

MODERNÍ ŽELEZNICE

VE VELMI SLOŽITÉ SITUACI JSME OBSTÁLI

Generální ředitel Jiří Svoboda hodnotí loňský rok a odhaluje plány na ten letošní

02

ŽELEZNICE NA LETIŠTĚ ZÍSKÁVÁ SVOJI PODOBU

Příprava modernizace stávající železnice i novostavby rychle pokračuje

04

CÍLEM JE ZÁCHRANA ŠUMAVSKÝCH LOKÁLEK

Už 30 let se parta nadšenců stará o propagaci železnice na Šumavě

08



FOTO Jakub Hatrých

Zabezpečení lokálek se začne brzy zvyšovat

Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda schválil Koncepti zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy. Jejím hlavním cílem je snížit pravděpodobnost vzniku mimořádných událostí, zejména srážek vlaků mezi dopravami D3, v důsledku lidské chyby.

TEXT Tomáš Johánek

Mimořádné události, které se staly v průběhu loňského roku na regionálních tratích s provozem řízeným podle předpisu D3, ukázaly nutnost zvýšit jejich zabezpečení. Příslušnou koncepci odsouhlasila v říjnu loňského roku pracovní komise Ministerstva dopravy pro zvýšení bezpečnosti železniční dopravy.

Délka tratí, na kterých se organizuje drážní doprava podle předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy (SŽDC D3), dosahuje 1751 kilometrů, což je přibližně 18,5 procenta celé české železniční sítě. Charakteristická je pro ně menší intenzita provozu, přesto i na nich došlo v uplynulém období ke srážkám vlaků, které si

v některých případech vyžádaly i oběti na životech.

Naše státní organizace proto hledá možnosti, jak zvýšit zabezpečení těchto tratí. „Cílem je, aby navržená řešení byla realizovatelná co nejdříve. Počítáme s instalací zařízení, která budou technicky co nejjednodušší a také ekonomicky přijatelná. Současně zohledníme vybavení vozidel, která se po daných tratích pohybují,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Nová koncepce počítá s rozdělením dotčených tratí na čtyři skupiny. V první budou tratě, které postupně přejdou na organizování a řízení drážní dopravy podle předpisu D1 s jedním vlakem na trati. Je jich

zhruba 127 kilometrů. Jedná se výhradně o tratě, na kterých se v jeden okamžik nachází nejvýše jeden vlak. Nedojde k žádné úpravě technického vybavení, výjimkou může být doplnění vybavení pro základní rádiové spojení.

Druhou skupinu tvoří přibližně 342 kilometrů tratí, kde se provoz bude dále organizovat a řídit podle předpisu D3, doplní se ale technická podpora funkcí traťového souhlasu. V dopravních bude i nadále ohlašovací povinnost, za výhybkami na výjezdu z dopravní se nově umístí návěstidlo ovládané dirigujícím dispečerem. U návěstidel a před lichoběžníkovými tabulkami, které se umísťují před dopravami, budou

instalovány balízy ETCS zajišťující zastavení vlaku vybaveného palubní částí ETCS při nedovoleném projetí kolem návěstidla.

Největší část regionálních tratí, konkrétně 889 kilometrů, přejde z hlediska organizování a řízení drážní dopravy pod předpis D1 se zjednodušeným zabezpečovacím zařízením a dálkovým ovládním. Na těchto tratích se doplní zabezpečovací, případně i sdělovací zařízení ve zjednodušené formě umožňující dálkové ovládní. U hlavních návěstidel budou rovněž osazeny balízy ETCS, které zajistí zastavení vlaku vybaveného palubní částí ETCS při nedovoleném projetí kolem návěstidla.

Poslední skupiny tvoří zhruba 275 kilometrů tratí, kde se ponechá organizování a řízení drážní dopravy i nadále podle předpisu D3. Samostatnou kapitolu tvoří tratě Čičeňnice – Volary a Strakonice – Volary (obě mají dohromady 127 kilometrů). Prvně jmenovaná je z minulosti vybavena tzv. radioblokem a provoz na ní se řídí podle předpisu D4. Druhá byla vybrána pro pilotní projekt zavedení zjednodušeného systému

PRVNÍ NA ŘADĚ BYLA TRÁŤ NEJDEK – POTUČKY

Jako první přišly na řadu úpravy na trati Nejdek – Potučky. Nově je celý úsek vybaven počítači náprav a zabezpečovacím zařízením typu DTS (dispečerské traťové stavědlo). Jízdu vlaků do mezistaničních oddílů budou povolovat krycí návěstidla. V případě nerespektování zakazující návěstí vyšle systém povel k zastavení vlaků v příslušném úseku. Provoz je ovládán z dispečerského pracoviště v Karlových Varech. Zařízení poslouží k ověření pro ostatní tratě.

ETCS. Při návržení vhodné varianty pro konkrétní tratě se zohlednily aktuální dopravní koncept, technický stav a dostupná kabelizace a doporučení příslušného oblastního ředitelství s ohledem na znalost místních poměrů. Úpravy vedoucí ke zvýšení bezpečnosti na regionálních tratích zahájí naše organizace v letošním roce.



FOTO archiv Správy železnic

PŘIPRAVUJE SE DOKUMENTACE PRO DALŠÍ ÚSEK VRT

Naše organizace vypsala veřejnou zakázku na zpracování DÚR a dokumentace EIA pro již čtvrtý úsek vysokorychlostní tratě s názvem VRT Jižní Morava. Ten povede z Modřic do Šakvic. Hlavním cílem zakázky je navrhnout novostavbu vysokorychlostní tratě v úseku od Brna směrem na Břeclav. Úsek VRT dlouhý 33 km s provozní rychlostí až 320 km/h bude začínat v Modřicích a prozatím bude ukončen za stanicí Šakvice napojením do stávající koridorové tratě.

STUDIE PROVĚŘÍ MOŽNOSTI ROZVOJE ŽELEZNICE V PRAZE



FOTO archiv Správy železnic

Sdružení firem v čele se společností Mott MacDonald CZ připraví Studii proveditelnosti rozvoje pražského železničního uzlu včetně plánovaných vysokorychlostních tratí na území metropole. Železniční uzel Praha se z evropského pohledu nachází na hlavní síti TEN-T jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu. Vzhledem k rozvoji požadavků na růst rozsahu osobní i nákladní dopravy je již nyní zřejmé, že ve stávající konfiguraci bude i po dokončení probíhajících staveb vykazovat nedostatečnou kapacitu. Cílem studie je mimo jiné řešení těchto limitů uzlu.

V MLADÉ BOLESLAVI VYROSTE NOVÁ VÝPRAVNÍ BUDOVA

Současnou výpravní budovu ve stanici Mladá Boleslav hlavní nádraží nahradí nová. Navržený dvoupodlažní objekt reflektuje budoucí vývoj frekvence cestujících v této stanici. Budova proto poslouží i zaměstnancům Správy železnic, součástí prostor bude regionální dispečerské pracoviště. Pro cestující v přízemí vyroste nová čekárna s příslušným mobiliářem, pokladny a komerční prostory se zázemím a veřejné toalety.

Ve velmi složité situaci roku 2020 jsme jednoznačně obstáli

Rok 2020 byl zcela výjimečný. Fungování naší organizace významně ovlivnila vládní opatření namířená proti šíření koronaviru, na investice i údržbu jsme měli k dispozici rekordní objem finančních prostředků. Na hodnocení roku jsme se zeptali generálního ředitele Jiřího Svobody.

TEXT | **Tomáš Johánek**

Jsme na začátku nového roku, což bývá jedinečná příležitost k bilancování. Jak byste zhodnotil uplynulý rok 2020?

Určitě se mnou budete souhlasit, že byl pro většinu z nás naprosto specifický. Zastihla nás globální pandemie, kterou bychom čekali jen v nějakém fantasy filmu. Na jaře nám do života vstoupil dosud neznámý koronavirus, na podzim se pak vrátil s ještě větší silou. Naše plány se musely vypořádat se zcela novou realitou. Usem velice rád, že jsme díky maximálnímu nasazení všech zaměstnanců dokázali i v tak složité situaci plnit veškeré činnosti související s naší rolí manažera drážní infrastruktury. Nastala situace tak v prostředí Správy železnic jen minimálně ovlivnila investiční činnost, plánované opravné a údržbové práce i oblast řízení provozu. Mohli jsme tak pokračovat v tempu nastaveném v předchozích letech, díky kterému se podstatně mění tvář české železnice. Nejde přitom jen o tratě a stanice, ale také o řadu výpravních budov, často i na menších nádražích.

V loňském roce jsme měli nejen pro investice, ale i pro údržbu a opravné práce rekordní objem finančních prostředků. Do jakých projektů se investovalo nejvíce?

Navzdory komplikacím spojeným s epidemií koronaviru se nám podařilo plnit ambiciózní plány spojené s modernizací železniční infrastruktury. Do investičních akcí putovalo přibližně 29,7 miliardy korun. Dalších 12 miliard korun jsme vynaložili na opravné a údržbové práce. Z významných investičních akcí se podařilo zahájit například optimalizaci traťového úseku Mstětice (mimo) - Praha-Vysočany (včetně), odstartovala modernizace železničního uzlu Pardubice či dlouho očekávaná elektrizace tratě Brno – Zastávka u Brna. Samozřejmě naplno běžela modernizace dalších částí IV. železničního koridoru mezi Sudoměřicemi a Voticemi i mezi Soběslaví a Doubím. Stavbaři výrazně pokročili také na stavbě nové železniční dálnice v Praze mezi vinohradskými tunely a Hostivaří. Loni jsme dokončili rekonstrukci zabezpečovacího zařízení ve stanici Brno hlavní nádraží, modernizaci stanice Letohrad nebo optimalizaci tratě Český Těšín – Dětmorovice. Elektrické vlaky se rozjely na trati Šakvice – Hustopeče u Brna.

Značná část finančních prostředků šla i do opravných prací. Můžete připomenout



FOTO archiv Správy železnic

některé projekty i z této oblasti?

Významnou část finančních prostředků jsme vynaložili i na opravy a údržbu tratí. Například na úsecích I. železničního koridoru Děčín-Prostřední Žleb – Dolní Žleb a Dolní Žleb – státní hranice s Německem došlo k výměně kolejového roštu včetně čištění šterkového

Jsem velice rád, že jsme díky maximálnímu nasazení všech zaměstnanců dokázali i v tak složité situaci plnit veškeré činnosti související s naší rolí manažera drážní infrastruktury.

lože, opravě železničního spodu, nástupišť a vybraných mostů a propustků. Dále se letos podařilo ukončit opravu tratí v úseku Železný Brod – Tanvald, mezi Petrohradem a Kryry či v úseku Kostelec u Jihlavy – Slavonice. Podobných akcí byly ale desítky, děláme všechno pro to, aby

se stav železniční infrastruktury co nejrychleji zlepšoval. Musím ještě připomenout, že značné finanční prostředky šly i do modernizace železničních přejezdů a obecně do lepšího zabezpečení železniční dopravy.

Jednou z priorit naší organizace v posledních letech jsou opravy výpravních budov. Jak jsme si v tomto směru vedli loni?

Správa železnic se snaží od roku 2016, kdy převzala nádražní budovy do své správy, kontinuálně navyšovat objem finančních prostředků vynaložený na jejich rekonstrukce a opravy. Loňský rok byl v tomto směru rekordní, do zlepšení stavu výpravních budov jsme investovali zhruba 2,1 miliardy korun. Stavební práce se přitom dotkly více než 70 budov. Mezi nejvýznamnější počiny, které se loni podařilo zahájit, se řadí památkově chráněná výpravní budova v Českých Budějovicích a rozsáhlý objekt v Berouně. Hned počátkem roku odstartovaly práce na výpravní budově v Třebíči, naopak skončila rekonstrukce výpravní budovy v Bohumíně. V červnu jsme otevřeli nové odbavovací prostory pro cestující v Havířově. Desítky dalších budov procházejí rekonstrukcí nebo je jejich oprava ve finálním stadiu přípravy. Samozřejmě pokračuje i oprava největší výpravní budovy na české železniční síti, Fantovy budovy v Praze na hlavním nádraží. Zde se blíží do finále oprava fasády, připravujeme rekonstrukci vnitřních prostor.

Za zmínku určitě stojí i významný posun v přípravě pilotních úseků vysokorychlostních tratí.

Rozhodně ano. V prosinci jsme vypsali veřejnou zakázku na zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace EIA, řešící vlivy záměru na životní prostředí, pro již čtvrtý úsek vysokorychlostní tratě s názvem VRT Jižní Morava. Ta povede z Modřic do Šakvic. Během roku se do stejného stadia dostaly i další tři úseky plánované VRT mezi Prahou, Brnem a Ostrovou. Ve schvalovacím procesu je studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Dráždany. Zde nás čeká v tomto roce zejména pokračování přípravy trasy, chceme vypsát zakázku na zhotovení dokumentace pro územní řízení a dokumentace EIA pro pilotní úsek Praha – Roudnice nad Labem – sjezd Lovosice a pro úsek Ústí nad Labem-západ – Krušnohorský tunel, který navazuje na přeshraniční úsek.

Co byste na závěr vzkázal zaměstnancům Správy železnic?

Především bych jim chtěl za vše velmi poděkovat. Je vidět, že práce na železnici je pro ně nejen povoláním, ale i srdeční záležitostí. Přeji nám všem, abychom neztráceli naději, že se vše už brzy vrátí do zaběhlých kolejí. Možná to zní pro někoho až příliš skromně, ale myslím, že právě to teď budeme potřebovat v našem osobním a pracovním životě ze všeho nejvíce.





FOTO Vojtěch Kužel

Nový most prověřily legendy

Za asistence dvojice historických motorových lokomotiv známých pod přezdívkou Sergej proběhla v pátek 4. prosince zatěžovací zkouška nového železničního mostu přes Sázavu ve Vlastějovicích na trati mezi Zručí nad Sázavou a Ledčí nad Sázavou. Všechna potřebná měření realizovali experti Kloknerova ústavu ČVUT. Jejich cílem bylo prověřit, zda dokončovaný most odpovídá požadovaným parametrům zajišťujícím bezpečný provoz vlaků. Výsledky testů ukázaly, že ano.

Uvedený most leží částečně na kolejovém rozvětvení stanice Vlastějovice ve směru na Zruč nad Sázavou. Předmětem stavby byla náhrada dvou samostatných příhradových ocelových konstrukcí novou spojitou dvoupolovou ocelobetonovou konstrukcí o rozpětí 2 x 32 metrů s průběžným kolejovým ložem. Rekonstrukcí prošly i železniční spodek a svršek v okolí nového mostu. V rámci stavebních prací se také sanoval pilíř v řečišti Sázavy, očistilo a zesílilo zdvořené stavby a vybudovala nová opěra na ledečské straně. Nové římsy a zábradlí na nosné konstrukci i na opěrách jsou v širším uspořádání.

Cestujícím začala sloužit nová zastávka Praha-Eden

V neděli 13. prosince se pro cestující otevřela nová zastávka Praha-Eden, která se nachází na traťové přeložce mezi stanicemi Praha-Hostivař a Praha-Vršovice. Současně s touto změnou přestaly vlaky obsluhovat stávající trať včetně zastávky v Praze-Strašnicích.

TEXT **Pavel Tesař**

Výstavbu tzv. Koridoru Hostivař zahájila naše organizace v květnu 2018, jeho dokončení je plánováno v říjnu letošního roku. Stavba je hotová zhruba ze tří čtvrtin, stavbaři v aktuálně končící etapě mimo jiné budovali první traťovou kolej v úseku Praha-Hostivař – Praha-Zahradní Město. Stanice na Zahradním Městě nyní disponuje kolejovým rozvětvením a třemi novými kolejemi. Současně byla dokončena výstavba trakční měnirny Zahradní Město a dalších technologických objektů.

„Jsem rád, že se železnice na území metropole mění k lepšímu. Není to jen díky této stavbě, ale také zásluhou modernizace tratě ze Smíchova do Radotína, začínají rovněž práce mezi Vysočany a Mstěticemi. Všechny přinesou rychlejší a kapacitnější vlakové spojení a výrazně lepší komfort pro cestující ve stanicích,“ řekl ministr dopravy Karel Havlíček. „Železnice začala plnit významnější roli v pražské veřejné dopravě. Díky otevření zastávky v Edenu vznikly lepší přestupní vazby mezi vlaky, tramvajemi a autobusy. Dalším přínosem pro cestující bude dopravní terminál na Zahradním Městě, který začne fungovat v létě,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

„Velmi mě těší, že navzdory náročným podmínkám, ať již kvůli práci v husté zástavbě, za téměř nepřerušovaného provozu či koronaviru, se našemu týmu daří plnit harmonogram budování první čtyřkolejné železnice v Česku,“ uvedl Jaroslav Heran, generální ředitel



Metrostavu. „Projekt je považován za železniční stavbu desetiletí, navíc vedle zvýšení dopravní obslužnosti, kterou přivítají třeba i fanoušci fotbalové Slavie, znamená městotvorný prvek, neboť uvolní velké plochy pro další rozvoj širšího centra Prahy,“ dodal.

Ve stanici Praha-Vršovice vzniklo již v roce 2019 nové nástupiště č. 4 a proběhla rekonstrukce části kolejiště blíž Nulímu, loni prošla přestavbou střední část kolejiště se 3. nástupištěm a částí 2. nástupiště, na letošek zbývají dvě koleje přiléhající k výpravní budově tak, aby mohla být zachována železniční doprava. Zásadními objekty stavby jsou mosty, pod všemi rekonstruovanými a novými kolejemi byly dokončeny související etapy. Směrem od Hostivaře to jsou tzv. most Triangl, mosty přes Průběžnou a Bartoškovu ulici, podchod ve Vršovicích a mosty přes Otakarovu ulici a potok Botič.



FOTO archiv Správy železnic (3x)

Blíží se zdvojkolejnění tratě mezi Pardubicemi a Stéblovou

Již tento rok se začne modernizovat další část frekventované spojnice dvou nejvýznamnějších center východních Čech – Pardubic a Hradce Králové. Cílem projektu je rekonstrukce traťového úseku z Pardubic-Rosic nad Labem do Stéblové.

TEXT **Pavel Tesař**

Připravovaná akce navazuje na již zahájenou přestavbu pardubického hlavního nádraží. Modernizací včetně zdvojkolejnění projde úsek o délce 7,5 km. Původní jednokolejný most přes Labe nahradí nový, se dvěma kolejemi. V železniční stanici Pardubice-Rosice nad Labem se upraví kolejová rozvětvení pro napojení dvoukolejných traťových úseků. Změní se i konfigurace kolejiště kvůli vzniku nových nástupišť. Propojení vnějšího a ostrovního

nástupiště bude mimoúrovňově novým podchodem.

Modernizací projde i zastávka Pardubice-Semtín, která získá dvě nová vnější nástupiště a přístřešek. Hlavní změnou bude zrušení stávajícího přechodu a jeho náhrada podchodem. U železničního přejezdu ve Stéblové pak vznikne nová zastávka. Dokončení stavebních prací na uvedeném úseku se plánuje v závěru roku 2023.

V Radotíně je hotový nový podjezd pod tratí

Na počátku prosince se v pražském Radotíně otevřel podjezd pod tratí u Horymírova náměstí, který byl z důvodu modernizace kolejí mezi stanicemi Praha-Smíchov a Praha-Radotín od března uzavřený.

TEXT **Tomáš Johánek**

Staré, nevyhovující kamenné zdi se železnou konstrukcí mostu byly nahrazeny monolitickou konstrukcí se zabudovanými ocelovými nosníky. Šíře prostoru pod mostem se zvětšila z původních 15 na 17,9 metru, rozšířeny byly i samotné jízdny pruhy pro automobily. Každý z nich nyní disponuje šířkou 3,5 metru. Pěším slouží chodník široký dva metry. Na novém mostě budou tři koleje – dvě pro provoz mezi Prahou a Berounem a jedna směřující do cementárny, čímž se zlepší propustnost hlavní tratě. Vlaky však začnou nový most plně využívat až v březnu, kdy budou hotovy zásypy mostní konstrukce, protihlukové stěny a napojení nových kolejí.

Další aktuální změnou na trati mezi Smíchovem a Radotínem je přidání druhé

provizorní měnirny, která přispěje ke zkvalitnění napájení trakční soustavy v uzlu Praha, především pak na příměstské trati mezi Prahou a Berounem. Zlepší se také samotný provoz na železniční trati.



FOTO archiv Správy železnic

Příprava železnice na letišti pokračuje velmi rychlým tempem

Železniční spojení centra Prahy s letišti a Kladnem se řeší již řadu let. V poslední době však příprava modernizace stávající železnice a novostavby k letištním terminálům nabrala velmi rychlé tempo. Hotová je dokonce už první etapa.

TEXT **Tomáš Johánek**

V loňském roce skončila rekonstrukce Negrelliho viaduktu, tedy i první etapa budování nové železnice na letišti. Velmi pokročila příprava modernizace a dostavby Masarykova nádraží, které se stane moderním dopravním uzlem a konečnou stanicí pro vlaky od Kladna a od letiště. Samotná přestavba nádraží v centru Prahy by měla začít v polovině roku 2022 a skončit o čtyři roky později, momentálně se připravuje dokumentace pro stavební povolení. V letošním roce se vypíší dva tendry na realizaci úseků Praha-Bubny – Praha-Výstaviště a Kladno

– Kladno-Ostrovec, ve velmi pokročilém stavu přípravy je úsek Praha-Ruzyně – Kladno, kde se již zpracovává dokumentace pro stavební povolení. Během příštích měsíců se vypíše výběrové řízení na zpracování další dokumentace i na úseky Praha-Veleslavín – Letiště Václava Havla a Praha-Výstaviště – Praha-Veleslavín. Nejsložitějším úsekem bude ten posledně jmenovaný mezi nově vybudovanou zastávkou a stanicí Praha-Veleslavín. Zde trať povede novým, přibližně 5,7 kilometru dlouhým tunelem se dvěma zahlučenými stanicemi. Zásadní informací je, že panuje shoda řady

institucí včetně Městské části Prahy 6 a pražského magistrátu o trase vedení tohoto tunelu mezi Dejvicemi a Veleslavínem.

JIŽNÍ VARIANTA DOSTALA ZELENOU

Na základě závěrů posudků na nevhodnější variantu tunelové trasy pod pražskými Střešovicemi, které vypracoval tým Ruhrské univerzity v Bochumi, zástupci České geologické služby a specialista na vibrace Milan Brož, se naše státní organizace rozhodla pokračovat v přípravě jižní varianty tunelu mezi Dejvicemi a Veleslavínem.



Architektonický návrh budoucí podoby stanice Praha-Veleslavín



Vizualizace vedení nové tratě v blízkosti letiště

Podporu tohoto rozhodnutí našla jak u zastupitelů Městské části Praha 6, tak i u pražských zastupitelů. „Správa železnic věnovala volbě trasy velké úsilí. Chtěli jsme si být zcela jistí, že jsme udělali vše potřebné pro to, abychom mohli s čistým svědomím vybrat tu nejlepší možnost. Proto je pro nás velmi důležité, že největší česká odborná autorita i největší evropská odborná autorita vydaly stejné doporučení,“ říká ředitel Stavební správy západ Petr Hofhanzl. Z posudků vyplynulo, že preferovaným řešením je tzv. varianta JIH, která povede většinou v hloubkách více než 50 (místy až 80) metrů pod terénem a zástavbou, přičemž bude zvolena technologie ražení TBM, která je nejpříznivější z hlediska ovlivnění nadloží. Zvolená varianta, technické řešení a hloubka tunelů jsou předpoklady pro maximální a nezměněný komfort lokality nad tunelem, jelikož vibrační a hlukové ovlivnění je zcela zanedbatelné. „Posudky Ruhrské univerzity a České geologické služby jsou důležité nejen pro trať, ale také pro obyvatele Střešovic. Kromě jasného

doporučení tzv. jižní varianty totiž potvrzují, že trať nebude mít žádný negativní vliv na obyvatele Střešovic nebo na budovy stojící v blízkosti tunelu,“ doplňuje náměstek ředitele Stavební správy západ Jakub Bazgier.

SPOLUPRÁCI S LETIŠTĚM PRAHA STVRDILA SMLOUVA

V rámci přípravy novostavby tratě mezi stanicí Praha-Ruzyně a Letištěm Václava Havla Praha naše organizace úzce spolupracuje a koordinuje své záměry s Letištěm Praha. V prosinci za tím účelem obě společnosti uzavřely dvě důležité smlouvy. Ty se týkají konkrétně koordinace projektu výstavby Zaokružování železničního spojení na letišti do trati Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno s projektem rozšíření Terminálu 2 a příslušných pojezdových letištních ploch. „Uzavření smluv umožní technickou i časovou souslednost při přípravě a následné realizaci staveb. Tento postup navíc zajistí oběma stranám i úsporu finančních nákladů,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.



Vizualizace zaústění železnice do letištního terminálu

Vzdělávání a odborná příprava za časů COVID-19

Koronavirus zboural styl, kterým jsme pracovali. Na jaře i na podzim byla pozastavena firemní školení. Karanténa ukázala, že každý má pro práci z domova jiné podmínky a je třeba z nich vycházet a respektovat je. Ne všechna školení byla tedy možná nahradit on-line formou.

TEXT **Hana Fuková-Vondráčková**

Navzdory situaci se však podařilo zajistit kontinuitu odborného vzdělávání a v oblastech osobního rozvoje, managementu, práva a IT jsme v roce 2020 proškolili bezmála 4000 zaměstnanců.

V oblasti odborné přípravy podle předpisu SŽDC Zam1 jsme ve spolupráci s odbornými útvary museli přistoupit k mnoha opatřením a někdy i k náhradním řešením klasických způsobů školení. Velká část

pravidelného školení byla převedena do formy e-learningu, v případě odborných kurzů byla na některých jednotkách aplikována i on-line forma. Ne vždy je však použitelná jako adekvátní náhrada prezenční výuky. Navíc je podmíněná i technickým vybavením všech zúčastněných, což

není možné vždy zajistit, a zvýšenými nároky jak na školitele, tak posluchače.

Klíčové pro zjištění preferencí zaměstnanců v oblasti vzdělávání jsou průzkumy, získávání zpětné vazby a častá komunikace. Je dobré tato očekávání znát, rozumět jim,

respektovat je a vycházet z nich při plánování dalších vzdělávacích aktivit. Z aktuálního vzdělávacího plánu Správy železnic na rok 2021 je patrný zvyšující se zájem o nabízená školení, zejména o soft skills kurzy a dlouhodobé rozvojové programy.

Co můžeme čekat v budoucnosti? Zaměstnanci mají z koronaviru strach a chtějí mít jistotu, že zdraví, bezpečnost a spokojenost budou při návratu na pracoviště na prvním místě. Naší snahou je, abychom vedle zdravotní stránky dbali i na duševní pohodu, připravovali vzdělávání na míru potřebám našich zaměstnanců, aby kurzy navštěvovali s chutí a odnášeli si co nejvíce vědomostí. Pokud situace dovolí, první kurzy spustíme už v únoru. O všech novinkách vás budeme samozřejmě průběžně informovat.

FOTO: Miroslav Volek



První pražské nádraží

Propad ekonomiky v první čtvrtině 19. století po napoleonských válkách chtěli Pražané zvrátit mj. stavbou koněspřežné dráhy, která by zlevnila dovoz uhlí z radnické pánve a dřeva z křivoklátských lesů.

TEXT **Marek Binko**

Kašpar Maria hrabě ze Šternberka a Eugen Dominik hrabě Bruntálský z Vrbna, vedoucí představitelé podnikatelů sdružených v pozdější akciové společnosti Pražská železniční společnost, obdrželi v roce 1827 koncesí ke stavbě železnice z Plzně do Prahy. Dráha o rozchodu 1120 mm zahájila provoz v roce 1830 z dnešního nádraží Praha-Dejvice do Vejhybky u Kladna, téhož roku dosáhla ještě Lán, nicméně o několik let později se stavba definitivně zastavila v nedalekých lesích. Projekt se ukázal ekonomicky neudržitelny a provoz vlaků s náklady do Prahy byl záhy pozastaven.

Pražské nádraží bylo dlouho nazýváno podle blízké brány v pražských hradbách Bruska nebo Písecká brána. Bruska podle potoka Brusnice tekoucího v Jelením příkopu u Pražského hradu, Písecká brána podle někdejší osady Písek na břehu Vltavy mezi

dnešním Karlovým a Mánesovým mostem. Výpravní budova nádraží byla postavena v roce 1831 z opukového kamene jako přízemní v blízkosti křižovatky silnic vedoucích od Písecké brány směrem do Rakovníka a Terezína. V roce 1853 koupila pražsko-lánskou koněspřežku Buštěhradská železniční společnost (známější jako Buštěhradská dráha; B.E.B.) a o deset let později ji začala přestavovat na parostrojní provoz s normálním rozchodem 1435 mm.

V té souvislosti byla výpravní budova navýšena o jedno patro a později ještě rozšířena na obou koncích. Přestavba tratě z Veleslavína k Brusce si vyžádala i přeložky pro snížení sklonu z 50 ‰ na dnešních 25 ‰ – vozy koňky zde sjížděly samospádem brzděné brzdači, což bylo příčinou i velké nehody. Kolejště koncového nádraží se přemístilo severně od výpravní budovy a v roce 1868

FOTO autor



bylo postaveno prodloužení tratě do Buben k trati StEG z Prahy do Podmokel včetně tunelu ve Stromovce, prvního v Praze. V roce 1873 pak byla postavena nová reprezentativní výpravní budova podle vlastního projektu B.E.B. v novorenesančním slohu. V jejím západním pavilonu byl v roce 1927 zřízen prezidentský salonek pro cesty prezidenta T. G. Masaryka do Lán.

Dejvické nádraží je pro svou starobylou atmosféru velmi oblíbené filmaři, přestože mechanická návěstidla i sypaná nástupiště jsou již minulostí. Kulturní je i zdejší nádražní restaurace. Výpravní budova, rozsáhle rekonstruovaná v roce 2008, je spolu s původní výpravní budovou koňky a přílehlou vodárnou z roku 1872 zapsaná od roku 1999 mezi kulturní památky.

Co se děje v regionech

MORAVSKÁ TŘEBOVÁ MÁ OPRAVENOU VÝPRVNÍ BUDOVU



Jednou z opravených výpravních budov v Pardubickém kraji je ta v Moravské Třebové. Stavební zásah byl vyvolán záměrem investora zmodernizovat a ošetřit postupně se zhoršující stavebně-technický stav stávajícího objektu a zároveň v kontextu s nově vybudovanou parkovací věží na kola vytvořit moderní zázemí pro cestující.

V rámci stavebních prací se především obnovily venkovní omítky, vyspravily tesařské konstrukce střechy a upravily okolní zpevněné plochy. Stanice má moderní mobiliář, stávající venkovní osvětlení bylo nahrazeno osvětlením LED. Cestující mají k dispozici nový informační a orientační systém.

KARLOVY VARY MAJÍ NOVOU ZASTÁVKU

V polovině prosince skončila stavba nové zastávky Karlovy Vary-Aréna. Ta vznikla v lokalitě, která se v současnosti zásadně rozšířila o sportovní a kulturně-sociální areály.



Nová zastávka leží na trati Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně. Nástupiště je dlouhé 100 metrů, jeho výška 550 mm nad temenem kolejnice cestujícím zajistí pohodlný nástup do vlaků. Součástí zastávky je přístřešek s příslušným mobiliářem, který tvoří lavička, vitrina s informacemi pro ces-



tující a koš na odpadky. Lokalita se v posledních letech stala významným dopravním centrem s vysokou koncentrací cestujících. Nová zastávka tak bude prioritně sloužit návštěvníkům celého sportovního komplexu v Tuhnících.

CHODOV NA KARLOVARSKU DOSTANE NOVOU NÁDRAŽNÍ BUDOVU



Naše organizace připravuje výstavbu nové výpravní budovy v Chodově na Karlovarsku. Bude umístěna u bezbariérového podchodu na ostrovní nástupiště při pěší cestě ke starému nádraží. S tímto vhodnějším místem se počítalo už při výstavbě peronů a modernizaci stanice.

Nový objekt bude jednopodlažní, energeticky úsporný, částečně zapuštěný



do stávajícího terénu. Je navržen z větší části celoprosklený s hliníkovými profily a bezpečnostním zasklením včetně stínících žaluzií. Odbavovací hala bude prostorná a světlá. Hlavní vstup bude ze zastřešeného centrálního prostoru, který spojuje přístup z plánované autobusové zastávky, z nově navrženého parkoviště a také z chodníku navazujícího na nástupiště 1 a již realizovaný podchod k nástupišti 2. Začátek výstavby se předpokládá v prvním pololetí 2022.

Výstavbou nové budovy dojde k výraznému zvýšení bezpečnosti a úrovně kultury cestování. Konkrétně půjde o vybudování bezbariérového přístupu do budovy, WC pro imobilní občany a vytvoření výraznějšího propojení na navazující druhy dopravy. Veřejně přístupné prostory budou náležitě osvětlené a vybavené prvky pro zvýšení informovanosti i bezpečnosti. Úpravy se dočká i dnes nedořešené okolí výpravní budovy tak, aby se stalo pro cestující důstojným veřejným prostorem s přehlednou strukturou. U výpravní budovy vznikne parkoviště P+R pro 28 vozidel, které doplní stání pro motocykly a stojany i boxy na kola.

NA BRNĚNSKÉM NÁDRAŽÍ SKONČILA OPRAVA PŘÍJEZDOVÉHO PODCHODU

V předvečer Štědrého dne začal cestujícím sloužit opravený příjezdový podchod

ve stanici Brno hlavní nádraží. Jeho oprava začala v září 2020 a probíhala za kompletní uzavěry pro cestující. Nejprve se vybouraly obklady, dlažby a sádrové podhledy, demonstovaly se informační systémy. Zajímavostí byl odvoz vybouraného materiálu a sutě, který musel probíhat pouze v nočních hodinách přes městský podchod. Samotnou dopravu pak zajišťoval malý elektrotraktor s vlečkou.

Následovala oprava litinové kanalizace. Na podlahu se použila speciální cementová litá směs, jejíž doprava na místo určení byla také poměrně složitá. S využitím městského podchodu to tentokrát nešlo, proto byl navržen postup přes opěrnou zeď a přes stánek nájemníka na straně od obchodního domu Tesco. V následujícím kroku došlo k protřídění elektro a sdělovacích kabelů, které byly osazeny do nových nerezových roštů. Po odbourání obkladů bylo nutné zasazovat v plném rozsahu opěry. Posledním krokem byla montáž nerezového podhledu, stěny dostaly antigrafiti nátěr.



FOTO A VIZUALIZACE: archiv Správy železnic (6x)

ČESKÉ BUDĚJOVICE
9. listopadu

V odpoledních hodinách se při posunu ve stanici České Budějovice srazil sunutý posunový díl s odstavenými nákladními vozy na kusé manipulační koleji číslo 904a. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,15 milionu korun.

HÝSKOV
16. listopadu

Po poledni se na železničním přejezdu v obvodu stanice Hýskov střetl osobní automobil Chevrolet Spark s osobním vlakem 7710, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.138. Při střetnutí byla zraněna řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor.

PRAHA-UHŘÍNĚVES
21. listopadu

Ve stanici Praha-Uhřetěves projela dopoledne posunující lokomotiva 386.008-7 za návěstidlo Se15 s návěstí Posun zakázán, následně najela na výhybku číslo 28, kde vykolejila zadním podvozkem. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 2,5 milionu korun.

DOBRÁ U FRÝDKU-MÍSTKU – HNOJNÍK
21. listopadu

Odpoledne se na železničním přejezdu mezi stanicemi Dobrá u Frýdku-Místku a Hnojník střetl osobní automobil Škoda Superb s osobním vlakem 12823, kterým byla motorová jednotka Regionova 814/914.093. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu i jeho spolujezdec.

ČESKÉ BUDĚJOVICE
21. listopadu

Ve večerních hodinách vykolejil ve stanici České Budějovice při posunu nákladní vůz řady Sggrs na výhybce číslo 146. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 2,75 milionu korun.

DALOVICE
28. listopadu

V odpoledních hodinách se na železničním přejezdu v obvodu stanice Dalovice střetl nákladní automobil MAN s osobním vlakem 27006, kterým byl motorový vůz 810.641. Při střetnutí byl lehce zraněn jeden cestující. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 250 tisíc korun.

Cílem nové koncepce je efektivní provoz seřadovacích stanic

Efektivnější využívání seřadovacích nádraží a snížení počtu stanic s nákladným spádovištním zařízením – to jsou jen některé cíle nové koncepce seřadovacích stanic v České republice, která je momentálně v procesu schvalování.

TEXT **Daniel Pilát**

Na české železniční síti je momentálně 51 stanic zajišťujících základní vlakovou nákladní dopravu. Z nich 28 je seřadovacích, což jsou stanice, které jsou svým vybavením uzpůsobené pro větší výkony. To spočívá ve spádovišti se svázným pahrbkem, zpravidla doplněným mechanizací nebo automatizací. Příslušná spádovištní infrastruktura značně zvyšuje investiční i údržbovou nákladovost, a proto je koncepce zaměřena právě na tuto skupinu 28 stanic. Většina z nich má výkonové rezervy mezi 40 a 60 procenty. Racionalizace a větší efektivitu provozu je možné dosáhnout postupnými úpravami sítě. Jde například o zrušení spádovišť v lokalitách, jež nejsou využité, přesun prací do velkých uzlů, kterými vedou hlavní přepravní proudy a jsou vhodné pro centralizaci, případně o modernizaci těchto velkých uzlů tak, aby byla jejich činnost maximálně efektivní.

Vyvstala tak samozřejmě otázka, která spádovištní je možno zrušit. Na jedné straně jsou náklady na opravy, údržbu a reinvestice, na druhé straně ale také provoz jednotlivých vozových zásilek, který bychom neměli ohrozit. Byla požadována jasná analýza, o kterou se proces rozhodování bude moci opřít, proto bylo nutné zavést určitý systém hodnocení seřadovacích stanic. Vytvořila se znalostní báze shrnující data o jednotlivých stanicích z hlediska infrastrukturního i provozního. Každá stanice má svoji kartu, která stručně shrnuje potřebné informace. Za účelem hodnocení stanic byla zvolena multikriteriální analýza, přičemž navržené parametry



FOTO archiv Správy železnic

transformují dříve zmíněné vlastnosti stanic do výpočetního modelu. Vyhodnocení této analýzy je podkladem pro seřazení daných lokalit podle jejich užitné hodnoty v síti. Stanice se dále porovnávají v analýze celkových nákladů na opravy a údržbu, díky které lze sledovat možné úspory při návrzích změny koncepce. Na základě výstupu z analytické části je tedy navržena koncepce jednotlivých stanic, kde je shrnuto, co od každé stanice do budoucna očekáváme a jak by se k ní mělo přistupovat v rámci přípravy investičních, případně údržbových prací.

VĚTŠINA SEŘAĐOVACÍCH PRACÍ SE PŘESUNE DO VELKÝCH CENTER

Souhrnná koncepce pak zařazuje stanice do jednotlivých kategorií (rozvoj, zachování stávajícího stavu, prověření redukce). Po úspěšné centralizaci předpokládáme

několik zásadních lokalit, ve kterých bude probíhat většina seřadovacích prací. Tyto stanice je třeba provozovat maximálně efektivně, tedy s vysokým stupněm vybavenosti spádoviště, čímž bude zajištěn plynulý provoz hlavních přepravních proudů v síti. Současně budou potřebovat jistou regionální podporu, u které se počítá s malými, zejména místními výkony. I tyto stanice by však měly být postupně směřovány svým vybavením mezi vlakové, spádoviště bude zachováno jen v případě racionálního vyhodnocení jeho potřeby na základě projekčního posouzení.

Zmiňovaná opatření nejsou cílena na redukci kolejových kapacit v síti, ale na snížení zbytečných nákladů na údržbu drahé a často nevyužité spádovištní infrastruktury. Uvolněné kolejové kapacity lze využít pro jiné účely, tyto možnosti by se měly při rušení spádovišť prověřovat.

Rekordní finance pro rakouskou železnici

Rakouská vláda loni odstartovala rekordní finanční podporu moderní a ekologické železnice. V polovině října schválila rámcový investiční plán Rakouských spolkových drah (ÖBB) na období let 2021 až 2026 v rekordní výši 17,5 miliardy eur (477,7 miliardy korun).

TEXT **Roman Štěrba**

Rozsáhlé investice do drážní infrastruktury mají podpořit železniční dopravu nejen v sídelních aglomeracích, ale i v regionech. Od masivní podpory železnice si vláda slibuje nejen zlepšení klimatu, ale i lepší udržitelnost pracovních míst a zaměstnanosti. Jedním z cílů investičního plánu je klimaticky neutrální železnice. Podíl elektrizovaných tratí ÖBB přesáhl ke konci roku 2019 73 procent, přičemž z pohledu vozby je 90 procent výkonů vedeno v ekologické elektrické trakci. Do roku 2035 má být elektrizováno dalších 500 kilometrů a do roku 2035 mají být ÖBB klimaticky neutrální.

Součástí vládní podpory ekologické železnice je i robustní program finanční podpory.

Evropská komise (EK) v závěru listopadu 2020 schválila rakouskou finanční podporu pro tamní železniční nákladní dopravu. Podpora zahrnuje dotace a zároveň snížení poplatků za užití infrastruktury. Snížení poplatků bylo uplatněno zpětně za období od 1. března do 31. prosince 2020. Schválený rozpočet navíc počítá s potenciálním přesunem přepravy ze silnic na železnici. Rakouská vláda již 8. srpna 2020 oznámila, že hodlá snížit ceny za užití infrastruktury. Pro dotační podporu dopravcům uvolnila finanční prostředky ve výši 150,7 milionu eur (téměř čtyři miliardy korun) a pro kompenzaci snížených cen za užití infrastruktury částku 115,7 milionu eur (více než tři miliardy korun).



Součástí strukturální reformy ÖBB bylo i převedení alpských úzkorozchodných drah do majetku spolkových zemí. Na snímku motorový vůz Pinzgauer Lokalbahn v Zell am See.

Smyslem opatření bylo odlehčit železničnímu sektoru po poklesu přepravy během nouzového stavu v loňském roce. EK uvítala navržená opatření s nadšením. Vedle praktických užitků v nich spatřuje i dlouhodobou hodnotu pro evropský železniční sektor. Margrethe Vestager, výkonná viceprezidentka EK, považuje rakouská vládní opatření za přínos k zachování a posílení konkurenceschopnosti železnice vůči ostatním druhům dopravy v souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu. Navíc jsou ve shodě s nařízením EU o dočasné možnosti snížení cen za užití infrastruktury pod úroveň přímých nákladů provozované dráhy.

Literáti na trati slaví desáté jubileum

Uběhlo již deset let od chvíle, kdy jsem dostal jako začínající básník nápad vytvořit knihu sestavenou z ukázek tvorby železničářů. V té době to vypadalo jako nemožné. Přesto jsem to zkusil a povedlo se. Dnes už je tato kniha tradicí.

TEXT **František Tylšar**

Jen se zamyslete. Kolik znáte „písičích“ železničářů? A kolik z nich by bylo ochotno bezplatně svůj text vložit do knihy? A kdyby jen bezplatně. Protože za mnou nestál žádný sponzor, musel se každý z nich zavázat, že si knihu zaplatí, aby se vybralo alespoň na tisk. Hned první rok se na výzvu v železničním tisku ozvalo 18 autorů. Sám jsem vše zorganizoval, vytvořil sazbu, obálku knihy, zajistil tisk, distribuci atd. Díky pomoci tiskového oddělení Českých drah a Obce spisovatelů ČR se nakonec uskutečnil i křest knihy,

jejímž kmotrem byl MUDr. Radim Uzel. Druhý rok jsem knihu otevřel i dalším autorům, kteří mají železnici v srdci a píší o ní. Tím jsme získali další známé osobnosti literárního života a počet autorů se téměř zdvojnásobil.

Dalším milníkem bylo založení literární skupiny FISAICu (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů), které nám umožnilo nejen projekt dále rozvíjet, ale také se podílet na dalších volnočasových aktivitách. Rok od roku autorů přibývalo, a když nás bylo



FOTO autor

téměř sto, byla jedna kniha málo. Proto od pátého ročníku vydáváme knihy dvě. Jednu plnou příběhů a druhou poezie. Z původního nesmělého nápadu se postupně stal fenomén, který nemá v historii ani ve světě obdoby. Každoročně naše knihy přináší přes tři sta stran železničních příběhů a dvě stovky stránek veršů. Naleznete v nich texty autorů, pro které je naše kniha prvním literárním počinem, i takové, jejichž jména zdobí nejednu výkladní skříň. Vyjmenovat všechny není v tomto článku možné, proto jen namátkou: Daniela Kovářová, Ivo Jahelka, Josef Schrötter, Alena Klímová, básník Jiří Žáček...

A to vše bez pomoci velkého nakladatelství či týmu odborníků. Celá kniha, její vytvoření, vydání a distribuce je dílem party nadšenců. FISAIC má ale spoustu šikovných lidí, a tak nám pomáhají výtvarníci, fotografové i další. Jen tisk svěřujeme nakladatelství EPIKA v Jindřichově Hradci, kde ještě umí

vyrobit knihu ruční prací s hezký šitou pevnou vazbou a lacetkou. Letos ponese číslici VIII a budou opět dvě: Příběhy vlakových cest a Poezie vlakových cest.

Seberte tedy odvalu a pojďte do toho s námi! Další informace získáte na: <http://LNT.blogger.cz/>, tel. č. 776 582 331 či e-mailu frantisek.tylsar@seznam.cz.



Rychlou reakcí si zachránil život

V polovině srpna ujelo na vlečce Keraclay Nehvizdy 32 svěšených vozů. Na vjezdu do stanice Mstětice některé vykolejily, najely na železniční přejezd a zdemolovaly objekt stavědla St1. V něm měl ten den službu František Javůrek.

TEXT **Tomáš Johánek**

Signalista stanice Mstětice František Javůrek dostal letos ocenění Železničář roku za svědomitý výkon služby na místním stavědle, který mu přesně 14. srpna po deváté ráno zachránil život. „Bylo to zcela nečekané, strašně rychlé, vagóny jsem spatřil prakticky v okamžiku, kdy se řítily na stavědlo. Najednou kolem mě litaly cihly, vůbec jsem nevěděl,

co bude následovat, loučil jsem se se životem, očekával jsem to nejhorší“, vzpomíná na osudný okamžik dnes. V poslední chvíli se stihl schovat za stavědlový přístroj, právě tato rychlá reakce mu zachránila život. Ve finále totiž ještě spadla střecha stavědla narušená demolicí čelní stěny. Přišel pouze o některé osobní věci a skončil s lehčím zraněním.

Zdemolované stavědlo se již obnovovat nebude, stanici čeká kompletní rekonstrukce. Oceněný železničář nyní slouží na druhém stavědle na opačném konci stanice.

František Javůrek působí na železnici od února 1982 a celý svůj profesní život strávil v této středoevropské stanici nedaleko Prahy, ležící na trati z Prahy-Vysočan do Lysé nad Labem. Pro práci na železnici neměl žádné rodinné předpoklady, rozhodla spíše náhoda. „Usem

vyučení klempíř, při práci na střechách mi neustále něco padalo do očí, proto jsem tuto profesi opustil a dostal nabídku pracovat ve stanici Mstětice. Náborový příspěvek byl tenkrát 800 korun,“ popisuje své začátky. V 80. letech minulého století byl význam této stanice větší než dnes, dokonce odtud vyrážel přímý vlak do Rumunska s nákladem lepku. Od té doby se hodně změnilo a ještě větší změny čekají Mstětice v příštích letech, kdy proběhne kompletní přestavba stanice včetně výstavby nových nástupišť a modernizace zabezpečovacího zařízení. Stavědla tedy nebudou potřeba a ani funkce signalisty. To už se však Františka Javůrka nebude týkat, na konci letošního listopadu se chystá odejít po téměř 40 letech strávených na železnici do zaslouženého důchodu. A co ho v něm čeká? „Budou chodit na ryby, mám zahrádku a rád chodím do lesa na houby,“ dodává.



František Javůrek s oceněním Železničář roku

SEDM STATEČNÝCH STÁŽISTŮ MOTIVUJE KE SPOLUPRÁCI



V hlavních rolích nového motivačního videa se představili stážístky a stážísti Správy železnic. Vojta, Adam, Darja, Honza, Lukáš, Eva a Eliška se tak díky tomu stali tvářemi jednoho z nejuspěšnějších projektů spolupráce se školami. Klíčové záběry se natáčely v budově generálního ředitelství v pražské Dlážděné ulici a na vršovickém nádraží. Cílem videa je motivovat žáky a studenty partnerských škol ke stáži či jiné spolupráci na vybraných pracovištích Správy železnic.

Díky příběhu sedmi studentů se divák dozví, jaké to je být stážístou Správy železnic, jakou zkušenost si odnáší pro budoucí profesní život, navíc zjistí, jak hodnotí prostředí v naší organizaci. Motivační video s pracovním názvem Stážísti Správy železnic je primárně určené pro studenty, ocenit jej ale i široká veřejnost, kterou zajímá svět železnice. Zhlédnout jej můžete na našem YouTube kanále nebo na studentském webu spravazeleznic.cz/ studentů.

Stáže jsou v moderní společnosti dlouhodobě považovány za oboustranně užitečný nástroj nábory nových zaměstnanců. Jde nejen o výměnu odborných informací, stážísti ale také přispívají ke zpestření a oživení pracovního prostředí v organizaci. Správa železnic na svém studentském webu pravidelně aktualizuje nabídku stáží na jednotlivých pracovištích. Uvažujete o pozici stážístky? Obráťte se na oddělení vzdělávání odboru personálního. Pište na studenti@spravazeleznic.cz.

VYCHÁZÍ NOVÁ KNIHA O ŽELEZNICI

Od poloviny listopadu je na trhu nová kniha autorské dvojice Josef Schrötter – Bohuslav Fultner z nakladatelství CPress: Co nevíte o železnici. Mapuje vývoj železnice se zaměřením na ona pověstná „nej“ – např. které společnosti začaly stavět první tratě na našem území, kdy se objevila první jízdenka, který stát má nejvíce elektrizovaných tratí, který vlak je nejrychlejší nebo jaká je nejvyšší položená stanice na světě. Kniha však ani v nejmenším není pouhým seznamem zajímavostí, naopak. Jasnou a poutavou formou představuje světovou železnici takovou, jaká byla a jaká je nyní. Vše opět podtrhují ilustrace Bohuslava Fultnera.

Hlavním cílem činnosti spolku je záchrana šumavských lokálek

Na počátku letošního roku uplynulo již 30 let od setkání party nadšenců a založení původně volarského, dnes vimperského železničního spolku. To je jistě dobrý důvod ohlédnout se za jeho historií, podívat se na současnost a nastítnit i výhled do budoucnosti.

TEXT **Tomáš Johánek**

Dnešní Stifterův pošumavský železniční spolek vznikl na počátku roku 1991 ve Volarech. V samotných počátcích se zabýval především vydavatelskou a publikační činností, již od roku 1992 stál u zrodu mnoha velkých akcí, jako například Šumavské léto s párou, oslavy 100 let železnice ve Volarech či oslavy tratí Vimperk – Lenora a Strakonice – Vimperk. Velkou posilou spolku byl bývalý náměstek ministra dopravy Jan Zenkl, který se hodně zasadil o zachování šumavských lokálek. Dalším čestným členem spolku byl režisér Jan Bonaventura. Od roku 2000 začala úzká spolupráce spolku s městem Vimperk, kam se o rok později přesunulo i jeho sídlo. „Naším hlavním cílem je záchrana šumavských lokálek, propagace železniční dopravy a seznámení široké veřejnosti nejen s místní železnicí,“ říká

jednatel spolku, vimperský výpravčí Vladislav Šlégr. On sám se zapojil do jeho činnosti v roce 1996, kdy už se začaly realizovat nejrůznější záchranné programy. Spolek má běžně kolem 20 členů, zhruba polovina jsou železničáři. Na různé akce se pak počet členů rozrůstá až na několik desítek.

POSLEDNÍ DEN V ROCE NA STŘECHU ČESKÝCH ŽELEZNIC

Jednou z největších akcí, které vimperský železniční spolek pravidelně pořádá, jsou silvestrovské jízdy z Vimperka do nejdříve položené dopravní na české železniční síti, Kubovy Hutě. „Začalo to v roce 1999, kdy jsme domluvili jízdu Hurvínka (historického motorového vozu řady M 131.1) na Kubovu Huť v rámci silvestrovského výstupu na Boubín. Postupně se z toho stala tradice, z původních 50 cestujících jsme se dostali až na 3500. Již 21. ročník jízdy na konci loňského roku bohužel zhatila vládní opatření v souvislosti se špatnou epidemickou situací,“ pokračuje Vladislav Šlégr. Nebyla to jediná akce pořádaná spolkem, která se v minulém roce nemohla ze stejného důvodu uskutečnit. Stejný osud potkal například i retro den plánovaný na polovinu listopadu, kdy se na tratě v okolí Vimperka měly podívat historické motorové vozy.

VZPOMÍNKA NA TRAGICKOU NEHODU Z ROKU 1946

Jedním z počínů spolku je záchrana budovy na zastávce Lčovice, tu nyní vlastní soukromý



FOTO autor + archiv

majitel k rekreačním účelům, pořádají se tady i akce propagující železnici. V roce 2016 se nedaleko této zastávky vybudovalo pietní místo připomínající srážku osobních vlaků z prvního lednového dne roku 1946. Každoročně se zde koná pietní akt spojený s výstupem na Větec. Ve stejném roce spolek na své náklady provedl opravu skladiště ve Vimperku, kde se nachází spolkový depozitář, který se příležitostně zpřístupňuje veřejnosti. A jaké jsou plány na tento rok, tedy pokud konání akcí umožní epidemická situace? „Na jaře bychom chtěli udělat retro den, kterým by se zahájila sezóna, na březven plánujeme akci Noc s Andersenem ve stylu Harryho Pottera, v jednání jsou oslavy tratí, rádi bychom dostali do Vimperka i Preventivní vlak a Protidrogový vlak. Chceme také důstojně oslavit 30. výročí existence spolku,“ dodává Vladislav Šlégr. Více o spolku a jeho akcích se dozvíte na adrese spzs.web.cz



Křížovka o ceny

I v lednové tajence najdete názvy dvou nádraží na síti Správy železnic.

E-maily s odpověďmi pošlete do 18. ledna na adresu: redakce@spravazeznic.cz. Tři z vás pak budou mít šanci získat některou z publikací podle vlastního výběru.

Správné řešení minulé tajenky znělo: Moravský Písek, Český Šternberk. Cenu získali Miloslav Bouška, Anna Langerová a František Fiala.

| | ANGL. TAXI | JAPON. ŘEKA | SPOJKA | JEDNOTKA CHŮZE | ANGL. MUŽ | OHON | PÝCHA | VÍŘENÍ | | TROUFALÝ | ŽENSKÉ JMÉNO | NEVAŘENÁ | | POZDRAV | ŘÍMSKY 49 | SPZ NOVÉ ZAMKY |
|-----------------------|--------------|-----------------------------------|----------|---|-----------------|------|-----------------------|--------|-------------------------|---------------------|--------------|----------|------------------|-------------------------|------------|--------------------------|
| NAŘADÍ (EXPR.) | | | | ČESKÝ ASTRONOM | | | | | SNÍŽENÝ TÓN | | | | SKUTEK | | | |
| MAJETEK ZÁDRUHY | | | | ANGL. PLOŠNÁ MÍRA | | | | | ČÁST ÚST | | | | NĚMECKÁ REKA | | | |
| | | | | OZDOBA MUŽE | | | | | DOMÁCKY IVAN | | | | VYROBENÁ Z OVSA | | | |
| 1. část tajenky | | | | | | | | | | | | | | | DRUH PÍSMO | NAŠE MALÍRKA (1902-1980) |
| | SLOVEN. OBĚD | ČIDLO ZRAKU | | | SPZ SOKOLOVA | | | | VYLOVENÍ | | | | | SPZ BRATISLAVY MĚSTO | | |
| | | BÁJNÁ LÓD PŘÍPLOUVAJÍCÍ PRO ROUNO | | | DOMÁCKY OLDŘICH | | | | HLE | | | | | | | |
| OBCHODNÍ AKADEMIE | | | FR. ŘEKA | ZN. UNIVERZÁLNÍHO ORCHESTRU OSOBNÍ ZAJÍMENO | | | SVOJE | | | STAROŘÍMSKÝ POZDRAV | | | | INIC. ZPĚVÁCKY OLMEROVÉ | | |
| | | | | | | | JAPON. LOVKYNĚ ÚSTRIC | | | SLOVEN. PŘIROVNÁNÍ | | | | LÁTNISKÝ VZDUCH | | |
| 2. část tajenky | | | | | | | | | | | DRUHY ČAJE | | | | | |
| | | | | | | | | | | | AKADEMIE VĚD | | | | | |
| JMÉNO NOVINÁŘE KISCHÉ | | | | | ŘÍMSKY 999 | | | | PŘIKRÝVKA | | | | OBLOHA | | | |
| VE SVĚM BYTĚ | | | | | PŘEDLOŽKA | | | | JUGOSLÁVSKÁ OBJEM. MÍRA | | | | BIBLIČKÁ POSTAVA | | | |

Pomůcka: AKAR, ÁSAMY, BEMBO, ETELA, MOHR, NOM

ČD TRAVEL Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



Vážení klienti,

na našich webových stránkách najdete téměř kompletní nabídku

Dovolená 2021.

Pokud svoji oblíbenou destinaci nenajdete (například některé hotely na Slovensku, v Polsku, Maďarsku apod.), pak jsme dosud nedostali cenovou nabídku a budeme je přidávat během prvních měsíců roku 2021.

Znovu připomínáme, že vlastníci poukazu Lex Voucher jej mohou čerpat až do konce srpna 2021. Tedy s výběrem nemusí spěchat. Stačí nám napsat e-mail, který nový zájezd jste si vybrali, a upozornit, že čerpáte Lex Voucher. My už vše ostatní zařídíme. Dotace jsou již přidělené, proto nezapínejte požadavek do STKR systému.

V případě čerpání dotací na rok 2021 je nutné vyčkat s objednávkou na schválení pravidel čerpání. Ale rezervaci si můžete udělat již nyní.

Mgr. Blanka Jíšová, ČD travel

OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU



BEZPEČNOU A ÚSPĚŠNOU JÍZDU ROKEM 2021
PŘEJE



Vážení železničáři,

loňský rok byl ve znamení mnoha nepřijemných opatření v důsledku pandemie COVID-19. Byl to rok náročný a v mnohém těžký, protože jsme všichni zažívali nové situace, které jsme se učili za pochodu zvládat. Přejme si, aby se v roce 2021 situace postupně stabilizovala a mohli jsme tak bezpečně, bez obav a strachu vykonávat práci, kterou máme všichni rádi. Do roku 2021 proto vykročíme s odvahou a optimismem. Úspěšnou jízdu novým rokem a celý vagon zdraví vám, milí železničáři, přeje Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu.

