY Z PRAHY

- Zajistíme vám libovolné zájezdy z nabídky CK Exim, Fischer, Čedok a TUI. Vyberáme například z nabídky CK Fischer:
- **VIETNAM**
vilky Melia Vinpearl***** na ostrově Phu Quoc se snídaní, případně polopenzí nebo all inclusive. Týdenní pobyt již od 23 690 Kč/osoba. Doba letu 10 h 50 min.
- **DOMINIKÁNSKÁ REPUBLIKA**
hotel Whala!Bavaro**** východní pobřeží – Punta Cana – all inclusive. Týdenní pobyt již od 31 990 Kč/osoba. Doba letu 10 h 30 min.
- V ceně: ubytování, letecká doprava s transferem, strava podle výběru a služby delegáta.
- V případě jakýchkoli dotazů nám napište nebo zavolejte (viz kontakty na webových stránkách). Jsme připraveni vám poradit.

Krásné jaro přeje kolektiv ČD travel – vaše cestovní kancelář.



DÚ OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Hledáme nové kolegyně a kolegy!

Staňte se součástí týmu Drážního úřadu. Podílíme se na fungování kompletního drážního systému v ČR a nabízíme řadu benefitů.

Volná místa:

- Odborný rada oddělení úředních povolení a licencí drážní dopravy – Olomouc
Posuzování odborné způsobilosti osob k provozování drah a drážní dopravy, výkon státního dozoru.
- Odborný rada oddělení dopravních, plynových, tlakových a zdvihacích zařízení – Praha
Posuzování a schvalování technické způsobilosti určených technických zařízení dopravních, plynových a tlakových.
- Odborný rada oddělení pevných elektrických zařízení – Plzeň
Posuzování a schvalování technické způsobilosti určených technických zařízení elektrických.
- Pracovník IT – Praha
Správa informačního systému veřejné správy, uživatelská podpora, zadávání veřejných zakázek malého rozsahu.

Aktuálně vypsána výběrová řízení sledujte na www.ducr.cz, případně kontaktujte Jitku Kotáskovou na kotaskova@ducr.cz nebo na tel. 602 149 922.