

# MODERNÍ ŽELEZNICE

## PŘIPOMÍNKOVÉ ŘÍZENÍ SE MUSÍ ZJEDNODUŠIT

S Pavlem Paidarem nejen o jeho plánech na zjednodušení přípravy staveb.

02

## TUNEL DO BEROUNA DOSTAL ZELENOU

Ministerstvo dopravy podpořilo výstavbu nové tratě mezi Prahou a Berounem.

06

## PO KOLEJÍCH AŽ ZA POLÁRNÍ KRUH

Vlakem se dá dnes dojet pohodlně z Prahy až za hranici polárního kruhu.

08



FOTO: Pavel Renza

# Modernizace přejezdů stála loni miliardu

**Neustálé zvyšování bezpečnosti drážního provozu a lepší zabezpečení přejezdů patří mezi hlavní priority SŽDC. V loňském roce se v této oblasti proinvestovalo více než 1,1 miliardy korun. Dalších přibližně 650 milionů korun mířilo do oprav a údržby stávajících železničních přejezdů.**

TEXT Tomáš Johánek

V roce 2019 se v rámci celé republiky zmodernizovalo 130 železničních přejezdů. U dalších 48 v polovině prosince modernizace ještě probíhala a u 216 se připravovala. Finanční prostředky byly investovány zejména do modernizace zabezpečovacího zařízení, výměn výstražníků či přejezdových konstrukcí, instalace signalizací pro nevidomé nebo například do vybudování nových světelných zabezpečovacích zařízení na přejezdech, které byly dosud zabezpečené pouze výstražným křížem. Závorami bylo nově zabezpečeno 43 přejezdů. U dalších 48 se nově nainstalovala výstražná světelná zařízení. Na silnicích I. třídy zbývá zabezpečit

závorami posledních 23 přejezdů, přičemž na doplnění závor i u těchto zbývajících přejezdů se intenzivně pracuje. Opravou prošlo dalších 529 železničních přejezdů. SŽDC rovněž připravuje doplňování zabezpečovacího zařízení na vybraných přejezdech kamerovým systémem s automatickou detekcí přestupků či Bluetooth majákem LCA pro přenos informace o výstraze.

### POMŮŽE ÚZKÁ SPOLUPRÁCE S POLICIÍ ČR

Nad rámec standardního zvyšování bezpečnosti na přejezdech se také postupně nahradí 11 frekventovaných přejezdů na hlavních koridorových tratích mimoúrovňovým

křížením. V právě uplynulém roce se zrušilo 31 železničních přejezdů.

Vzhledem k závažným střetnutím způsobeným nedodržováním pravidel silničního provozu jeho účastníci se hledají další možnosti ke zvyšování bezpečnosti včetně úzké spolupráce s Policií ČR. Jednou z nich je i instalace monitorovacích kamer na železničních přejezdech. „Zahájili jsme zadávací řízení na instalaci systému pro dokumentaci a vyhodnocování přestupků spáchaných řidiči silničních vozidel na železničních přejezdech. Jeho výstupy budou použitelné ve správních řízeních s možností pokutovat neukázněné řidiče, kteří na přejezd vjedou v době, kdy je

výstražné zařízení již v činnosti. Od instalace těchto dohledových systémů si SŽDC slibuje výrazné snížení nehodovosti na železničních přejezdech,“ říká náměstkyně pro provozuschopnost SŽDC Marcela Pernicová. Jedná se o první centralizovaný projekt takového systému a pilotní projekt spolupráce SŽDC s Policií ČR týkající se železničních přejezdů. Již realizovaný dohledový systém v Úvalech u Prahy naznačil jeho potenciál, když mezi lety 2017 a 2018 došlo ke snížení ročního počtu přestupků z 375 na 131.

### KAMERY MÍŘÍ NA 14 ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ

Popsaná technologie bude nasazena na 14 železničních přejezdech, především na železničním koridoru mezi Pardubicemi a Ostravou a také na vybraných regionálních tratích, např. Žďárec u Skutče – Svitavy. Aktivace instalovaného systému bude probíhat postupně v průběhu prvního pololetí příštího roku, a to

Generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda a policejní prezident Jan Švejdar podepsali memorandum o spolupráci. Týká se především zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech a ve výpravních budovách a využívání objektů SŽDC Policií ČR. „Naše společné kroky budou směřovat k dalšímu zvýšení bezpečnosti na vybraných železničních přejezdech a omezení počtu rizikového jednání na nich a především vyšší míry ochrany života a zdraví. Budeme spolupracovat i v oblasti využívání objektů v naší správě policií,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

v návaznosti na uzavření smlouvy s vítězným zhotovitelem a dále na konkrétní spolupráci s Policií České republiky a správními orgány v jednotlivých regionech.



FOTO: archiv SŽDC



**MĚNÍME NÁZEV BULLETINU I CELÉ NAŠÍ ORGANIZACE**

Do nového roku vstoupila naše organizace se zásadním změnou. Od 1. ledna začíná oficiálně používat nový název Správa železnic, státní organizace, kterou jí dala do vínku novela zákona o drahách. V příštích dnech a týdnech se rozhodne o tom, jak dlouho a jakým způsobem bude probíhat proces přejmenování. Nový titul má i interní bulletin, který držíte v ruce. Nově se bude jmenovat Moderní železnice a nově bude také k dispozici na veřejně přístupném webu.

**PROJEKT ROADSHOW ZAVÍTAL DO PLZNĚ A DO BRNA**

Na závěr roku se už tradičně konají setkání managementu SŽDC se zaměstnanci v rámci takzvaných Roadshow. Tyto akce se pravidelně konají v různých



FOTO archiv SŽDC

regionech, letos to bylo konkrétně v Plzni a v Brně. Vybraní zaměstnanci z regionů měli možnost dozvědět se nejen něco o dalších plánech SŽDC, ale také se mohli neformálně setkat i s generálním ředitelem Jiřím Svobodou. Součástí doprovodného programu byla i hudební vystoupení.

**PLATY NA SŽDC SE PŘÍŠTÍ ROK MÍRNĚ ZVÝŠÍ**

V nově uzavřené Podnikové kolektivní smlouvě pro rok 2020 dochází zejména ke zvýšení tarifních mezd a objemu prostředků pro výkonové odměny zaměstnanců odměňovaných tarifní mzdou celkem o 5,5 procenta. To znamená, že v tarifních mzdách dojde k nárůstu o 4,5 procenta. Dále došlo ke změnám v odměnách za držení pracovní pohotovosti, příplatku za práci v noci a příplatku za práci o víkendů. Novou smlouvu podepsali na počátku prosince generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda a devět představitelů odborových organizací.

# Připomínkové řízení při přípravě staveb se musí zjednodušit a sjednotit

**První lednový den začala platit nová organizační struktura SŽDC, výraznými změnami prošel i odbor přípravy staveb. V jeho čele je nový ředitel Pavel Paidar. Zeptali jsme se ho nejen na to, s jakými plány nastoupil do nové funkce a jak chce přispět ke zrychlení přípravy staveb.**

TEXT | Tomáš Johánek

**Před pár dny jste se stal novým ředitelem odboru přípravy staveb. Jaká je to pro vás zejména profesní změna?**

Pro mě to je poměrně velká změna, protože jsem se 13 let věnoval přípravě staveb na stavební správě a teď vstupuji do pro mě trochu neznámého prostředí generálního ředitelství. Na druhou stranu je to i velká výzva v tom, že mám možnost zúročit své zkušenosti, které jsem získal v minulém působení, a využít je v této pozici pro pomoc stavebním správám ve složitém procesu přípravy staveb.

**Odbor přípravy staveb vstoupil do nového roku s jinou organizační strukturou. Co všechno se změnilo?**

Celý odbor se především rozšířil, po rozdělení odboru strategie se k nám začlenila část kolegů zejména z jeho oddělení územního plánování a přípravy studií proveditelnosti. Nově tedy budeme dělat činnosti, kterými se odbor přípravy staveb dosud nezabýval. To je jedna změna. Tou další je vyčlenění přípravy technologických staveb do samostatného oddělení, na významu nabírá zejména instalace systému ETCS na českou železnici, samostatné oddělení se pak bude zabývat přípravou rekonstrukce výpravních budov, což je také velké téma. Samozřejmě se i nadále budeme věnovat standardní přípravě investičních akcí zaměřených na modernizaci železničních tratí.

**S jakou vizí jste nastoupil do nové funkce? Jak si představujete fungování vašeho odboru?**

Prvním úkolem je zjednodušit stávající proces připomínkového řízení a sjednotit ho. Dlouhodobě je zde snaha řešit poměrně složitý systém připomínek, naším cílem je sjednotit všechny do jednoho stanoviska. To by měl koordinovat právě odbor přípravy staveb. Byl by to významný posun zejména pro projektanty, nemuseli bychom se vypořádávat s celou řadou připomínek z různých míst. Díky tomu by se připomínkové řízení mohlo zjednodušit, a to by mohlo mít pozitivní vliv i na urychlení procesu přípravy staveb. Rád bych také přispěl ke zjednodušení schvalovacích procesů, po každém stadiu přípravy projektu by se celý proces schvalování v podstatě sjednotil do jednoho, a to na úplném



FOTO autor

**ING. PAVEL PAIDAR  
Ředitel odboru přípravy staveb**

Narodil se v roce 1977 v Plzni. V roce 2002 dokončil Stavební fakultu ČVUT Praha, obor Řízení a podnikání ve stavebnictví. Na SŽDC nastoupil v roce 2006, konkrétně na Stavební správu Plzeň do funkce systémového inženýra pro přípravu staveb. Od roku 2013 byl technickým náměstkem ředitele SSZ, nejdříve pro oblast Plzeň a od roku 2018 pro oblast Praha. Od 1. ledna 2020 je novým ředitelem odboru přípravy staveb.

konci přípravy. Příprava projektu se v jednotlivých fázích mění a vyvíjí, je zbytečné schvalovat něco, co se nakonec ještě i několikrát změní. V neposlední řadě bych rád přispěl k vytvoření manuálu typových řešení a postupů. To by byl nástroj, který by mohli využívat nejen projektanti, ale i kolegové na stavebních správách.

**To jsou věci, které můžeme udělat pro urychlení a zjednodušení přípravy staveb my. Nicméně co dnes nejvíce obecně zpomaluje přípravu staveb?**

Obecně ji nejvíce brzdí projednávání staveb. Ono se nyní ukazuje, že nejsložitějším procesem je samotný inženýring, to znamená majetkoprávní projednání, projednání s dotčenými organizacemi a subjekty a také s veřejností. Každé technické řešení se daného území nějak dotýká, nějakým způsobem ho mění. A najít řešení přijatelné pro všechny je mnohdy velmi zdoluhavý proces. Samotná příprava projektu je dnes na velmi vysoké úrovni, máme spoustu odborníků, kteří jsou schopni vymýšlet inovativní a moderní řešení, ale problém občas nastává v jejich projednávání, a to nejen z hlediska technického, ale i urbanistického. Mnohdy se tak potýkáme s neochotou měnit staré a zažité postupy a podobu stávajícího území a stojí nás spousta času a energie to změnit. Naštěstí ochoty k těmto změnám je stále dost a věřím, že budeme i v těchto krocích úspěšní.

**Bude se nějakým způsobem měnit komunikace mezi přípravou staveb a stavebními správami?**

Se svými zkušenostmi nabytými právě na stavební správě bych odbor přípravy staveb rád řídil tak, že budu přemýšlet, jak maximálně pomoci kolegům na stavebních správách. Beru jako určité plus, že

jsem dlouho působil na stavební správě a mohu využívat všechny získané zkušenosti a postupy. Asi to nebude úplně lehké, ale doufám, že se řada věcí povede a že bude vše fungovat tak, jak má a jak by fungovat mělo.

**Na stavební správě jste byl 13 let, za tu dobu jste se podílel na celé řadě projektů. Který vám nejvíce utkvěl v paměti?**

Projektů, na kterých jsem měl šanci se podílet, byla skutečně velká spousta a těžko lze nějaký vyzdvihnout. V podstatě vzpomínám rád na všechny, které se podařilo zdárně dovést až do stadia realizace. Z těch největších bych chtěl zmínit jeden projekt. Zhruba tři měsíce po nástupu na stavební správu mi přidělili revitalizaci tratě České Budějovice – Volary, což byl projekt zahrnující její poměrně rozsáhlou rekonstrukci. S ním jsem žil snad osm let, prožíval jsem všechny vzlety a pády, až se i díky možnosti spolufinancování tohoto projektu z tehdejšího Operačního programu Doprava 1 podařilo dostat jej do realizace a dnes již slouží veřejnosti. I když v závěru jeho přípravy jsem byl už náměstkem a nepodílel se přímo na jeho dokončení, beru tento projekt jako první, který jsem měl šanci dotáhnout od samého počátku až do realizace.



MODERNÍ ŽELEZNICE, Interní bulletin Správy železnic

Vydavatel Správa železnic, státní organizace  
Adresa redakce Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
Šéfredaktor Tomáš Johánek  
Vedoucí projektu Kateřina Šubová  
Grafická úprava DTP Futura, s.r.o.  
Výroba a distribuce DTP Futura, s.r.o.  
Náklad 7 000 výtisků měsíčně  
Evidenční číslo MK ČR E 20966  
Nevyžádané texty a fotografie se nevracejí.





FOTO archiv SŽDC

## Novoroční přání generálního ředitele

To byla loni jízda! Náš expres měl jasně daný jízdní řád, řadu zastávek, nějaké ty mimořádnosti, přesto neztratil na své rychlosti. Naše cesta měla smělý plán. Vždy jsem věděl, že s týmem dobrých lidí nebude problém zrychlit tempo nebo zkrátit termíny.

Když se ohlédnu za uplynulými dvanácti měsíci, vidím, že práce skutečně nebylo málo. Pracovali jste s nasazením a já plně vnímám úsilí, které jste naší firmě věnovali. Upřímně vám za to děkuji!

V tomto roce budeme společně pokračovat v naší jízdě. Budeme zrychlovat. Čekají nás nové výzvy, příjemné i ty méně příjemné, snažme se, abychom je společně zvládli. Počítám s vámi, protože železnice je o týmu a já jsem rád, že jsem jeho součástí.

Šťastný nový rok 2020!

## Mezinárodní porota vybrala budoucí podobu Veleslavína

Architektonická soutěž na budoucí podobu stanice Praha-Veleslavín, která bude součástí nové tratě z Prahy do Kladna, zná své vítěze. Mezinárodní porota nejvíce zaujal návrh studia *idhea architekti*.

TEXT **Tomáš Johánek**

SŽDC vyhlásila soutěž v souvislosti s přípravou a zpracováním projektu Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín – Praha-Letiště Václava Havla. „SŽDC si uvědomuje svoji zodpovědnost v roli investora infrastrukturních staveb v intravilánu města, proto poprvé ve své historii vyhlásila architektonickou soutěž. Vítězný návrh účelně řeší železnici v návaznosti na metro i její další přímé vazby na okolí. Vybrané prvky navíc použijeme jako jednotící design v dalších stanicích a zastávkách trati Praha – Kladno,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Dynamický tvar budovy i její konstrukce z vítězného návrhu jsou inspirovány rychlostí vlakové dopravy. Hlavním cílem architektů bylo zajistit logickou a jednoduchou provázanost nádraží s pěší, cyklistickou, veřejnou hromadnou a automobilovou dopravou.

„Nádraží Praha-Veleslavín chápeme nejen jako důležitý přestupní uzel, ale díky napojení na letiště i jako bránu do hlavního města, zároveň je přirozeným těžištěm celé čtvrti. Budovu nádraží jsme proto navrhli jako jasně

rozpoznatelný orientační bod, její okolí jako nové místní centrum s piazzettou. Vnitřní prostor budovy je na první pohled přehledný a cestující přirozeně naviguje. Střeška nádraží je navržena jako velká travnatá pobytová plocha protnutá pěšími a cyklistickými trasami. Navazuje tak na 10 km dlouhý lineární park, který vznikne v úseku Veleslavín – Dejvice díky plánovanému zahlobnutí železniční trati,“ uvedl architekt Dalibor Hlaváček.

Důležitým prvkem návrhu jsou ekologické aspekty s ohledem na měnící se klima městského prostředí. Budova i její okolí jsou navrženy tak, aby přirozeně zadržovaly vodu a vytvářely prostředí pro rozmanité ekosystémy. Součástí konceptu je využití vzrostlých stromů, zelených střech, popínavých rostlin, přirozených průsaků, akumulace a znovuvyužití dešťové vody.

Do soutěže přihlásili autoři 22 návrhů. Mezinárodní porota v čele s architektky Sándorem Fintou a Helgem Lunderem do druhé fáze vybrala pět návrhů a z nich vzešel vítězný, který porota doporučila k realizaci.

## VITAMIN poskytne více informací o provozu vlaků

V polovině prosince spustila SŽDC aplikaci Virtuální tabule manažera infrastruktury (VITAMIN), jejíž primárním cílem je zvýšit informovanost cestujících a zobrazit na jednom místě odjezdy a příjezdy vlaků.

TEXT **Přemysl Šrámek**

VITAMIN zprostředkovává cestujícím aktuální data z provozních informačních systémů SŽDC. Díky tomu je informuje nejen o jízdních řádech konkrétních vlaků, ale i o případném zpoždění. Ve stanicích a zastávkách vybavených elektronickými informačními tabulemi poskytuje nová aplikace rovněž informace o tom, ze kterých nástupišť, případně kolejí budou konkrétní vlaky odjíždět.

Informační systém VITAMIN se skládá z centrální části s datovým rozhraním pro odeslání dat ze zdrojových provozních informačních systémů (ISOŘ, KADR) a datovým rozhraním pro příjem dat z IS VITAMIN do databází IS sloužících pro informování cestujících v železničních stanicích a zastávkách (INISS). Součástí IS VITAMIN jsou také následující výstupy – mobilní aplikace v responzivním designu pro operační systémy Android a iOS, dostupná na GooglePlay a Apple Store, webový prohlížeč zobrazující data v podobě aktuálních informací o plánovaných a předpokládaných/skutečných odjezdech, HbbTV, tedy zobrazování informací o plánovaných a předpokládaných/skutečných odjezdech v rámci televizního vysílání, a to ve spolupráci s veřejnoprávními stanicemi a TV NOVA, a zobrazení na infotabuli či jiném

zobrazovacím médiu, umístěném ve kterékoliv stanici, provozované SŽDC.

Na obrázku je zobrazena nová infotabule na bázi IS VITAMIN, která je dostupná na webu SŽDC v rámci odkazu <https://provoz.szdc.cz/tabule>. Kromě pravidelného odjezdu je na základě předpokládaného zpoždění zobrazen i aktuální odjezd, konkrétní vlak včetně dopravce, cílová a nácestné stanice vlaku. Připravováno je zobrazení konkrétní linky (např. S1, S3, S7 v rámci PID), které bude spuštěno co nejdříve, respektive v okamžiku, kdy budou tuto funkcionalitu datově umožňovat zdrojové systémy.

SŽDC vytvořila informačním systémem VITAMIN moderní datovou prezentační vrstvu, která mimo jiné nahrazuje starší IS INFOTABULE, a to především v oblasti poskytování dat třetím stranám (dopravci, koordinátoři IDS atd.). Tato data lze ze strany SŽDC poskytovat na základě uzavřené smlouvy o poskytování dat – pro první kontakt za tímto účelem mohou obchodní partneři SŽDC použít e-mail [PPDpristup@szdc.cz](mailto:PPDpristup@szdc.cz). Projekt Virtuální tabule pro cestující (VITAMIN) byl financován prostřednictvím Integrovaného regionálního operačního programu (IROP).

VIZUALIZACE *idhea architekti*

Odjezdy/Departure		Praha hlavní nádraží				20:29	
Plánovaný čas	Aktuální čas	Vlak číslo	Linka	Číslo vlaku	Průběh	Název / Kód vlaku	Rel. číslo
20:31		R 733 CD	R17	ČESKÉ BUDĚJOVICE	Benešov u Prahy – Tábor – Veselí u Lyžic	63 / 263	
20:35		Os 9165 CD	S9	STRANČICE	Praha-Vršovice – Praha-Hostivař – Praha-Uhřetěves – Říčany	71 / 301	
20:43		Es 552 CD	Es6	ČEB	Praha-Smíchov – Rokycany – Písek H.L. – Blatná – Praha u Kladna – Havančovice – Lázně	23 / 13	
20:47		R 672 CD	R20	DĚČÍN HL.N.	Praha-Holešovice – Kralupy n.Vlt. – Roudnice n.Lab. – Lovosice – Ústí n.L. H.L.N.	6 / 28	
20:47		Os 9167 CD	S9	ŘÍČANY	Praha-Vršovice – Praha-Hostivař – Praha-Uhřetěves	71 / 301	
20:48		Os 9970 CD	S7	REVNICE	Praha-Smíchov – Praha-Radotín – Černošice – Dobruška	-	
20:54		Os 9023 CD	S8	ČERČANY	Praha-Vršovice – Praha-Braník – Vrané n.Vltavou – Živov u Prahy – Týnec n.Sázavce	-	
20:54		Os 25930 CD	S65	HOSŤAVICE	Praha-Zlín	-	
20:56		R 679 CD	R19	BRNO HL.N.	Kolín – Pardubice H.L. – Česká Třebová – Svitavy – Litvčice – Blatná	35 / 25	
21:05		Os 2571 CD	S9	BENEŠOV U PRAHY	Praha-Vršovice – Praha-Braník – Vrané n.Vltavou – Živov u Prahy – Týnec n.Sázavce	-	
21:13		R 752 CD	R16	KLATOVY	Beranov – Zlín – Rokycany – Písek H.L. – Dobruška – Přelouč	-	
21:18		Os 8870 CD	S7	BEROUN	Praha-Smíchov – Černošice – Dobruška	-	

FOTO archiv SŽDC



# Pražská konference shrnula výrazný posun v přípravě pilotních úseků VRT

Loňský rok byl mimo jiné obdobím, kdy se výrazně posunula příprava pilotních úseků vysokorychlostních tratí (VRT) směrem k zahájení výstavby. Konstatovali to i účastníci mezinárodní konference o VRT, která se konala na konci listopadu v Praze.

TEXT **Tomáš Johánek**

Ještě před třemi roky bylo podle generálního ředitele SŽDC Jiřího Svobody pro některé obtížné představit si, že by se u nás jednou mohly opravdu začít stavět vysokorychlostní tratě známé ze západní Evropy. Dnes je ale všechno jinak. „Udělalí jsme obrovský kus práce a výrazně nám pomohla i spolupráce

se SNCF. Díky ní víme, co vlastně znamená výstavba vysokorychlostních tratí nejen z hlediska technických norem,“ uvedl Jiří Svoboda na začátku konference. Jak dále řekl, je důležité budovat tyto tratě jako spojnice mezi evropskými zeměmi, také občané ČR si však zaslouží, aby mezi stěžejními městy,

tedy Prahou, Brnem a Ostravou, se přepravovali rychleji. Jiří Svoboda předpovídá, že k dalšímu posunu přípravy VRT na území ČR dojde v tomto roce a věří, že se najdou potřebné finanční zdroje, aby výstavba pilotních úseků mohla začít v plánovaném termínu, tedy v roce 2025.



FOTO archiv SŽDC

## ZAHRA NIČNÍ ZKUŠENOSTI VÝRAZNĚ POMÁHAJÍ

Vedle spolupráce se SNCF výrazně pomáhá s přípravou VRT v ČR také britský expert na železnici profesor Andrew McNaughton (na snímku vlevo), který působil jako technický ředitel britské vysokorychlostní tratě HS2. Je také předsedou výboru pro vysokorychlostní železnici Mezinárodní železniční unie. Podle jeho slov není výstavba VRT jen čistě dopravním projektem, ale jejich existence ovlivní budoucí rozvoj lokalit vázaných na VRT. Britský profesor nebyl jediným zahraničním hostem mezinárodní konference, nechyběli totiž ani zástupci již zmíněné SNCF, dále ŽSR, DB Netz a polských drah CPK. Domácí barvy hájili zejména zástupci odboru strategie SŽDC, s legislativním rámcem přípravy a výstavby VRT v ČR pak účastníky konference seznámil zástupce právní kanceláře. A pro koho vlastně byla konference určena? Pro úspěšnou přípravu a realizaci vládního Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice je nezbytná intenzivní spolupráce SŽDC se státní správou a orgány krajských i místních samospráv. Proto manažer infrastruktury připravil projekt prezentačních setkání s názvem Aktuální stav přípravy vysokorychlostních tratí (VRT) v České republice, který loni proběhl v pěti městech. Právě zástupci krajských samospráv i obcí dotčených budoucí VRT nechyběli ani na konferenci, která symbolicky uzavřela první rok setkání.

## PLÁNUJÍ SE TRASY, ŘEŠÍ BUDOUCÍ RYCHLOST VLAKŮ

Nosným tématem konference ale bylo zejména představení posunů

v přípravě VRT dosažených během roku 2019, řešil se také budoucí provoz vlaků. Například páteřní linka Praha – Brno – Ostrava již získává obrysy své budoucí trati. Také spolupráce s německou stranou na lince Praha – Drážďany postupuje mílovými kroky kupředu. Výstavbou VRT dojde k výraznému zkrácení jízdních dob, a to nejenom v ose nové trati. Nově vybudovaná infrastruktura je připravována jako jedna ze součástí celorepublikového



FOTO archiv SŽDC

dopravního systému, který bude z pohledu cestujících reprezentován především rychlými vlaky. Ty budou ke své jízdě využívat jak nové VRT, tak navazující modernizované konvenční tratě. Expresní vlaky budou vysokou rychlostí propojovat hlavní metropole, další rychlé vlaky budou z metropolí a center směřovat do regionů a zajišťovat jejich obsluhu. Část kapacity bude v některých úsecích vyčleněna také pro rychlé regionální vlaky.



FOTO archiv SŽDC

## Světový kongres UIC řešil bezpečnost ve stanicích

Téměř 150 účastníků z 26 zemí celého světa diskutovalo o problematice bezpečnosti v železničních stanicích v rámci Světového bezpečnostního kongresu UIC. Ten se konal na konci listopadu v Praze. Spolupořadatelem akce, která se poprvé uskutečnila v ČR, byla SŽDC.

TEXT **Tomáš Johánek**

„Význam tohoto celosvětového kongresu je zřejmý zejména v dnešní době, kdy otázky zajištění bezpečnosti v železničních stanicích patří

k prioritám nejen policie, ale také naší organizace,“ řekl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Pro pražský kongres bylo vybráno hlavní téma

Bezpečnost v železničních stanicích, jednotlivá témata se zaměřila například na různé modely zajištění bezpečnosti na nádražích, projekty železničních stanic a jejich uspořádání s ohledem na „pocit bezpečí“ či inovativní řešení vedoucí ke zvýšení bezpečnosti v železničních stanicích. Právě tyto stanice hrají ve městech stále významnější úlohu, jsou střediskem městského života a těmi největšími z nich prochází každý den značné množství lidí.

Zasedání věnované problematice bezpečnosti prokázalo nezbytnost uceleného přístupu při řízení stanice s cílem poskytnout zákazníkům co nejbezpečnější prostředí, a to i při výskytu značného množství lidí. Pražský kongres se zaměřil



FOTO archiv SŽDC

na strategii, které bude třeba vyvinout, a na nezbytné synergie mezi účastníky železniční dopravy a jejich partnery k zajištění bezpečného

prostředí pro zákazníky železnice i drážní zaměstnance ve stanicích. Stal se rovněž příležitostí získat přehled o aktivitách UIC v oblasti bezpečnosti.

SŽDC v uplynulých měsících přešla k zásadní změně přístupu k bezpečnosti železničních stanic. V listopadu uzavřela čtyřletou smlouvu na ostrahu objektů. Dalším významným prvkem při zajišťování bezpečnosti cestujících a zaměstnanců jsou technické systémy. Spolu s investicemi do rekonstrukcí výpravních budov plánuje realizaci přibližně 80 bezpečnostních projektů řešících komplexně zabezpečení budov technickými prostředky. Sjednocení úrovně zabezpečení přinese úspory v servisu a školení personálu.



## Zastávka Litoměřice město

Když počátkem 70. let 19. století připravovala Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB) stavbu své tzv. Polabské dráhy z Nymburka do Děčína, jedním z tvrdých oříšků byl průchod Litoměřicemi.

TEXT **Marek Binko**

Stísněný prostor mezi centrem města na skalnatém ostrohu a řekou Labe a požadavky městské správy nakonec přinutily ÖNWB ke stavbě více než 300 m dlouhého tunelu pod městem. Nádraží Litoměřice bylo vybudováno zhruba 1,5 kilometru východně od města. Protože byly Litoměřice spolu s Ústím nad Labem největším městem na Polabské dráze, byla zde, stejně jako v Ústí nad Labem-Střekově, vybudována výpravní budova 1. třídy z pera architekta ÖNWB Karla Schlimpa. Velká vzdálenost města od litoměřického nádraží, dnes nazývaného jako dolní, vedla v roce 1884 ke zřízení zastávky za západním portálem tunelu. Ta nejprve využívala rozšířeného strážního domku, vzhledem k nárůstu cestujícího obecnictva však byl tento stav shledán jako nevyhovující a již v roce 1895 tak byla postavena velká novorenesanční výpravní budova,

jejímž autorem byl tehdejší architekt ÖNWB Josef Unger. Podél celé budovy bylo kryté nástupiště s přístupem nejen z budovy, ale i schodištěm od podjezdu tratě blíže k tunelu a na opačné straně ze železní lávky nad tratí. Spolu s barokní kaplí sv. Jana Křtitele naproti výpravní budově a panoramatem blízkého Dómského pahorku vznikla neopakovatelná atmosféra místa.

Když byla během 1. světové války trať zdvoukolejňována, úsek od dolního nádraží přes tunel i zastávku Litoměřice město zůstal jednokolejný, přestože Litoměřický tunel byl původně postaven pro dvě koleje. Těsně před zastávkou z ústecké strany tak byla odbočná a odvrtná výhybka. Elektrizaci tratě, tehdy tzv. 1. hlavního tahu, dokončenou v roce 1958, toto úzké hrdlo již neustálo, byla postavena dvoukolejná přeložka mimo zastávku i tunel, a trať se tím dostala do trasy, kterou

FOTO autor



preferovali projektanti ÖNWB před více než tři čtvrtě stoletím. Náhradou za opuštěnou zastávku byla postavena nová východně od tunelu, společná i pro autobusy, od architekta SUDOP Praha Antonína Vozky. Blízké dolní nádraží je od roku 1960, kdy začala

sloužit nová zastávka, bez osobní dopravy. Budova původní zastávky sloužila pro potřeby železnice, v roce 2013 byla prodána soukromé osobě, o rok později zde vznikla známá kavárna Káva s párou. Tunel sloužil léta jako skladiště, dnes na své další využití čeká.

Moderní železnice

## Co se děje v regionech

### V CHRÁSTU U PLZNĚ A PÍSKU SE OTEVŘELY DVĚ NOVÉ ZASTÁVKY



FOTO archiv SŽDC

První den platnosti nového grafikonu železniční dopravy, tedy v neděli 15. prosince, začaly vlaky zastavovat na dvou nových zastávkách v Chrástu u Plzně a v Písku. V prvním případě šlo o přesunutí existující zastávky přibližně o 150 metrů směrem do centra obce. To umožnilo vybudovat nástupiště s normovou výškou nástupní hrany 550 milimetrů nad kolejí.

Součástí projektu bylo také zřízení čekárenského přístřešku, bezbariérového přístupu, osvětlení nástupiště a přístupových prostorů, vybudování orientačního systému a zajištění odvodu srážkových vod. Obec Chrást pak u nově umístěné zastávky na vlastní náklady vyprojektovala a vybudovala parkoviště.

Novou zastávku Písek jih budou obsluhovat nejen osobní vlaky mezi Tábořem a Ražicemi, ale také nově zavedené spěšné vlaky, které spojí Tábor se Strakonícemi. Zastávka se nachází v místě podchodu pro pěší v souběhu s Preslovou ulicí. Občané

a návštěvníci města ocení její polohu v blízkosti centra města. K vlakům se dostanou po osvětlených přístupových cestách z obou stran nástupiště, které má délku 90 metrů. Výška jeho nástupní hrany 550 milimetrů nad kolejí umožní pohodlný nástup do vlaku. Samozřejmostí je zajištění bezbariérového napojení na místní komunikace.

Nástupiště je v prostřední části osazené přístřeškem pro cestující, jehož vzhled byl projednán s píseckou radnicí. Nová zastávka je dále vybavena orientačním systémem, veřejným osvětlením, elektronickou informační tabulí a rozhlasem. Nechybí ani moderní mobiliář.

### DO ŽIDLOCHOVIC SE PO ČTYŘICETI LETECH VRÁTILA PRAVIDELNÁ OSOBNÍ DOPRAVA

V neděli 15. prosince vyjely první pravidelné vlaky na obnovenou trať z Hrušovan u Brna do Židlochovic. SŽDC provedla její celkovou rekonstrukci spojenou s elektrizací. To umožnilo zavedení přímých vlaků z krajské metropole. Cestujícím ve stanici Židlochovice slouží dvě nová nástupiště, v Hrušovanech u Brna pak vzniklo jedno ostrovní a jedno vnější nástupiště. Všechna mají nástupní hranu v normové výšce 550 milimetrů nad kolejí.

Provoz na tříkilometrové odbočce z hlavní tratě Severní dráhy císaře Ferdinanda byl zahájen v roce 1895. Důvodem výstavby byla především obsluha cukrovaru v Židlochovicích. Přestože i osobní doprava hrála v určitých obdobích významnou roli, její význam postupně upadal. Přeprava cestujících tak byla ukončena již v roce 1979, nákladní doprava se zde udržela přibližně do poloviny 90. let.

Židlochovice patří mezi významné přepravní uzly v integrované dopravě Jihomoravského kraje, proto jeho vedení usilovalo o obnovení provozu na trati do Hrušovan a provedení všech úprav, které by umožnily zavedení přímého vlakového spojení s Brnem. Součástí projektu tak byla rovněž elektrizace



FOTO archiv SŽDC

a potřebná změna konfigurace kolejiště ve stanici Hrušovany u Brna. Nejvyšší rychlost na obnovené trati bude 80 km/h.

Během stavebních prací se rovněž zrekonstruovaly dva železniční přejezdy a jeden přechod pro pěší. Bezpečný provoz zajišťuje nové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, které je uzpůsobené pro dálkové ovládání z centrálního dispečerského pracoviště v Přerově.

### VE VRŠOVICÍCH SE OTEVŘELO NOVÉ, ČTVRTÉ NÁSTUPIŠTĚ

Železniční stanice Praha-Vršovice má o jedno nástupiště více. Čtvrté nástupiště, které přibýlo v rámci rozsáhlé optimalizace metropolitní tratě ze stanice Praha-Hostivař

na hlavní nádraží, začalo sloužit cestujícím v neděli 15. prosince v souvislosti se změnou jízdního řádu.

V dopravní špičce už kapacita tří nástupišť narážela na své maximum. Zastavují zde regionální a dálkové spoje a více místa na nástupištích tak cestujícím přinese lepší komfort. Čtvrté nástupiště dlouhé 220 metrů, z nichž 118 metrů je zastřešeno, zároveň umožní přidat další spoje. Vede k němu podchod se schodištěm a bezbariérovou rampou.

Současně s novým nástupištěm dokončila zhotovitelská společnost Swietelsky Rail CZ napojení kolejiště a výhybek v depu kolejových vozidel a krčské trati do staničních kolejí. O dva týdny dříve zde už rovněž předala do užívání přes šest kilometrů kolejí číslo 9 až 17 s celkem 27 výhybkami. To umožní plynulejší průjezd vlakových souprav na hlavní nádraží.

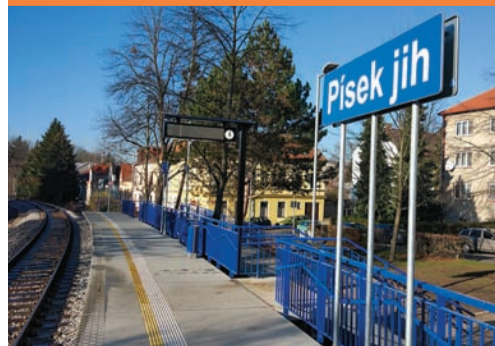


FOTO archiv SŽDC



FOTO archiv SŽDC



**PRAHA-RUZYNĚ – PRAHA-VELESĽAVÍN  
4. listopadu**



V ranních hodinách se na železničním přejezdu mezi stanicemi Praha-Ruzyně a Praha-Veleslavín střetl osobní automobil Škoda Octavia s vlakem R 1223, v jehož čele byl řidič vůz 80-29.220. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 350 tisíc korun.

**LETOVICE  
8. listopadu**

V podvečerních hodinách se v obvodu stanice Letovice srazila posunující lokomotiva 753.607 s odstavenou soupravou složenou z lokomotivy 753.612 a nákladních vozů. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc korun.

**LÍPA NAD DŘEVNICÍ – ZLÍN STŘED  
11. listopadu**

Před polednem se na železničním přejezdu mezi stanicemi Lípa nad Dřevnicí a Zlín střed střetl osobní automobil Škoda Scala s osobním vlakem 14218, kterým byla motorová jednotka Regionova 814.003. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 160 tisíc korun.

**LUKAVICE NA MORAVĚ – ZÁBŘEH NA MORAVĚ  
20. listopadu**

Dopoledne došlo mezi stanicemi Lukavice na Moravě a Zábřeh na Moravě za jízdy vlaku Ex 1006 k požáru v prostoru toalety osobního vozu řady Bmz. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc korun.

**HAVLÍČKŮV BROD**



**21. listopadu**

Dopoledne vykolejila ve stanici Havlíčkův Brod při posunu po najetí do zemního zaráždela 22. staniční koleje lokomotiva 731.004. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 150 tisíc korun.

**KRASÍKOV – RUDOLTICE V ČECHÁCH  
22. listopadu**

Dopoledne došlo mezi stanicemi Krasíkov a Rudoltice v Čechách za jízdy nákladního vlaku Pn 64000 k požáru elektrické výstroje lokomotivy 162.216. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na jeden milion korun.

# Vlaky se mezi Prahou a Berounem schovávají pod zem

**Centrální komise Ministerstva dopravy schválila studii proveditelnosti prověřující novou trasu mezi Prahou a Berounem. Jako nejvhodnější byla vyhodnocena tzv. varianta C-I, která počítá s výstavbou nové tratě v celé délce úseku Praha-Smíchov – Beroun.**

TEXT | David Fuksa

Studie proveditelnosti byla zadána v roce 2017. Jejím cílem bylo zvýšení kapacity tratě Praha – Plzeň, a to v projektových variantách řešících především nejkritičtější úsek Praha – Řevnice – Beroun. Hlavním cílem studie bylo najít ekonomicky obhajitelné technické řešení umožňující plynulý a spolehlivý provoz nejen cílového rozsahu osobní a nákladní dopravy. Návrhy projektových variant vždy počítaly s různou délkou tunelových úseků. Studie zprvu nezahrnovala řešení pouze pro úsek Praha – Beroun, ale fakticky byly návrhy ukončeny zhruba v úrovni Zbirohu. Důvodem byla možnost prověření variant neprocházejících v bezprostřední blízkosti Berouna, které však nebyly schopny naplnit nejdeden z požadovaných hlavních cílů, zvláště pak eliminaci hlukové zátěže z rozvíjeného rozsahu nákladní dopravy ve zbytku údolí Berounky přibližně v úseku Řevnice – Beroun. Z důvodu sklonové náročnosti nové trasy za Řevnicemi by se totiž nákladní vlaky musely vracet na stávající trať dříve než v Berouně. Zároveň by nedošlo k výraznějšímu zkrácení cestovní doby mezi Prahou a Berounem.

**EFEKTIVNĚ POUZE V ÚSEKU PRAHA – BEROUN**

Finální výběr varianty již směřoval k návrhům obsahujícím řešení nové tratě vždy zaústěné do uzlu Praha a do Berouna, kde by trasa byla plně přizpůsobena určení pro smíšený provoz osobní a nákladní dopravy. To ovlivnilo

nejen návrhové sklonové parametry trasy, ale i maximální traťovou rychlost, která je v tomto úseku 200 km/h. Nová trasa byla prověřena včetně možného pokračování (se zachovaným napojením do Berouna) až po Zbiroh, avšak za Berounem by se již návrhovými parametry jednalo o vysokorychlostní trať určenou i z důvodu náročných sklonových poměrů pouze pro dálkovou osobní dopravu neobsluhující Beroun a další destinace na stávající



VIZUALIZACE SUDOP Praha

koridorové trati. Většina přínosů jak z osobní dopravy (např. zkrácením jízdních dob), tak z nákladní dopravy (zvýšením počtu volných tras pro průjezd nákladních vlaků při variabilitě ve využití staré a nové trasy) je tak soustředěna do úseku Praha – Beroun, a varianty ekonomicky efektivní se tak nacházejí pouze v tomto úseku.

**KONEČNĚ OBHÁJENO A SCHVÁLENO LETITÉ ŘEŠENÍ**

V rámci posuzovacího a schvalovacího procesu pak byla vyhodnocena jako nejvhodnější pro rozvoj v navazující přípravě stavby tzv. varianta C-I, zahrnující novou trasu v celé délce úseku Praha-Smíchov – Beroun, s odbočkou pro nákladní dopravu do prostoru Malé Chuchle a na Branický most, který je součástí nákladního průtahu uzlem Praha. Celková délka nové trasy činí 26,3 kilometru (včetně odbočky pro nákladní dopravu), přičemž 24 768 metrů nové trasy se nachází v tunelu (pro každou traťovou kolej jednokolejný tubus). Varianta C-I je však zároveň jednoznačně investičně nejnáročnější – předpokládané celkové investiční náklady v době zpracování této studie činí téměř 47 miliard korun. Ačkoliv návrh varianty C-I respektuje již po léta známý návrh, až nyní se podařilo pro takto náročnou investici nalézt dostatek obhajitelných přínosů, které jsou mimochodem vázány na součinnost německé strany (elektrizace a zkapacitnění trasy ze státní hranice ve směru na Norimberk, resp. Regensburg) v rozvoji celého spojení.

Samotná realizace je předpokládána s ohledem na rozsah stavby a technickou náročnost v období let 2028–2042. Do té doby bude muset maximum možné dopravy zvládnout připravovaná optimalizace stávající trasy, která bude mít i nadále svou nezastupitelnou úlohu.

**Křížovka o ceny**

I tentokrát hledejte názvy dvou českých

nádraží. Svá řešení posílejte do 20. ledna na adresu: redakce@szdc.cz. Tři z vás mohou opět získat knižní cenu podle vlastního výběru.

Listopadová tajenka zněla: Mikulášovice horní nádraží, Pivín. Výherci se stali Vít Šmejkal, Michal Škorpil a Věra Pojmanová.

	MĚSTSKÁ VETERINÁRNÍ SPRÁVA	ZKR. SOUVĚZDÍ ANTLA	FR. SÍDLO	NA ZKOUŠKU	SPZ PARDUBIC	PESTROBA-REVNÝ	PRAVOSLAVNÝ OBRAZ	OROČOVÉ	A SICE		ČÍVKA	VÝZVA	1. část tajenky	TRUMFY	NĚM. ZEMĚ	ÚTOK
SNAD (NĚM.)				ŠVANDA						ORCHESTR (LIDOVÉ)						
SYNŮV SYN				ZHOTOVIT TKANIM OUŠKO K ZAVĚŠENÍ						OBEPNOUT PÁSKEM						
ZASCHLÁ KREV					KONŽSKÝ ATLET					NÁŠ DIVADELNÍ KRITIK NIGERJSKÉ SÍDLO						
	HÝKAVCI	NEJVYŠŠÍ KARTA PRUDCE VÁT			SPOJKA ŠKRTNUTÍ				FR. ŘEKA ATOL V SOU- OSTROVÍ RALIK					MPZ DÁNSKA AMERICKÝ ANTHROPOLOG		
PŘEDLOŽKA S ZPÁDEM			MALÝ HMYZ SÍDLO V MALÍ					CITOSLOVCE ULEHČENÍ OSOBNÍ ZÁJMENO			ZÁŠKUB V OBLIČEJI KOMERČNÍ BANKA DOMÁCKY ALENA				NA KTERÉM MÍSTĚ	VĚNOVANÝ PŘEDMĚT
2. část tajenky							OPOTŘEBENÁ JÍZDOU ŘÍMSKY 49						OSTRAVSKO-KARVINSKÉ DOLY ŘÍMSKY 2			
DUŠE BOHA V UGROFINSKÉ MYTOL.				KOPEČEK OD KRTKA						HOMÉRŮV EPOS						
TA TAKÉ				ŽENSKÉ JMÉNO (28.1.)						HEREC (OLDŘICH)						



# Koncovky vlaku nevytlačily ani moderní technologie

**Konec vlaku. Podle názvoslovné normy DO 210 073 „poslední vozidlo vlaku ve směru jízdy označené předepsanými návěstmi pro konec vlaku“. A právě o těch bude řeč. Už proto, že technika v podobě kolejových obvodů či počítačů náprav ono dříve dominantní postavení koncové návěsti poněkud umenšila.**

TEXT **Pavel Schreier**

„Koncovky“ ovšem stále fungují coby okamžitě a nepochybně zjištění, že vlak je celý, čímž je naplněna jedna z podmínek pro jízdu následného nebo protisměrného vlaku. Tvar, podoba i pravidla pro použití koncových návěstí se měnily tak, jak šel čas. K těm nejvytrvalejším koncovkám v historii patřily petrolejové návěstní svítilny, lidmi od kolejí přezdívané „basy“. Pokrok však nezastavíš, a tak počínaje rokem 1971 začaly tehdejší ČSD nahrazovat na konci vlaku petrolej elektřinou. Konkrétně elektrickou návěstní svítilnou E 2. Do roku 1977 jich tuzemský výrobce dodal celkem 86 200 kusů. Dostatečný počet opravňující ukončit petrolejovou éru květnem 1976. Rozkaz o zavedení jízdního řádu 1976/77 tak učinil. Jenže...

Technicky pokrokové řešení i zdařilý design svítilny E 2 přilákaly nežádoucí zájem. Nenechavci, samozvaní sběratelé a drobní podnikavci (elektrické články NKDU 10 se jako z udělání hodily do některých aut) se postarali o trvalý pokles počtu nových koncovek. Takřka masovému zcizování nezabránila ani distribuce zajišťovacích zámeků; ostatně jejich titěrnost nemohla poberty odradit. Nebylo zbytků: ministerská výjimka povolila dnem 29. ledna 1979 opětovné používání petrolejových svítilen.

Kausa „návěst 123 Konec vlaku“ tehdejší drážní činitele trápila. Do té míry, že se rozhodli poohlédnout se u sousedních železnic, jakže

se s problémem vyrovnaly ony. Na jaře 1976 využili pravidelného jednání ČSD – ÖBB v Praze k dotazu. Od rakouských kolegů se jim dostalo sdělení, že spolkové dráhy používají ke značení konce nákladních vlaků již výhradně návěstní desky z odrazových materiálů. Zřejmě povzbuzeni ochotou Rakušanů, požádali reprezentanti ČSD o zaslání vzorku. Vstřícnost sousedů se opakovala a v červenci 1976 dorazilo několik exemplářů. Nedosti na tom: zásilku doprovázela i nabídka rakouského výrobce na dodání desek v krátké době a v požadovaném množství.

Nabídka jistě láká. Jsme ale v polovině sedmdesátých let, koruna není volně směnitelná a tzv. devizových prostředků je jako pověstného šafránu. Takže je třeba pátrat doma. A hledané se kupodivu našlo: u silničářů reflexivní materiál triflex, u letecké dopravy pak viaflex. Potřebné množství bylo zajištěno a v Nymburku vyrobeno dvě stě triflexových a 80 viaflexových desek, rozeslaných v závěru roku 1976 všem čtyřem tehdejšími dráhám k posouzení. V prvních třech měsících roku 1977 proběhl na vytipovaných traťových úsecích zkušební provoz. Zvláštní komise pak sumarizovala připomínky a ze schůze, konané v Nymburku v dubnu, vyplynulo doporučení: trvale zavést do provozu jako denní i noční znak desky viaflex. A doporučení se stala Směrnicí pro hospodaření elektrickými koncovými svítilnami



FOTO archiv SŽDC

E 2 a deskami viaflex, nabyví účinnosti v září 1977.

Tvrdí se, že se dějiny neopakují. Případ desek viaflex ovšem představuje vzácnou výjimku. Stejně jako svítilny E 2 se i viaflexy staly přes noc neodolatelným lákadlem pro poberty. Mizely ne po desítkách, ale po stovkách. Byl zaznamenán případ výtečníka, jenž si touto ceněnou komoditou neváhal obložit celou

koupelnu. Boj proti zcizovatelům byl předem ztracený: trvalo téměř dva roky, než se „trh“ nasýtil a nežádoucí poptávka pohasla. Směrnice z května 1980 mohla už jednoznačně nařídit používání u nákladních vlaků na tzv. I. a II. hlavním tahu pouze s deskami viaflex.

A tak se i stalo. Jedna kapitola z moderní historie návěsti Konec vlaku se uzavřela.

## Nová podoba studentské konference sklidila úspěch

**Na konci listopadu se konal již 6. ročník interaktivní konference SŽDC pro studenty. Přinesl řadu významných změn, jejichž cílem bylo zatraktivnit akci pro její účastníky. Ohlasy z řad studentů byly důkazem, že se to povedlo.**

TEXT **Tomáš Johánek**

Nové bylo již místo konání, tradiční hotel Olšanka vystřídala konferenční místnost HubHub paláce ARA v centru Prahy. Zcela jiný byl ale hlavně koncept celé konference. Jejím prvotním smyslem je i nadále prezentovat studentům některá klíčová témata související s provozem železnice a následně je zapojit do cílené diskuse s přednášejícími během konference

za použití moderní techniky. Nicméně letošní novinkou byla zpětná vazba na znalosti a schopnosti studentů.

Na konci prvního bloku přednášek byli studenti rozděleni do čtyř skupin a s pomocí odborného garanta museli splnit daný úkol. Výsledek své práce následně odprezentovali ostatním. Nejúspěšnější tým získal atraktivní ceny.



FOTO archiv SŽDC

Hlavní téma letošní konference bylo ryze aktuální – příprava výstavby vysokorychlostních tratí v České republice. Po úvodním slovu generálního ředitele SŽDC Jiřího Svobody, který připomněl význam spolupráce se studenty pro činnost SŽDC, a vystoupení předsedy Správní rady SŽDC Pavla Hrubeše, který je zároveň děkanem Fakulty dopravní ČVUT, následoval blok přednášek zaměřených na přípravu VRT u nás i prezentace zkušeností ze zahraničí. Studenti se seznámili mimo jiné s aktuálním stavem přípravy pilotních

projektů VRT v ČR a obecně s některými principy fungování vysokorychlostních tratí. Zajímavá byla jistě i prezentace zkušeností s budováním těchto tratí v Maroku.

Následně se studenti rozdělili do čtyř skupin, každá dostala jasný úkol, který řešila přesně 30 minut pod dohledem odborného garanta. Poté zástupci skupin měli deset minut na představení řešení. Pětičlenná odborná porota pak ohodnotila nejen samotnou prezentaci, ale také splnění úkolu. Po vyhodnocení a vyhlášení vítězného týmu následoval druhý odborný blok přednášek, zaměřených tentokrát na zvýšení bezpečnosti drážního provozu pomocí ETCS. Ani zde nechyběla teorie a následně zkušenosti ze samotného provozu u nás a na Slovensku. Všechny prezentace z konference a fotografie jsou dostupné na Studentském webu SŽDC ([www.szdc.cz/studenti](http://www.szdc.cz/studenti)).

## NOVINKY V SYSTÉMU VZDĚLÁVÁNÍ



Moderní železnice

FOTO archiv SŽDC

Od 1. ledna 2020 čeká všechny dotčené zaměstnance SŽDC velká změna v oblasti vzdělávání, konkrétně při udržování odborné způsobilosti podle předpisu SŽDC Zam1. Dopravní školení již nebude zajišťovat tak, jako tomu bylo dosud, Dopravní vzdělávací institut, ale SŽDC si je zajistí vlastními odbornými zaměstnanci – lektory.

Změna se dotkne téměř všech zaměstnanců, kteří mají nějakou odbornou zkoušku. Dosud jsme na SŽDC samostatně pořádali kurzy k získání odborné způsobilosti, jako jsou například kurzy k D-07 nebo kurzy mistrů tratí, a sami si zajišťovali technickou část pravidelného školení. Nyní k tomu přibude i dopravní část pravidelného školení.

Tuto změnu připravoval odbor personální v úzké spolupráci s úsekem řízení provozu a s úsekem infrastruktury skoro po celý rok 2019. Bylo nutné zajistit nejen školitele, místnosti ke školení a technické vybavení, ale třeba i informační systém pro evidenci vzdělávacích aktivit. Zároveň bylo nutné také novelizovat samotný předpis SŽDC Zam1. V souladu s touto změnou vyjde nový předpis SŽDC Zam1 s účinností od 1. ledna 2020, současně bude vydán pokyn generálního ředitele k realizaci této změny a rovněž dopis ředitele odboru personálního k použití informačního systému vzdělávání.

Naším hlavním cílem je poskytnout zaměstnancům takové školení, které bude více spjaté s praxí a s místní znalostí dopravního



FOTO archiv SŽDC

provozu. Chceme, aby bylo pro zaměstnance přínosné a zajímavé. Na rok 2020 připravujeme školení pro samotné lektory, aby se jim lépe učilo a aby si vzájemně vyměnili zkušenosti.

Dopravní vzdělávací institut bude pro SŽDC nadále zajišťovat vstupní školení, opakované zdravotní školení, školení RID a kurzy VOZ a ZOZ. Na aktivitách se podílelo mnoho zaměstnanců, a to nejen z generálního ředitelství, ale i z organizačních jednotek, kterým děkujeme za příkladnou spolupráci.



# Po kolejích se dnes dostanete až za polární kruh

**Vlakem z Prahy až k hranici polárního kruhu. Nesmysl? Kdepak! Po zprovoznění několika přeshraničních spojení v pobaltských zemích může hrát právě železnice stěžejní roli na cestě do dalekého Laponska. Pouze z Tallinnu do Helsinek si musíme z geografických důvodů vypomoci trajektem.**

TEXT | Jaroslav Cetkovský

Helsinki, nebo Helsingfors? Oba názvy severské metropole jsou správné. Ve Finsku mají totiž vzhledem k více než sedm set let dlouhé společné historii dva úřední jazyky. A tak můžeme na každém kroku vidět nápisy střídavě ve finštině a švédštině, což na nás zejména ze začátku působí poněkud matoucím dojmem.

Centrum města se nachází v okolí hlavního vlakového nádraží. Hned před ním se tyčí monumentální budova nedávno postavené centrální knihovny Oodi. Ta nabízí kromě knih také interaktivní centra, herní a víceúčelové místnosti, nebo dokonce i kino. Co se týče světských památek, objevují se ve městě kontrastní stavby. Helsinský dóm, neoklasicistní evangelický chrám na Senátním náměstí, obdivujeme jako největší dominantu města. Spolu s nedalekou pravoslavnou katedrálou, situovanou za kanálem Katanjokka, reprezentuje klasickou architekturu z období ruské nadvlády.

## KOSTEL VE SKÁLE NEBO GIBALTAR SEVERU

Za inovativní kostel lze považovat Temppe-liaukion kirkko. Ten byl vybudován v 60. letech minulého století vytesáním do žulové skály. Jako střecha slouží měděná kupole. Realizovaný návrh finských bratrů Suomalainenových, který respektuje skalní členění ve čtvrti, tak díky své vynikající akustice neslouží pouze bohoslužbám, ale také koncertům. V roce 2012 otevřená Kaple ticha, dřevěná, do výšky se rozšiřující stavba oválného tvaru, zase představuje místo, kde se mohou místní nebo turisté pomodlit či pouze ukrýt před ruchem velkoměsta.

Plavbu po moři si užíváme ještě jednou, tentokrát za návštěvou bývalé švédské obranné pevnosti – Suomenlinna. Gibraltar severu, jak se malému souostroví také říká, se rozkládá na osmi ostrovech propojených mosty. Lze na něm obdivovat hradby s bastiony a děly, navštívit tematická muzea nebo získat další zajímavé tipy o lokalitě od místních obyvatel. V létě se prý jedná o jedinečnou piknikovou lokalitu. Na lodi začínáme pociťovat na vlastní kůži severskou zimu, nicméně ta pravá na nás teprve čeká...

## NOČNÍM VLAKEM DO MINUS TŘINÁCTI

Po dvou dnech strávených v Helsinkách vyrážíme do Rovaniemi, hlavního města Laponska. Právě nedaleko něj se nachází turisticky známá



Městečko Napapiiri leží na hranici polárního kruhu.

vesnička Santy Clause. Nás ale láká jeho specifická atrakce – Napapiiri neboli hranice polárního kruhu. Z hlavního nádraží v Helsinkách vyjíždíme nočním vlakem před sedmou hodinou večer. Přestože je téměř každé místo ve voze obsazené, zjišťujeme, že převážná většina cestujících jen dojíždí do svých blízkých domovů. Po půlnoci jsme ve voze téměř sami. Protože cestujeme první třídou, zvyšujeme si komfort polohovatelnými sedačkami.

Do laponské metropole přijíždíme v půl osmé ráno. Po výstupu nás vítá mrazivých třináct stupňů pod nulou. Není proto divu, že se všichni vystoupivší turisté uchylují ohřát do zdejší nádražky. Abychom netrhali partu po polárním kruhu lačnicích zvědavců, usedáme do ní také a nad horkým čajem spřádáme plány na dosažení kýženého cíle. Jako nejlepší se jeví využít autobus. Omylem však vystupujeme o zastávku dřív, a tak se do dva



Lůžkový vůz finských drah je české produkce.



Centrální knihovna Oodi v Helsinkách.

kilometry vzdáleného oficiálního bydliště Santy Clause přesouváme po svých. Odměnou nám však jsou neopakovatelné výhledy na zimní přírodu, tak postupně mizící z našich zeměpisných šířek...

## DOBYTÍ POLÁRNÍHO KRUHU

Do vesničky přicházíme před polednem. Venkovní teplota klesá o další dva stupně, proto se opět poohlídíme po teplu. Nejprve ale musíme splnit úkol a najít Napapiiri. Po chvíli bloudění dřevěnými obydlími komplexu zdárně nacházíme vytoužené. V obklopení několika návštěvníků stoupáme na symbolický označenou rovnoběžku a vzápětí vstupujeme i za ni. Splněno. Po devíti dnech na cestách je polární kruh dobyt! Konečně se tak můžeme skrýt před panující „klendrou“, a to rovnou do místní poštovní úřadovny. Protože nás zdejší kraj Laponska zaujal, zkoumáme jeho historii a současnost v muzeu Arktikum v centru Rovaniemi.

Zpět do Helsinek využíváme služeb lůžkového vozu české produkce, který lze považovat za zlatý hřeb výletu. Vzorně připravené kupé disponuje vybavením, na které jsme zvyklí například z cestování mezi Českem a našimi sousedy. Ale nejen to! Po detailním zkoumání dvoupodlažního interiéru objevujeme vychytávky, se kterými jsme se dříve nesetkali. Oddíly vyčleněné pro alergiky, pulty s kompletní výbavou pro matky s dětmi nebo uživatelsky komfortní sprchový kout. Náš průmysl se opět vyznamenal. Už se těším, až do Finska vyrazím zase. Třeba se konečně dočkám i polární záře...

## ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



Žádosti o příspěvek na dovolenou z C-FKSP budou potvrzovány od 8. ledna 2020. Všichni zájemci si již mohou vybírat na webu ČD travel, a to v sekci BĚŽNÝ UŽIVATEL. Dne 8. ledna se nabídka objeví i v sekci ZAMĚSTNANEC, kde bude cena již snížena o dotaci. Nově je v popisu hotelu u každého termínu funkce KALKULAČKA, kde je možné spočítat cenu pro všechny osoby (po 8. lednu i cenu po dotaci).

Do nabídky roku 2020 jsme vedle již tradičně osvědčených vlastních zájezdů nově zařadili prověřené hotely od cestovních kanceláří, se kterými spolupracujeme: CK Exim Tours, Fischer, Blue Style, Nev-dama, Travel Family, Mayer Crocus, Fede (na jejich webových stránkách najdete aktuální ceny i termíny).

Po krachu cestovní kanceláře Thomas Cook a poťazmo i CK Neckermann jsme hrdí na to, že s námi klienti nejenom vycestují, ale zároveň se i bezpečně vrátí zpět. Jsme jedinou cestovní kanceláří v České republice, která poskytuje klientům v ceně KAŽDÉHO zájezdu i komplexní cestovní pojištění včetně storna v hodnotě 600 Kč za osobu.

Děkujeme, že s dovolenou od ČD travel volíte i jistotu.



V roce 2020 více zeleně,

než červeně



Vesnička Santy Clause