

MODERNÍ ŽELEZNICE

**BEZPEČNOST
ČESKÝCH NÁDRAŽÍ**
je na vysoké úrovni

02

**ELEKTROMECHANIKU
V KARLŠTEJNĚ**
nahradí ještě letos
elektronika

04

**ŽELEZNICE SE JÍ
STALA LÁSKOU
NA CELÝ ŽIVOT,**
lákají ji nové výzvy

07



Vizualizace podoby budoucího terminálu Jihlava VRT

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 jde o dvě lokality na Moravě. Na konferenci, kterou pořádala Správa železnic ve Fantově budově pražského hlavního nádraží, to potvrdil ministr dopravy Martin Kupka.

TEXT | Tomáš Johánek

„V roce 2026 začneme stavět první kilometry. K tomu míříme a nejde o nějaké efemérní vize,“ prohlásil Martin Kupka na zmíněné konferenci s doslova hvězdným mezinárodním obsazením. Jak vyplynulo z prezentací jednotlivých řečníků, nejdál je příprava úseků mezi Brnem a Břeclaví a Přerovem a Ostravou. Důležitou otázkou, na kterou také konference odpověděla, je, kdo a jak bude výstavbu nových VRT platit. Stát chce pro tyto účely využít kombinaci veřejných zdrojů, dotací z evropských fondů a soukromého kapitálu v rámci projektů PPP. „Finalizujeme přípravné práce pro spuštění tendru na koncesionáře,“ prohlásil dále Martin Kupka s tím, že jde o dva úseky, jejichž příprava postoupila

nejvíc. Koncesionář následně stavbu zaplatí a stát jí bude po určité době splácet. Zástupci Evropské komise, kteří se konference rovněž zúčastnili, potvrdili, že české VRT by mohly pro své financování využít hned tři dopravní fondy, kde budou mít k dispozici desítky miliard eur. Náklady na vybudování sítě VRT se momentálně odhadují na přibližně 800 miliard korun.

MAXIMÁLNÍ RYCHLOST AŽ 320 KM/H

Sítě budoucích VRT budou tvořit úseky z Drážďan přes Ústí nad Labem do Prahy, dále z Prahy přes Brno do Ostravy a následně do Polska či z Brna směrem na Břeclav, Bratislavu a Vídeň. Do budoucna se počítá i s VRT mezi Prahou,

Hradcem Králové a polskou Vratislaví či odbočkou z hlavní drážďanské trati do Mostu. Rychlé vlaky by mohly propojit také Prahu s Plzní a Mnichovem. Nové tratě jsou projektované místy na rychlost až 320 km/h s tím, že se může v budoucnu zvýšit až na 350 km/h. Většina úseků nových VRT bude určena jen pro osobní dopravu, jen mezi Ústím nad Labem a Drážďany budou novou trať v Krušnohorském tunelu využívat i nákladní vlaky. V různé fázi přípravy jsou také jednotlivé terminály VRT, naposledy jsme vyhlásili vítěze tendru pro Jihlavu. V polovině března jsme pak vypsali výběrové řízení na architektonický návrh dopravního terminálu v Hranicích na Moravě, který bude společný pro vysokorychlostní i konvenční železnici.

BUDOUČÍ VRT PROPAGUJE I NOVÝ WEB

U příležitosti konference VRT Realita budoucnosti jsme veřejnosti představili nové logo vysokorychlostních projektů a také web. Na stránkách vrtky.cz najdete široké spektrum informací o významu budoucích VRT, o jejich přípravě i například o tom, jaké vlaky na nich budou jezdit. Najdete zde také termíny prezentačních akcí, které navštíví naši experti. I během letošního roku se chystá celá řada veřejných akcí za účasti VRTmobilu, pravidelné diskuze o různých aspektech VRT se budou pravidelně konat v obou našich informačních centrech.

POCITOVÁ MAPA PŘINESLA MNOŽSTVÍ PODNĚTŮ

Novinkou v přípravě budoucích tratí je pocitová mapa, kterou jsme poprvé představili v Praze. Lidé měli možnost v souvislosti s přípravou vysokorychlostní železnice označit pro ně důležitá či málo přívětivá místa. Celkem se sešlo přes dva tisíce podnětů, většina se zaměřila na podporu hodnotných míst, třetina upozornila na problémy v území. S připomínkami už pracují urbanisté, kteří je vkládají do koncepce území, kterým nová trať prochází. Projekt v Praze zahrnuje novostavbu kolejí z Běchovic na Zahradní Město a dále na hlavní nádraží a dostavbu čtvrté koleje mezi Běchovicemi

a Libní. Například v Praze 10 se většina příspěvků týkala očekávané Drážní promenády, která nahradí zrušené železniční koleje ve Strašnicích. Od ní si lidé slibují novou pěší zónu s cyklistickým propojením a revitalizací zanedbaných ploch. Připomínky z Prahy 15 zdůrazňují například unikátní charakter mokřadu Triangl. V Dolních Počernicích se opakují návrhy na novou vlakovou zastávku v Hostavicích, přesun nástupiště v Dolních Počernicích blíž k jejich centru nebo zlepšení dostupnosti zastávky z Jahodnice. V Libni občané poukazují na nepřívětivé prostředí železniční stanice a značné množství bariér pro chodce.



VRTMOBIL OPĚT VYJÍZDÍ DO REGIONŮ

Mobilní informační centrum Správy železnic, tzv. VRTmobil, se po zimní přestávce vrací na cesty. Po celé republice bude objíždět obce v okolí plánovaných vysokorychlostních tratí, aby místním obyvatelům přiblížil aktuální stav přípravy největšího infrastrukturního projektu Česka. Letos tým VRT čeká představení projektu na základě aktualizované dokumentace na Vysočině a ve středních Čechách. Každý měsíc se také zastaví v jiném městě v okolí trasy spojující Prahu s Drážďany a na jižní Moravě naváže na podzimní veřejná setkání, tentokrát například v Šakvicích či v Rakvicích.



ODSTARTOVALA ŠKOLENÍ PRO DOPRAVCE NA TÉMA ETCS

Naše organizace připravila školení pro dopravce, které je zaměřené na provozní chování jednotného evropského zabezpečovače ETCS. Zástupci dopravců, kteří se zabývají tvorbou předpisů a školením strojvedoucích, se dozví základní principy fungování celého systému a seznámí se s příslušnými technickými specifikacemi interoperability. Školení se pořádají vzhledem k tomu, že se blíží termín, kdy bude na velké části prvního a druhého koridoru zaveden výhradní provoz ETCS. Ten byl stanoven na 1. ledna příštího roku.

VŠEJANSKÁ SPOJKA ZRYCHLÍ SPOJENÍ MEZI PRAHOU A MLADOU BOLESLAVÍ

Začínají projektové práce na takzvané Všejské spojce, která propojí Milovice s tratí z Nymburka do Mladé Boleslavi. K napojení na stávající železnici dojde v Čachovicích, na devět kilometrů dlouhé trati vzniknou stanice Milovice-Boží Dar a zastávka Vanovice. Dvoukolejná elektrifikovaná Všejská spojka umožní zavedení přímých vlaků z Prahy do Mladé Boleslavi přes Milovice.

Bezpečnost českých nádraží je na vysoké úrovni, pomáhá moderní technika

Cestující se rozhodně mohou cítit na českých nádražích bezpečně. Kombinací posilování ochranné služby a využívání kamerových systémů či umělé inteligence se daří tuto bezpečnost stále více zvyšovat, říká ředitel odboru bezpečnosti a krizového řízení generálního ředitelství naší organizace Vladimír Abraham.

TEXT | Tomáš Johánek



FOTO autor

V loňském roce jsme spustili projekt dálkově ovládaných nádraží. Jaké jsou s ním zatím zkušenosti?

Za nás jednoznačně pozitivní, protože máme objekt pod kontrolou, můžeme ho otevírat a zamykat podle toho, jaké jsou potřeby cestujících. Pokud například dojde k nějakému výpadku dopravy, můžeme nechat čekárnu otevřenou. Je to pozitivní zlepšení směrem k cestujícím.

Kolik nádraží je momentálně do tohoto projektu zapojeno?

Aktuálně jsou čtyři na severní Moravě, dále je to Stráž nad Ohří. Nyní budeme zprovozňovat dálkově ovládaní nové budovy v Aši, chystají se některé další na tratích Aš – Cheb a Cheb – Ústí nad Labem. Připravujeme také nádražní budovu v Nýřanech.

Mezi dálkově ovládanými nádražními je výjimečné to v Adamově. Čím konkrétně?

Adamov je pro nás zkušební laboratoř. Potřebovali jsme si ověřit dvě věci – jednak to, jak rychle a v jaké kvalitě dokážeme přenášet kamerové záznamy na delší vzdálenost, konkrétně z Adamova do Prahy na operační dispečink. Dále jsme si chtěli vyzkoušet umělou inteligenci, lépe řečeno nějakou analytiku v rámci kamerových systémů. Nejde nám o rozpoznávání obličejů a podobně, ale zajímá nás třeba nepřírodně ležící osoba na lavičce. Může mít nějakou zdravotní indispozici. Potřebujeme, aby nám analytika vyhodnotila podobnou

situaci, následně bychom tam poslali bezpečnostní službu. Minimálně jednou už jsme takto zasáhli, byla to pozornost naší operátorky, která sledováním monitoru odhalila cestujícího, kterého postihla zdravotní indispozice.

V případě jiných dálkově ovládaných nádraží se jen v pravidelných časech otevírá a zavírá čekárna. Pokud tam někdo zůstane, vyzve ho mikrofonem, aby odešel. Pokud se tak nestane, následuje výjezd hlídky. Jinak se do prostor stanice můžeme podívat podle potřeby, například v případě spuštění požární signalizace, trvale je ale nemonitorujeme. V Adamově sledují kamery život ve stanici on-line a analytika by měla dokázat vyhodnotit abnormální stavy, které objeví. Následně pošle informaci dispečerovi a ten se na dané místo zaměří, vyhodnotí situaci a kontaktuje buď bezpečnostní službu, nebo policisty či strážníky, popřípadě zdravotníky. Zatímco člověk je schopen sledovat maximálně čtyři kamery, analytika zvládne vyhodnocovat data z desítek kamer najednou. Jsme teprve ve zkušebním provozu, musíme zachytávat nepřesnosti. Čím více budeme tuto techniku používat, tím víc se vše zkvalitní.

Občas musíme řešit stížnosti na bezpečnost nádraží. Jak ji můžeme zvyšovat?

Stížností je několik druhů. V jednotlivých případech to jsou stížnosti na chování člena ochrany nádraží. Stává se, že to není ani náš zaměstnanec, ani pracovník firmy,

Museli jste někde posilovat ochranu nádraží?

Děláme to pravidelně podle aktuální situace. Tam, kde například víme, že hrozí nějaké problémy, kam třeba přijdou fanoušci, kde se konají nějaké větší akce, posílujeme nasazení hlídek, abychom měli situaci v nádražních budovách pod kontrolou. Posilujeme ochranu nádraží také v době, kdy cestuje mládež do školy nebo ze školy. Snažíme se také maximálně využívat kamerových systémů.

V loňském roce jsme založili vlastní ochrannou službu. V jaké fázi je tento projekt a které objekty hlídáme?

Přes jakousi skepsi vůči založení naší vlastní ochranné služby musím přiznat, že to byl krok správným směrem. Má jedno obrovské plus, které nezískáme od žádného externího dodavatele. Její členové se cítí být součástí naší organizace a obecně železnice. Všimají si věci kolem sebe, dokážou predikovat situace, které by mohly mít nějaký následek. Prvním objektem, který jsme si začali sami střežit, byl Negrelliho viadukt. Nyní už si střežíme například zastávku Praha-Eden či stanice Praha-Zahradní Město nebo Praha-Vršovice, postupně jsme začali dohlížet i na některé naše vlastní objekty. V loňském roce jsme hodně využívali naši ochrannou službu i proti zlodějům barevných kovů a podařilo se nám snížit počet podobných případů zhruba o třetinu.

Jak se bude dále rozvíjet činnost ochranné služby?

Jak už bylo řečeno, střežíme touto formou zatím jen některá pražská nádraží, postupně by měla přibývat hlavně ochrana vlastních objektů a dalších nádraží. Problém je v tom, že fyzická síla je opravdu drahá. Snažíme se proto maximálně využívat moderních kamerových systémů, plánujeme do budoucna zřídit nové dispečinky v některých regionech, kde by se sbíhaly informace z kamerových systémů.

Zřízení vlastní ochranné služby byl krok správným směrem. Její členové se cítí být součástí naší organizace a obecně železnice.

se kterou spolupracujeme, ale třeba někdo z doprovodu vlaků. Tam je to spíše v lidské rovině. Jsme hodně přísní vůči dodavatelským firmám, ale stává se to. Druhou věcí, která nás velmi trápí a kterou stále řešíme, je chování některých občanů vůči cestujícím. Uvnitř budov to dokážeme zvládnout, horší je to mimo objekty, kdy už to není náš pozemek, ale cestující si to spojují dohromady. Musím ale jednoznačně říct, že bezpečnost přímo v našich objektech se velmi zlepšila, její úroveň je dobrá.

ING. MGR. VLADIMÍR ABRAHAM, MBA
 ředitel odboru bezpečnosti a krizového řízení GŘ Správy železnic
 Vystudoval společenské vědy na Masarykově univerzitě v Brně a provozní ekonomii na České zemědělské univerzitě v Praze. Posledních více než 20 let pracuje v oblasti privátní bezpečnosti podniků a korporací, především v oblastech fyzické bezpečnosti, ochrany know-how a bezpečnosti strategických informací. Spolupracuje s Univerzitou Pardubice, kde jako externista vyučuje obor konkurenční zpravodajství. Ve Správě železnic pracuje od roku 2017, současnou pozici vykonává od 1. prosince 2018.



MODERNÍ ŽELEZNICE

Vydavatel Správa železnic, státní organizace
 Adresa redakce Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Kontakt redakce@spravazeleznic.cz
 Šéfredaktor Tomáš Johánek
 Vedoucí projektu Kateřina Matásková
 Grafická úprava Sevenart s.r.o.
 Výroba a distribuce České dráhy, Tiskárna Olomouc

Náklad 5 000 výtisků měsíčně
 Evidenční číslo MK ČRE 20966
 Neoznačené fotografie archiv Správy železnic

Terminál Jihlava VRT už má svou podobu

Vybrali jsme vítěze otevřené architektonicko-urbanistické soutěže na nový terminál Jihlava VRT. Z celkového počtu 25 návrhů zvítězil ten od francouzsko-českého sdružení AREP ARCHITECTES – monom. Výstavba má začít v roce 2029.

Porota u vítězného návrhu ocenila způsob, jakým se nový dopravní uzel zapojuje do okolí a zohledňuje přitom významné krajinné prvky v širším území. Z dopravního hlediska potom vyzdvihla přehlednost všech přestupních vazeb v terminálu a velmi dobře vyřešené autobusové nádraží. Vzhledem k předpokládané kapacitě až 6 000 cestujících denně, tedy až 300 cestujících za hodinu ve špičce, porota ocenila krátké trasy přestupu mezi jednotlivými druhy dopravy, které návrh efektivně řeší.

Stejně jako v předchozích případech bude i jihlavský terminál přestupním uzlem mezi vysokorychlostní železnicí, MHD a dalšími druhy dopravy. Díky tomu zvýší rychlá spojení dostupnost pracovních příležitostí a vzdělávání a zároveň podpoří život v jednotlivých regionech, což zásadně promění všeobecné vnímání pojmů jako vzdálenost či venkov.

Díky exponované poloze nového terminálu v blízkosti krajského města i dálnice D1 lze předpokládat, že po dostavbě dojde k významnému rozvoji okolního území, který se promítne v rostoucím ekonomickém výkonu celého regionu. Jihlavským terminálem denně projede až 118 vlaků. Dvakrát za hodinu zde potom zastaví vysokorychlostní spoj, kterým cesta do Prahy potrvá 52 minut, do Brna jen 36 minut.



Podél tratí ubývá potenciálně nebezpečných dřevin

Z blízkosti kolejí zmizelo v minulých měsících v přepočtu dalšího téměř půl milionu stromů. To je výsledek preventivní údržby zeleně, kterou naše organizace opakovaně provádí v období vegetačního klidu, tedy od listopadu do konce března. Tentokrát na tuto činnost vynaložila 323 milionů korun.

Preventivní odstraňování dřevin v těsném sousedství tratí zjednodušila nová legislativa, která platí od roku 2020. Díky tomu je možné přistoupit k intenzivnějšímu a také cílenějšímu kácení potenciálně nebezpečných stromů a keřů se zaměřením na předem vytipované rizikové úseky. Odstraněný porost se následně využívá jako palivové dřevo nebo se z něj vyrobí dřevní štěpka.

Za uplynulých pět měsíců jsme tak odstranili v přepočtu 483 426 vzrostlých stromů.

To je podobné číslo jako v předešlém období vegetačního klidu. O více než 60 procent pak meziročně stoupl počet dřevin, které vykáceli majitelé pozemků v blízkosti tratí na základě výzev od Správy železnic. K výraznému snížení počtu stromů došlo i u největšího vlastníka pozemků v okolí železnice, kterým jsou Lesy České republiky. Jde o jeden z konkrétních výsledků memoranda o spolupráci se Správou železnic, podepsaného loni v červnu.

V Pardubicích začíná rekonstrukce odbavovací haly

V dubnu začala rekonstrukce další části nádražní budovy na pardubickém hlavním nádraží, konkrétně odbavovací haly. Práce na památkově chráněném objektu budou zahrnovat renovaci stavebních konstrukcí, střechy, fasády i celého interiéru. Tomu se vrátí původní podoba, avšak s ohledem na současné požadavky.

Budova pardubického nádraží začala sloužit veřejnosti v roce 1958, památkáři ji považují za nejkvalitnější funkcionalistické nádraží s hotelem v poválečném Československu. Správa železnic už dokončila první etapu rekonstrukce, která se týkala zejména výškové budovy, nyní přijdou na řadu zbývající části rozlehlého objektu.

Druhá etapa prací zahrnuje rekonstrukci nádražní haly, východního provozního křídla a západního křídla s bytovým domem.

V odbavovací hale se po dokončení stavbylepší služby pro cestující, a to především díky zvýšení počtu obchodních jednotek a úpravě veřejných toalet. Východní křídlo bude sloužit pro zajištění provozu dráhy. Stavbaři provedou dispoziční úpravy v zázemí zaměstnanců a rozšíří kancelářské prostory. Bezbariérový přístup zajistí výtah. Komerční prostory s ordinacemi a lékárnou se budou nacházet v přízemí a v 1. patře. Počítá se i s kompletní rekonstrukcí bytové části. Hotovo bude v roce 2026.



Začala výstavba moderního areálu nymburských drážních hasičů

Členové nymburské jednotky drážních hasičů získají již brzy modernější a komfortnější zázemí a také garáže a parkovací stání pro svá vozidla. Začala totiž výstavba jejich nového sídla v Nádražní ulici. Práce potrvají do března příštího roku.

Hasiči Správy železnic působí na celkem 14 místech po celé České republice. „Jejich práce je náročná po všech stránkách, proto si zaslouží odpovídající zázemí. Zároveň musí být připraveni na leckdy složité zásahy, a to nejen na železnici,“ uvedl u příležitosti slavnostního zahájení stavby ministr dopravy Martin Kupka.

Dominantou nového areálu v Nádražní ulici bude patrová hlavní budova, ve které se budou nacházet jak prostory pro zásahovou techniku, tak i potřebné zázemí pro hasiče. Stavbaři vybudují ještě menší objekt garáží, parkoviště a další venkovní plochy. Práce budou zahrnovat i nezbytné přípojky a přeložky inženýrských sítí. Objekt je situován v blízkosti kolejí, stavba ale neomezí provoz vlaků.

Elektromechaniku v Karlštejně nahradí ještě letos elektronika

Během letošního léta zmizí ze středočeského Karlštejna elektromechanické zabezpečovací zařízení a nahradí ho elektronické, ovládané přímo z dopravní kanceláře. Tím také po dlouhých desetiletích skončí služba signalistů v této stanici na vytížené trati Praha – Beroun.

TEXT | Tomáš Johánek

Moderní doba a požadavky na rychlou, bezpečnou a plynulou železniční dopravu si žádají odpovídající zabezpečovací zařízení. To stávající, kterým se v Karlštejně a přilehlých úsecích řídí provoz vlaků, už nevyhovuje současným požadavkům. Jeho základ totiž pochází z doby před více než sto lety, kdy se postupně modernizovala železnice mezi Prahou a Berounem. Během následujících let sice docházelo k jeho částečné modernizaci, princip fungování se ale prakticky nezměnil. „Celé zařízení funguje tak, že výpravčí dostane od svého kolegy z vedlejší stanice informaci o jízdě vlaku. Posoudí aktuální dopravní situaci ve stanici a rozhodne, po které koleji vlak pojedje. Signalistům na obou zhlavích v Karlštejně nařídí přípravu vlakové cesty na určenou kolej a obslouží řídicí přístroj zabezpečovacího zařízení. Signalisté na něm postaví vlakovou cestu, což následně opět zařízením potvrdí výpravčímu v dopravní kanceláři. Po průjezdu vlaku provedou zrušení vlakové cesty a zabezpečovací zařízení uvedou do základního stavu. To vše opět ve spolupráci s výpravčím,“ popisuje zjednodušeně celý proces stavění vlakové cesty přednosta provozního obvodu Beroun Jan Bret.

STANICI KARLŠTEJN ČEKÁ KOMPLETNÍ PŘESTAVBA

V loňském roce začala modernizace trati mezi Karlštejnem a Berounem, během které se také vymění zabezpečovací zařízení v samotné stanici. Odpadne nutnost komunikovat se signalisty, výhybky a návěstidla bude ovládat přímo



výpravčím z dopravní kanceláře pomocí počítače. Poměrně složitý proces tak nahradí několik kliknutí myši, příprava vlakové cesty se tím usnadní a zrychlí, vše bude pod

dohledem nejmodernější techniky. Výpravčím to výrazně usnadní práci zejména v době modernizace trati do Berouna, kdy se postupně vyloučí její jednotlivé části a v Karlštejně

budou vlaky čekat na volnou kolej, případně zde budou končit regionální spoje od Prahy, což se konec konců děje již nyní. V rámci následných etap obnovy železnice mezi

Prahou a Berounem, kdy se stavba přenesou na trať směrem na Zadní Třeboň, se pak kompletně přestaví celá stanice Karlštejn, dostane rovněž zcela nová, bezbariérově přístupná nástupiště.

SIGNALISTY ČEKÁ PŘESUN NEBO REKVALIFIKACE

To je ale zatím otázka pár let vzdálené budoucnosti, naopak stavědla a jejich obsluha mají před sebou jen několik posledních měsíců provozu. Pak přestanou sloužit svému účelu, o jejich osudu dosud není rozhodnuto. Své jisté naopak mají signalisté. Podle přednosta Jana Breta jich drtivá většina určitě na dráze zůstane a najde se pro ně nové uplatnění. „Se signalisty proběhnou jednání o jejich přesunu do jiných stanic, případně o rekvalifikaci na vyšší pracovní pozici,“ vysvětluje. Na obou karlštejnských stavebních momentálně pracuje deset signalistů (pět na jednom, pět na druhém) a střídají se ve 12hodinových směnách sedm dní v týdnu, protože železniční provoz v Karlštejně neutičí ani v nočních hodinách.



Stavební firmy obsadí další česká nádraží

S rekonstrukcemi nádražních budov se v poslední době doslova roztrhl pytel. Řada z nich se už opravuje, u dalších jsou přípravné práce v různém stupni rozpracovanosti. Během krátké doby se rozběhnou stavební práce například v Klatovech, Čáslavi, Jaroměři či Plzni.

TEXT | Tomáš Johánek

Velká rekonstrukce čeká v následujících letech nádražní budovu v Klatovech. V památkově chráněném objektu dojde k účelnějšímu využití vnitřních prostor, bezbariérově přístupná bude celá stanice. Samotné zahájení stavby se plánuje letos na podzim, hotovo má být na začátku roku 2027. Náplní prací bude především rekonstrukce odbavovací haly a obou křidel budovy. Vybudují se nová veřejná WC, všechny vnitřní prostory se upraví tak, aby

odpovídaly současným požadavkům. Svě zázemí získají rovněž řidiči autobusů z plánovaného terminálu, který vznikne v přednádražním prostoru.

Obnovou projde také více než stoletý památkově chráněný objekt ve stanici Plzeň-Jižní Předměstí. Zde práce zahrnují opravu střechy a fasády, výměnu oken a dveří a také úpravu veřejně přístupných prostor. Pro zajištění bezbariérového přístupu se vybuduje výtah, který propojí odbavovací halu s nástupištěm,

v jejichž úrovni vzniknou nová veřejná WC. Nainstaluje se i moderní informační a orientační systém.

Celková rekonstrukce se chystá i ve středočeské Čáslavi. Historický objekt s typickými prvky drážní architektury získá moderní odbavovací prostory. Cestující ocení bezbariérový přístup i cykloboxy a krytá stání pro kola. Stavbaři provedou obnovu fasády a střechy, v přízemí vznikne moderní odbavovací hala s pokladnou a novými toaletami pro



veřejnost. V celém objektu dále dojde k rekonstrukci obchodních prostor, dopravní kanceláře, nocležna a technologických místností.

Svého zhotovitele už také zná projekt renovace historické nádražní budovy v Jaroměři. Stavba zahrne

obnovu fasády a střechy budovy, současně se provedou úpravy vnitřních dispozic. Díky tomu dojde k rozšíření komerčních a kancelářských prostor. Postaví se rovněž nové toalety a obnoví provoz bufetové části bývalé restaurace.

Nádražní budova v Libčicích nad Vltavou připomíná malý zámek

Ve stanici Libčice nad Vltavou, která do roku 1924 nesla název Libšice, zastavují vlaky již od 1. června 1850, kdy Severní státní dráha (NStB) zahájila provoz na části Pražsko-dráždanské dráhy z Prahy do Lovosic. Současná nádražní budova pochází z počátku 20. století.

TEXT **Marek Binko**

Stavbě železnice se zde do cesty postavil skalní masiv se zříceninou hradu Liběhrad. Ten měl být původně protnut tunelem, avšak nakonec byla část skály odtěžena a železnice masiv obchází velkým obloukem. Výpravní budova byla jednoduchá, přízemní s prostředním patrovým traktem podle projektu architekta NStB Antona Jünglinga. Původně jednokolejná trať se v úseku Bubeneč – Kralupy nad Vltavou v roce 1867 zdvoukolejnila. V 90. letech 19. století došlo v Letkách, nynější části Libčic, k prodeji pozemků s ložisky jílu vhodných pro pálení cihel. Kupujícím byl Karel Fischer, který zde se svým společníkem Antonínem

Dvořákem, stavitelem z Královských Vinohrad, založil velkou cihelnu na výrobu standardních i speciálních komínových cihel a střešních tašek a zároveň firmu na projektování a stavbu továrních komínů. Protože masivní industrializace českých zemí si jich žádala mnoho stovek, firma Ant. Dvořák & K. Fischer, později Bratři Fischerové a spol. a Ing. V. Fischer & spol., prosperovala a stala se nejvýznamnějším stavitelem továrních komínů u nás. Jeden z nich, dodatečně opatřený komínovým vodojemem, stojí naproti dnes již bývalé cihelně, v areálu šroubáren. Ty vznikly již v roce 1872 založením železářny Pražského spolku železných hutí

FOTO autor



Moderní železnice

a specializovaly se především na šrouby, matice nebo nýty mimo jiné pro stavbu železnic.

Oba průmyslové areály byly samozřejmě napojeny vlečkami do libčické stanice, přičemž vlečka šroubáren byla poměrně rozsáhlá, což se odráželo i v konfiguraci kolejíste samotného nádraží. V roce 1912 nahradila původní výpravní budovu nová, postavená podle projektu ředitelství státních drah pro tratě bývalé Společnosti státní dráhy (StEG) pod vedením přednosty oddělení pozemních staveb Franze Uhla. Je v novobaročném slohu se secesními prvky a připomíná spíše malý zámek nebo vilu. Od roku 1985 je trať elektrizovaná. Současně zde bylo

instalováno i reléové zabezpečovací zařízení, které bylo v roce 1988 zapojeno do dálkového ovládní ze stanice Praha-Holešovice, odkud se řídil provoz vlaků mezi pražským hlavním nádražím a Kralupy nad Vltavou. Po trati Plzeň – Cheb, dálkově ovládané od roku 1967, a krátkém úseku Příbor – Kopřivnice z roku 1985 šlo teprve o třetí uplatnění dálkového ovládní zabezpečovacího zařízení u nás. V roce 2002 se nádraží včetně výpravní budovy opravilo v rámci optimalizace tranzitního železničního koridoru. V sudé kolejové skupině se postavilo ostrovní nástupiště, kolejové spojky na kralupském zhlaví se vysunuly až za skálu Liběhrad.

Co se děje v regionech

NA PŘESUNUTÉ ZASTÁVCE V TEPLIČCE UŽ ZASTAVUJÍ VLAKY

Patnáctý dubnový den v brzkých ranních hodinách zastavil první vlak na přesunuté zastávce v Tepličce. Ta leží na trati mezi Karlovými Vary a Mariánskými Láznemi a její dominantou je nový dřevěný přístřešek.

Tepličku už sice vlaky obsluhovaly i dříve, zastávka však byla poměrně daleko od obce. OŘ Ústí nad Labem tak přistoupilo k plánu jejího přesunu, a to přibližně o 400 metrů blíže k jejímu centru. Moderní nástupiště je plně bezbariérové, jeho vybudování trvalo přibližně půl roku, součástí prací byla i výstavba přístupové cesty. Budova bývalé zastávky bude nabídnuta obci.



POPULÁRNÍ BECHYŇKA PROJDE OMLAZOVACÍ KÚROU

Poprvé v historii se na trati elektrifikované stejnosměrnou trakcí použijí ocelové pražce „Y“. Stane se tak na trati Tábor – Bechyně, konkrétně v úseku Tábor – Slapy a Sudoměřice u Bechyně – Bechyně. Umožní tak zřídít bezстыkovou kolej, která zajistí zvýšení bezpečnosti provozu i komfortu cestování, bude možné na tuto trať nasazovat moderní vlakové soupravy a sníží se také náklady na její údržbu.

Výluka začala 30. 4. a potrvá do 14. 6. Na trati dojde k výměně železničního svršku, v úsecích Slapy – Malšice a Malšice – Sudoměřice u Bechyně k výměně stávajících dřevěných a betonových pražců za pražce nové betonové a v úseku Tábor – Slapy a Sudoměřice u Bechyně – Bechyně za již zmíněné ocelové. V obloucích malých poloměrů budou na betonové pražce osazeny pražcové kotvy a vymění se stávající ojeté kolejnice za nové. Opravou projdou také tři přejezdy.

V rámci letošní výluky se ještě opraví nejrůznější stávající trakční podpěry vybrané na základě statického posudku.



MEZI HRADCEM KRÁLOVÉ A PŘEDMĚŘICEMI SE ZLEPŠILA INFRASTRUKTURA

Výměnou kolejnic, betonových i dřevěných pražců a čištěním šterkového lože za pomoci moderní kolejové mechanizace prošel v uplynulém období úsek z Hradce Králové do Předměřic nad Labem. V akci se ukázala například čistička šterkového lože nebo speciální stroj, který zvládne za den obnovit až kilometr kolejového roštu.

Důležitá oprava čekala i konstrukci železničního přejezdu P5213, kde se vyměnily dřevěné pražce za betonové a doplnily přejezdové panely. Obnova se týkala rovněž železničního mostu, dva propustky se pak přestavěly na železobetonové trubní. Přímou ve stanici Předměřice nad Labem proběhlo strojní čištění šterkového lože koleje č. 3 včetně výměny pražců a kolejnic. V rámci stejné výluky se opravil i železniční přejezd na zastávce Černožice.

Všechny tyto opravné práce přinášejí významné zlepšení železniční infrastruktury v regionu, zvýšila se bezpečnost a spolehlivost železničního provozu.



BAMBUSOVÁ VŮŇ OŽIVUJE NÁDRAŽÍ V BŘECLAVI

Zapomeňte na nudné čekání na nádražích! Nyní se budete cítit, jako byste se procházeli po japonském bambusovém háji, aniž byste museli opustit Jihomoravský kraj nebo Vysočinu.

Na vybraná nádraží totiž přinášíme osvěžující vůně s cedrovými, borovicovými a kořenitými tóny. Aby bylo zajištěno, že si každý cestující užije stejně osvěžující zážitek, používají se profesionální přístroje vlastní výroby, které provoní prostor bez zbytečného zahřívání a plýtvání vůní. V Břeclavi na nádraží byla instalována vůně Bamboo, která zahrnuje osvěžující směs cedru, borovice, kořeněné růže, fialky, pačuli a santalu.

Břeclaví to ale nekončí. Tímto přístrojem bylo také vybaveno nádraží v Havlíčkově Brodě, další na instalaci čekají. Patří mezi ně Hodonín, Vyškov, Veselí nad Moravou, Hustopeče u Brna, Znojmo, Kuřim, Blansko, Žďár nad Sázavou, Jihlava, Telč, Třebíč a Světlá nad Sázavou.

ZLÍN
3. března

Po poledni se na přejezdu mezi stanicemi Zlín střed a Zlín-Malenovice střetl Os 14224 s osobním automobilem Volkswagen Golf. Zranění byli řidič automobilu a chodkyně na přilehlém přechodu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 351 tisíc Kč.

LIBČICE NAD VLTAVOU
12. března

V nočních hodinách se na přejezdu v obvodu stanice Libčice nad Vltavou srazil Nex 43308 s osobním automobilem Volkswagen Phaeton, který stál na přejezdu. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 410 tisíc Kč.

ŽALHOSTICE
18. března

Ve stanici Žalhostice projel nad rámem Os 25502 kolem odjezdového návěstidla S1 zakazujícího jízdu, násilně přestavil výhybku č. 2 a vjel do postavené vlakové cesty pro Os 6131 vjíždějící na 3. SK. Vlaky zastavily ve vzdálenosti 94 metrů od sebe. Hmotná škoda nevznikla.

FRANTIŠKOVY LÁZNĚ
22. března

Dopoledne ve stanici Františkovy Lázně vykolejilo speciální drážní vozidlo MUV 75 na výhybce číslo 12. Došlo k proražení palivové nádrže a úniku 300 litrů nafty do kolejiště. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 500 tisíc Kč.

**HROCHŮV TÝNEC – MORAVANY****23. března**

Na přejezdu mezi Hrochovým Týncem a Moravany se dopoledne střetl Os 25044 s dodávkou Renault Trafic, jejíž řidič byl při nehodě zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 280 tisíc Kč.

STŘEDOKLUKY
26. března

V nočních hodinách se na přejezdu v obvodu stanice Středokluky srazil soupravový vlak 19792 s traktorem, jehož řidič byl při střetnutí zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 300 tisíc Kč.



Bezpečnostní operační dispečink střeží náš majetek

Ochranná služba Správy železnic je jednou z nejmladších složek naší státní organizace. Vznikla teprve v roce 2022 a podstatou její činnosti je ostraha a ochrana majetku Správy železnic. Během jejího krátkého působení už má za sebou ale několik výrazných úspěchů.

TEXT | Tomáš Johánek



FOTO archiv Správy železnic

podřízené, kteří dosahují v rámci své pracovní činnosti velmi dobrých výsledků. Proto se také s vedoucím této skupiny neustále snaží zlepšovat jejich pracovní podmínky. Ochranná služba při své činnosti využívá služební dopravní prostředky s označením ochranné služby a zvláštním výstražným světlem oranžové barvy včetně dalších technických prostředků potřebných pro výkon služby. Mezi hlídači se najdou pracovníci, kteří železnici doslova žijí a železnice je pro ně srdeční záležitost.

„Stává se, že hlídač i v době svého volna, zpravidla při cestě do práce či z práce vlakem, objeví nějaký potenciální zdroj problémů a upozorní na něj,“ uvedl Václav Hruška.

ÚZKÁ SPOLUPRÁCE S POLICIÍ ČR

Pracovníci ochranné služby provádějí kontrolu určených lokalit, a pokud zde narazí na osoby vyskytující se v provozované železniční dopravní cestě, požádají je o sdělení důvodu pobytu v těchto místech. Provádí i kontrolu osob pohybujících se ve střežených objektech, u nichž je předpoklad, že se tam pohybují neoprávněně. V případě zjištění páchaní protiprávního jednání je o těchto skutečnostech vyzooměn určený pracovník Správy železnic, případně Policie České republiky nebo Městská policie hl. m. Prahy. Jen za první čtvrtletí vykázali pracovníci ochranné služby ze střežených lokalit v průměru 52 osob za měsíc. Setkávají se přitom s osobami pod vlivem omamných a psychotropních látek, s lidmi bez příštěší, a dokonce i s osobami, které mají u sebe sekery, nože a další předměty, které se dají použít jako zbraň. Ve spolupráci s Policií ČR se ochranná služba účastnila součinnostních akcí zaměřených na pátrání po hledaných osobách a preventivních akcí zaměřených na krádeže barevných kovů.

Od 1. ledna letošního roku je ochranná služba složkou nově vzniklé organizační jednotky SŽ Facility. V současné době ji tvoří vedoucí skupiny, šest operátorů a 19 hlídačů. Sídlí přímo v centru Prahy, kde je také operační dispečink napojený na kamerové systémy. Prvním střeženým objektem byl Negrelliho viadukt, v dalších měsících se činnost ochranné služby rozšířila o střežení vybraných nádraží. V současné době se s využitím bezpečnostních technologií střeží vybrané objekty Správy železnic na území Prahy. V rámci pilotního projektu dálkového střežení se testuje také využití umělé inteligence s možností jejího rozšíření na další objekty.

NĚKTEŘÍ HLÍDAČI ŽELEZNICÍ DOSLOVA ŽIJÍ

Jak to tedy vypadá v praxi? „Operátor sleduje na monitorech situaci v jednotlivých lokalitách a objektech a v případě nějaké nestandardní situace (bezpečnostního incidentu) vysílá na místo hlídku ochranné služby. Případně vyzoomí určenou kontaktní osobu externí bezpečnostní služby, se kterou má naše organizace uzavřený smluvní vztah,“ popisuje vedoucí skupiny bezpečnostního operačního dispečinku Jan Bobčík. Operátor a pracovníci zařazení na pracovní pozici hlídač pracují v klasickém drážním režimu 12 hodin denní/noční sedm dní v týdnu. Náměstek ředitele SŽ Facility Václav Hruška je hrdý na své

Aktivně jsme se zapojili do skupiny UIC zaměřené na rozvoj nádražních budov

Správa železnic se letos stala nejen aktivním členem skupiny Mezinárodní železniční unie (UIC) pro oblast rozvoje nádražních budov, ale současně se ujala organizace prvního pracovního setkání jejich vedoucích členů. To se odehrálo v pražské Fantově budově.

TEXT | Alex Bém

Jedním z pilířů činnosti UIC, která sdružuje železniční organizace z celého světa, je skupina SMGG (Station Managers Global Group). Ta se zabývá rozvojem využití výpravních budov, konkrétně obchodní činností, údržbou a provozem objektů, jejich navrhováním a designem a také malými stanicemi. Správu železnic v této skupině reprezentují zástupci SŽ Facility a odboru přípravy staveb GR, konkrétně Radana Man (obchod), Michal Váňa (údržba a provoz budov), Jan Cerha (design budov) a Alex Bém (řídící výbor a malé stanice). V oblasti komerčního využití nádražních budov skupina plánuje několik studií, které budou zaměřeny na modely provozování parkovišť, využívání automatů na občerstvení a na management krátkodobých pronájmů. Dále plánuje

detajně rozpracovat trend plně automatizovaných prodejen v režimu 24/7, které se začínají objevovat v mezinárodním měřítku. Klíčovými tématy jsou například i principy pro správné nastavení retailové struktury a monitoring spokojenosti zákazníků/cestujících.

V oblasti správy budov a jejich vybavenosti bude diskuze zaměřena na sdělení zkušeností s vertikální dopravou a její možnou technologickou standardizací. Klíčovými tématem bude i monitoring spolehlivosti jednotlivých zařízení a ovládacích systémů uvnitř budov včetně systémů včasné identifikace poruch. Samostatnou kapitolou se pak stane prevence mimořádných událostí souvisejících s přítomností sociálně nepřizpůsobivých osob v nádražních budovách.

Pro oblast malých stanic, která se nyní nově otevírá a kde Správa železnic získala řídicí pozici, se plánované aktivity budou zaměřovat na celkově větší transparentnost situace a sdělení zkušeností v tomto segmentu na mezinárodní úrovni.



Železnice se jí stala láskou na celý život, lákají ji nové výzvy

Žen ve vedoucích pozicích na železnici v poslední době přibývá, což je rozhodně cesta správným směrem. Jednou z těch služebně nejstarších působících ve vysoké manažerské funkci je ředitelka odboru projektování staveb Alena Heinišová.

TEXT | Tomáš Johánek

Jak dlouho působíte ve Správě železnic? Jaká byla vaše cesta na současnou pozici?

Na Správu železnic jsem nastoupila v roce 2008. Celou dobu se pohybuji na úseku modernizace, kde jsem se zabývala především ekonomickým hodnocením staveb. Od roku 2018 jsem byla ředitelkou odboru přípravy staveb a v roce 2020 jsem dostala za úkol vytvořit na Správě železnic nový odbor projektování staveb jakožto interní projekční složku. Tento odbor nyní jako ředitelka vedu.

Chtěla jste vždy působit na železnici? Čím jste chtěla být v dětství?

Už od dětství jsem tíhla k technice, ale věnovala jsem se především sportu a vyhraněný názor na své budoucí povolání jsem neměla. Studovala jsem stavební fakultu, obor rekonstrukce historických budov a svou budoucnost jsem viděla v projekční firmě či ateliéru. Osud mě však zavál na železnici a musím říct, že je to láska na celý život.

Co pro vás znamená železnice?

Železnice je pro mě prostředím, které by se dalo přirovnat k živému organismu. Je stále v pohybu, je dynamická, vyžaduje péči a údržbu, má svůj vlastní životní cyklus, navíc se neustále vyvíjí a musí se adaptovat na nové podmínky. Je to prostředí, které mě nepřestává překvapovat a fascinovat zároveň. Železnice mi nabízí možnost

odborného i kariérního růstu a také velice zajímavé pracovní výzvy. Tou poslední byl úkol rozšířit činnost našeho odboru z předprojektové přípravy, tedy záměrů projektu, také na detailní projektové dokumentace železničních staveb a staveb pozemních objektů. A nemůžu opomenout také to, že železnice je pro mě důležitý dopravní prostředek, který využívám téměř denně.

Jaké jsou vaše hlavní pracovní cíle v letošním roce? Na čem pracuje odbor, který vedete?

Odbor projektování staveb letos vstoupil do pátého roku své existence a doufám, že bude úspěšný. Během letošního roku by měla být zahájena realizace několika staveb, pro které jsme zpracovávali podrobnou projektovou dokumentaci. Jedná se o tři rekonstrukce výpravních budov, a to v Plzni-Jižním Předměstí, Hlinsku v Čechách a Bečově nad Teplou. Dále by měla začít rekonstrukce traťového úseku Brno-Černovice – Brno-Židenice. Z koncepčních dokumentací je naším významným letošním cílem schválení záměru projektu Železničního uzlu Brno, na kterém jsme pracovali více než dva roky. Koncepci řešení Brna ze studie proveditelnosti se nám podařilo výrazně dopracovat a vylepšit, zejména z pohledu kapacity a spolehlivosti budoucího provozu. Aktuálně řešíme záměry projektu rekonstrukce trati Vsetín – Valašské Meziříčí a stanici Suchdol



nad Odrou a rekonstrukce výpravních budov v Roudnici nad Labem, Jindřichově Hradci, Nymburku a Bohumíně. Pomalu se nám rozvíjí nová spolupráce s oblastními ředitelstvími na projektech opravných prací, např. stanic Liběšice, Žatec, Moldava v Krušných horách a Kořenov. S kolegy ze Stavební správy VRT se podílíme na studii proveditelnosti VRT Praha – Wrocław, kde je naším úkolem sestavit dopravní model a zpracovat přepravní prognózu. Aktuálně má náš odbor celkem 40 pracovníků, kteří jsou specialisty v různých oborech.

Máme v plánu nadále posilovat svou soběstačnost, a proto se i v letošním roce budeme snažit doplňovat náš tým především o projektanty technologických zařízení.

Jaké jsou vaše koníčky? Čemu se věnujete ve svém volném čase?

Musím říct, že má práce je zároveň i mým koníčkem. Volný čas trávím především s rodinou a mezi mé zájmy patří cestování, vaření, četba, hudba, divadlo a péče o zahradu. Nejlépe si však odpočinu při sportu, mezi mé oblíbené aktivity patří chůze, běh, lyžování a také box.

Manažerská akademie odstartovala začátkem dubna

První vlna naší Manažerské akademie má za sebou první školení. Ta se odehrává od počátku dubna v našem vzdělávacím centru na pardubickém hlavním nádraží. Cílem projektu je posílit manažerské a komunikační dovednosti všech vedoucích pracovníků.

TEXT | Tomáš Johánek

Vzdělání a rozvoj vedoucích pracovníků jsou jedním ze základních předpokladů pro úspěšný rozvoj celé organizace. „Proto jsme se rozhodli podpořit vás ve vašich manažerských dovednostech a znalostech a ve spolupráci s odborem personálním jsme pro vás vytvořili systematické a dlouhodobé vzdělávání prostřednictvím Manažerské akademie, která vám pomůže k profesnímu růstu i lepší komunikaci s kolegy a vedením organizace,“ říká

generální ředitel naší organizace Jiří Svoboda. Manažerská akademie proběhne ve třech vlnách, a to v letech 2024, 2025 a 2026. Letos začínají náměstci organizačních jednotek, přednostové odborných správ, přednostové a náměstci provozních obvodů, vedoucí odborů organizačních jednotek, vedoucí oddělení organizačních jednotek a velitelé jednotek HZS. Příští rok se připojí náměstci GRŘ a ředitelé odborů GRŘ a dalších organizačních jednotek. V roce



2026 pak budou následovat vedoucí provozních středisek a regionálních pracovišť. Pro každou skupinu jsme připravili rozvojové akce v podobě školení, tréninků, přednášek a workshopů, které budou probíhat minimálně po dobu tří let.

V rámci Manažerské akademie absolvují účastníci například školení zaměřená na vedení týmů, osobní rozvoj, strategické řízení nebo hodnocení zaměstnanců. Jejich frekventanti získají také poznatky z uplatňování

HR procesů, korporátní identity nebo kybernetické bezpečnosti. Každý účastník absolvuje 15 povinných a pět volitelných školení v rozsahu jednoho až tří dnů. První část povedou lektori z odboru personálního, odboru komunikace a Správy železniční telematiky, od září je vystřídají školitelé specializovaní na vedení a motivaci lidí. Následovat budou školení zaměřená na manažerské a komunikační dovednosti, vlastní rozvoj, strategické řízení a poznání firmy.

OPRAVILI JSME ZÁZEMÍ PRO STUDENTY PARDUBICKÉ UNIVERZITY

Na Dopravní fakultě Jana Pernera v Pardubicích jsme opravili zázemí před učebnou odborného praktika v železniční dopravě. Studenti zde tráví dost času a věříme, že díky této investici bude jejich čekání příjemnější. Rekonstrukce trvala déle než rok a motivem ústřední fototapety je pardubické hlavní nádraží. Na stěně u schodiště jsou pak znázorněné zastávky a stanice v blízkosti krajského města. Je zde několik lavic na sezení a zásuvky pro nabití telefonů a PC. Reprezentativní prostor Správy železnic na půdě této fakulty slavnostně otevřeli na konci března generální ředitel Jiří Svoboda a ředitel odboru personálního Pavel Koucký.



DOŠLO K DOHODĚ O FKSP NA LETOŠNÍ ROK

Až na konci března se podařilo sjednat zásady pro tvorbu a používání Fondu kulturních a sociálních potřeb (FKSP) naší organizace pro letošní rok. Počítají s příspěvkem na individuální rekreaci zaměstnance a jeho nezletilého dítěte, příspěvkem na tábory dětí a mládeže, vyšším příspěvkem na penzijní spoření či s peněžními dary na pracovní jubilea. Vzhledem k omezenému objemu finančních prostředků ve fondu zatím nelze žádat o příspěvky na sportovní a kulturní akce. Více informací o podmínkách čerpání dotace najdete na intranetu Správy železnic.

SBÍRKA PRO POZŮSTALÉ

Na začátku března zemřel při mimořádné události v traťovém úseku Rožnov pod Radhoštěm – Střítež nad Bečvou náš mladý kolega, zaměstnanec OŘ Ostrava. Pro podporu pozůstalých se nám společnými silami podařilo vybrat milion korun, který jsme předali jeho rodině. Děkujeme všem, kteří se zapojili. Pro podobné účely zřídila Správa železnic v loňském roce speciální účet číslo 73008011/0710, který slouží na humanitární pomoc pro oběti a pozůstalé mimořádných událostí na železnici. Ten zůstává stále aktivní, jeho prostřednictvím se budou i nadále shromažďovat peněžní prostředky.

Hasičské muzeum v Příbyslavi rozšířila expozice věnovaná dráze

V části příbyslavského renesančního zámku sídlí Hasičské muzeum, kde se můžete seznámit s nejstaršími způsoby hašení či vývojem používané techniky od nejstarších exponátů po dnešní stroje. Jeden sál je nově věnovaný minulosti a současnosti drážních hasičů.

TEXT **Tomáš Johánek**

Stálá expozice Hasičského záchranného sboru Správy železnic se zde otevřela na konci března a je připomínkou dějin záslužné práce všech drážních hasičů, mapuje přes 70 let jejich historie. Výsledkem několika-měsíční přípravy je řada panelů s fotografiemi a texty i několik trojrozměrných předmětů. Centrální část expozice je věnována průřezu sedmi desítkami let činnosti hasičského záchranného sboru na železnici. Ústředním motivem je fotografie historického požárního vlaku taženého parní lokomotivou z roku 1953. Hasič oděný do takzvaného lehkého zásahového obleku s lehkou přilbou pak znázorňuje práci při odstraňování následků vykojení vagonu nebo lokomotivy. Okolo sebe má technické prostředky, které u běžné hasičské jednotky nenaleznete. Jedná se o speciální hydraulické zařízení, které dokáže zvednout nad koleje i nejtěžší lokomotivu. Nad hasičem se pak vznášá dron,



který je jednou z nejmodernějších technologií ve vybavení. Poslední, neméně důležitou činností je práce hasičů-lezců, kterou přibližuje vystavená figurína.

Panely kolem stěn sálu vyobrazují vývoj hasičských stanic, záchranné techniky a vybavení za 70 let existence drážních hasičů. Texty pak doplňují vystavené artefakty pod panely. Jedná se o záchranné a signalizační vybavení z doby minulé. Vystavena

je i detekční technika, kterou drážní hasiči používají při zásahu s přítomností nebezpečných látek. Jedním z nejstarších exponátů je historická požární stříkačka z roku 1941, se kterou zajišťovala jednotka hasičů požární ochranu na hlavním nádraží v Brně. Nechybí například ani tablo znázorňující speciální technické prostředky, které u běžné jednotky požární ochrany nenajdete. Používají se zejména k likvidaci železničních

nehod, pro pomoc vykojeným vlakům a k uvedení elektrického trakčního vedení do bezpečného stavu. Další panely prezentují největší zásahy drážních hasičů za uplynulé roky. Figurína hasiče je pak ustrojena do současné těžké zásahové výstroje.

Hasičské muzeum v Příbyslavi je otevřeno od dubna do října, konkrétní informace a otevírací dobu najdete na adrese: <https://www.chh.cz/navstevni-doba>.

Nedobrovolný přechod k mólky ho přivedl až k titulu mistra Evropy

Naše kolegyně a kolegové se ve svém volnu věnují celé řadě netradičních sportů či jiných aktivit. A dosahují v nich i velmi významných mezinárodních úspěchů. Například Stanislav Ozimý je mistrem Evropy v mólky. Že nevíte, co to je? To nejste sami.

TEXT **Tomáš Johánek**

Mólky je fyzicky nenáročná dovednostní házečí disciplína vhodná pro všechny – od předškolních dětí po aktivní seniory. Hráči se snaží trefováním házečího kolíku do 12 očíslovaných kuželek dosáhnout jako první přesně 50 bodů. Hra rovnoměrně kombinuje hráčovu fyzickou dovednost (přesnost v házení), herní vyspělost (taktiku a strategii vůči soupeři) a určitý podíl má i prvek štěstí. Co je na hře opravdu kouzelné, je skutečnost, že

dokud není shozena poslední správná kuželka, a zápas tedy neskončil, může vyhrát každý.

Stanislav Ozimý pracuje v naší organizaci od roku 2008, začal na Stavební správě západ a nyní působí na odboru přípravy staveb GŘ v oddělení schvalování staveb. Na starosti má controllingovou činnost a komunikaci s Ministerstvem dopravy v záležitostech námi připravovaných investičních akcí. S mólky se seznámil shodou okolností v době, kdy

po čtvrté operaci kolena musel ukončit svou předchozí soutěžní volejbalovou a badmintonovou kariéru. „Mólky jsem poprvé hrál na sportovní firemní akci v červnu 2017. A hned dva měsíce poté jsme s dalšími kolegy a kolegyněmi ze stavební správy vyrazili na naše první mistrovství světa, které se konalo poprvé (a zatím naposledy) v České republice. Tam mě hra opravdu chytila,“ vzpomíná dnes.

Za svůj největší dosažený úspěch v této u nás nepříliš známé hře považuje letošní zlato z halového mistrovství Evropy ve Francii, kde byla velice silná konkurence 96 týmů z 15 zemí. Kromě toho má i kompletní sadu medailí z ME konaných v letech 2020 až 2023 a čtyři tituly mistra ČR. „Tento sport mi kromě dobré zábavy a soutěžního adrenalinu dává především možnost pravidelně se na turnajích setkávat s partou pohodových a přátelských hráčů prakticky z celého světa a díky mnoha zahraničním turnajům také cestovat a poznávat nová místa. V letošním roce díky mólky navštívíme i Japonsko, kde se bude v srpnu konat dosud největší mistrovství světa za účasti 576 čtyřčlenných týmů,“ dodává.



FOTO archiv Stanislava Ozimého

ČD TRAVEL



VÁŽENÍ KLIENTI,

byla schválena pravidla pro čerpání dotací z C FKSP. S ohledem na snížení prostředků má nárok na dotaci pouze zaměstnanec a jeho děti. I tak se jedná o významný finanční příspěvek na vaše dovolené. Zanedlouho budou nabízeny i výhodné last minute dovolené. Chystáme nový web, na kterém bude celá nabídka k dispozici – včetně přehledné kalkulačky cen. Věříme, že jej budeme moci představit již v červnu. Zatím si stále můžete vybírat z aktuálních cen na stránkách SPOLUPRACUJÍCÍCH cestovních kanceláří. Rezervaci nám v jejich systému ochotně vyřídí zaměstnanci z ČD travel. Pak budete mít svoji dovolenou pod kontrolou – včetně přidělování dotací.

Přejeme příjemné jaro
Kolektiv ČD travel



OKÉNKO
DRÁŽNÍHO
ÚŘADU

ERA schválila národní bezpečnostní pravidla pro provoz a technické požadavky

Evropská agentura pro železnice (ERA) zveřejnila na svých stránkách seznam národních požadavků specifických pro českou železnici. Jedná se o přehled národních bezpečnostních pravidel závazných pro dopravce SRD (Safety Rules Database) a technických požadavků NTR (National Technical Rules), které budou muset splňovat železniční vozidla pohybující se po českých tratích. Mezi národní specifika patří zejména kompatibilita s kolejovými obvody, které zajišťují správnou funkci zabezpečovacího zařízení.

NVR končí, přechází se na evropský registr

Středa 15. května 2024 je posledním dnem pro žadatele o registraci železničních vozidel, kdy bude možné podat žádost o registraci do Národního registru vozidel (NVR). Po tomto datu se bude veškerá registrace přesouvat do Evropského registru železničních vozidel (EVR). Od 16. června 2024 pak bude fungovat výhradně Evropský registr vozidel, který spravuje Agentura Evropské unie pro železnice.