



## MODERNÍ ŽELEZNICE

**MIMOŘÁDNĚ NÁROČNÝ ROK JSME ZVLÁDLI DÍKY NASAZENÍ VŠECH**

Podle generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody nebude jednoduchý ani letošní rok

02

**ROZVOJ SLUŽEB NA NÁDRAŽÍCH MUSÍ VYCHÁZET Z POTŘEB CESTUJÍCÍCH**

Znát počet cestujících na nádražích nestačí, nutné je zjistit jejich potřeby a očekávání

06

**SLEZSKÝ SEMMERING VÁS ZAVEDE MEZI HŘEBENY JESENÍKŮ**

I cesta může být cíl. O jízdě vlakem mezi hřebeny Jeseníků to platí stoprocentně

08



Budoucí podoba stanice Praha-Smíchov

# Rekordní rozpočet umožní zahájit klíčové stavby na železnici

**Přes složitou ekonomickou situaci se Ministerstvu dopravy podařilo pro letošní rok navýšit rozpočet naší státní organizace až na přibližně 70 miliard korun včetně příspěvků z EU. V praxi to znamená, že bude možné zahájit všechny plánované stavby.**

TEXT **Tomáš Johánek (s využitím TZ)**

Nadcházející stavební sezóna na železnici přinese řadu významných výzev a milníků. Naplno by se měla rozběhnout přestavba několika úseků železnice mezi centrem Prahy a Kladnem, zahájit by se měly modernizace stanic Praha-Smíchov a Praha-Bubny, akcelarovat bude příprava vysokorychlostních tratí. „Železnice by letos měla poprvé čerpat nejvyšší objem financí ze všech dopravních sektorů. Předpokládáný rozpočet je silně proinvestiční a umožňuje pokrýt nejen všechny probíhající akce, ale především zahájit nové významné stavby,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

### PRAHU A OKOLÍ ČEKÁ STAVEBNÍ BOOM

Velká část plánovaných investic půjde v letošním roce do Prahy

a jejího okolí. Odstartují například stavební práce mezi stanicemi Kladno a Kladno-Ostrovec, nově se předpokládá i zahájení stavby v úseku Praha-Bubny – Praha-Výstaviště. Další posun směrem k realizaci se týká modernizace trati Praha-Ruzyně – Kladno a stanice Praha Masarykovo nádraží. V hlavním městě by se letos měla začít modernizovat také stanice Praha-Smíchov, zdvoukolejnění a rekonstrukce pak čeká Branický most společně s přílehlou tratí. Pokračovat budou stavební práce v úseku Praha-Vysočany – Mstětice, nově se na sklonku loňského roku zahájila i stavba Mstětice – Čelákovice, poslední úsek velmi vytižená příměstská trať z Prahy do Lysé nad Labem. Stavbaři by se měli zaměřit i na modernizaci další části třetího koridoru, a to v rámci

optimalizace úseku Karlštejn – Beroun. Zásadní stavební akce se připravuje i v Brně, konkrétně půjde o modernizaci stanice Brno-Královo Pole, která mj. počítá s výstavbou nové nádražní budovy. Samotná realizace by měla začít v roce 2024. Naplno se letos rozběhne další akce zahájená ještě v loňském roce, a to elektrizace a zdvoukolejnění trati Střelice – Zastávka u Brna, která naváže na už dokončenou první etapu stavby mezi Brnem a Střelicemi.

### PŘÍPRAVA VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ SE ZRYCHLUJE

I nadále bude pokračovat intenzivní příprava nových vysokorychlostních tratí. Projekční práce běží pro téměř 200 km tratí a letos se k nim přidají další úseky. Dokončeny

budou dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) pro několik tratí, spolu s nimi také podklady pro procesy EIA. Zahájena bude příprava na tendry typu Design & Build a nastaveny budou procesy pro majetkoprávní vypořádání. Rozpočet na rok 2023 rovněž umožní plynulou projektovou přípravu staveb na konvenčních tratích, která bude zahrnovat i výkupy pozemků dotčených výstavbou. Ve zrychleném tempu budou moci pokračovat také akce zvyšující bezpečnost na železničních přejezdech, a to včetně výstavby mimoúrovňových křížení. Zapomínat rozhodně nechceme ani na výpravní budovy. Aktuálně se jich rekonstruuje více než 60 (zmínit lze například Fantovu budovu pražského hlavního nádraží nebo rozsáhlé objekty v Českých Budějovicích, Plzni a Pardubicích), v přípravě jsou rekonstrukce nebo opravy na více než 130 místech. Jde například o budovy v Karviné, Chebu, Klatovech, Českých

### INVESTICE SI VYŽÁDAJÍ I DOPRAVNÍ OMEZENÍ

Rozsáhlá stavební činnost na železnici si samozřejmě vyžádá i omezení provozu. Pozitivní zprávou pro cestující je fakt, že postupně končí velké výluky na hlavním koridoru mezi Prahou a Českou Třebovou, s výjimkou modernizace železničního uzlu Pardubice. Výrazně se také zlepšil situace na trati mezi Prahou-Vysočany a Mstěticemi, kde realizace projektu míří do finále. Naopak nová omezení provozu se očekávají na současné jednokolejné trati mezi Prahou a Kladnem i mezi Prahou a Berounem.

Velenicích, Svitavách, Letohradě, Čáslavi, Hlinsku v Čechách nebo Lovosicích.



VIZUALIZACE archív Správy železnic



### ZAČALY PRÁCE NA DALŠÍM ÚSEKU BUDOUCÍ VRT

Příprava nových vysokorychlostních tratí (VRT) nadále zrychluje. Správa železnic uzavřela další smlouvu na projekční práce, tentokrát pro VRT Vysočina fáze I. Dokumentací pro územní rozhodnutí úseku mezi Velkou Bíteší a Brnem připraví společnost AFRY VRT Brno. Stavební práce by na této trati měly být zahájeny v roce 2028. Dvoukolejná trať bude navržena pro rychlost 320 km/h a vybavena evropským zabezpečovačem ETCS.

### ETCS FUNGUJE JIŽ TĚMĚŘ NA 800 KM TRATÍ

Omezení vlivu lidského faktoru, zvýšení rychlosti nebo průjezd vlaků napříč kontinentem bez nutnosti výměny lokomotivy – to je jen krátký výčet benefitů, které přináší evropský zabezpečovač ETCS. Správa železnic s jeho instalací výrazně pokročila, nyní je jím pokryto již 754 km tuzemských tratí, dalších 471 km je ve výstavbě. Jde například o úseky Přerov – Brodek u Přerova, Ejovice – Plzeň nebo Dětmárovice – Mosty u Jablunkova. V přípravě je ale instalace zabezpečovače na více než 3300 km tratí.



FOTO archiv Správy železnic

### INTERNÍ AUDIT NA MEZINÁRODNÍ SCÉNĚ

V listopadu 2022 se ve slovenském Štúrovu uskutečnilo 6. setkání interních auditorů českých a slovenských železničních společností. Nosnými tématy byly propojení interního auditu a risk managementu v jednotlivých společnostech včetně nastavení vzájemné spolupráce a auditů ICT. Neméně zajímavým bodem programu bylo porovnání organizačního zařazení a uspořádání útvarů interního auditu. Setkání jsou založena zejména na sdílení příkladů dobré praxe, diskutované zkušenosti mohou jejich účastníci dále využít ve své pracovní činnosti.

# Mimořádně náročný rok jsme zvládli díky nasazení všech zaměstnanců

**Naše státní organizace se musela v loňském roce vypořádat s mimořádně složitou situací, kterou nikdo nepředpokládal. Poděkování za zvládnutí náročných úkolů patří všem zaměstnancům, říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.**

TEXT | **Kateřina Veselá**

#### Jak hodnotíte loňský rok z pohledu Správy železnic a co očekáváte od toho letošního?

Právě uplynulý rok byl mimořádně náročný. Nejvíce z pohledu událostí, kterým čelí většina z nás poprvé. Válečný konflikt v bezprostřední blízkosti a jeho dopady do života všech lidí se logicky odráží i ve fungování naší organizace. Čelíme takovým situacím, jaké bychom před nedávnou dobou nepředpokládali ani v nehorších předstávách. Bezprecedentní dopady v podobě energetické krize nebo turbulentního nárůstu cen se propisují do všech segmentů naší činnosti. Všichni jsme očekávali, že po složité covidové době se společně i veřejné finance budou postupně uzdravovat, nakonec ale čelíme nové, složitější situaci. Přesto se nám dařilo zahájit či dokončit klíčové stavby, udrželi jsme dobré tempo v oblasti údržby. Bez dostatku financí a vládní podpory by se to nikdy nepodařilo. Správa železnic čelila také nebývalému tlaku médií a veřejnosti. Rozsáhlá výluková opatření nebyla jednoduchá a já si uvědomuji, jak těžce dopadala na cestující. Omluva a poděkování všem jsou namístě. Polovina letošního roku přinese zásadní úlevu pro cestující na prvním koridoru, kam se vrátí dálkové vlaky. Věřím, že v budoucnu bude toto náročné období vnímáno vlídněji, protože všichni budeme využívat benefity modernizací, které se realizovaly v souběhu s cílem minimalizovat čas omezení a výluk. Ani řidiči na D1 se dnes již nevrací k dlouhé a složité modernizaci této tepny, protože převážily pozitivní přínosy z toho, že je dálnice v dobrém stavu.

#### Co byste vyzdvihl jako klíčové události roku 2022 z hlediska činnosti naší organizace?

Rád bych zmínil všechny, ale zaměřím se na ty klíčové. Nákup energií pro největšího odběratele elektrické energie v této zemi, kterou Správa železnic je, byl jedním z nejnáročnějších úkolů. Zajištění trakční energie pro dopravce a také energie pro provoz železnice – to byly naprosto strategické úkoly,



FOTO Paula Matřová

které se nám podařilo zvládnout. Veřejnost se tak nemusí bát omezování železniční dopravy a v rámci cenové situace se podařilo zasmělnit nejlepší možné. Ale i tak je to samozřejmě bolestivé a cítit to nejen naše organizace, ale také dopravci, objednatelé a v konečném důsledku i cestující. Ekonomická kondice státu a nutnost úspor se nás ve velké míře týká. Zavázali jsme se k významným úsporám energií a děláme pro to maximum. Snažíme se snížit také personální náklady. Na generálním ředitelství jsme optimalizovali počty především vedoucích zaměstnanců. Další velkou výzvou byla jednání s rezortem dopravy o zajištění dostatku financí na již běžící akce a na zahájení nových klíčových staveb. I přes nepřilíh optimistický start roku se to nakonec podařilo. Loňská stavební sezóna byla dobrá, jsem spokojený s tempem přípravy staveb, kdy jsme museli významně zohledňovat posuny v přidělu finančních prostředků. A stále musí platit, že vedle modernizace je také nutné stávající infrastrukturu udržovat v dobrém, provozuschopném stavu a to stojí nemalé peníze. Hledání dostatečného množství financí v rozpočtu je úkol, se kterým se

**V letošním roce se velmi intenzivně zaměříme na optimalizaci činností v rámci celé firmy. Dotkne se všech regionů a všech struktur.**

budeme potýkat vždy. Zanedbání údržby se nám ale ve zlém vrátí. Vždyť dnes v rámci nutné modernizace 1. koridoru doplácíme na podfinancování staveb v 90. letech minulého století. Vidíme to i na jiných částech naší sítě.

**V loňském roce se musely některé projekty posouvat do dalšího roku kvůli nedostatku peněz. Bude se to letos opakovat, nebo již nyní máme zajištěné finance na všechny projekty, u kterých se plánuje začátek realizace v roce 2023?**

Železnice by měla v letošním roce poprvé čerpat nejvyšší objem financí ze všech dopravních sektorů. Předpokládaný rozpočet je silně proinvestiční a umožňuje pokrýt nejen všechny probíhající akce, ale především zahájit nové významné stavby. Jenom na investiční činnost by tak v příštím roce mohlo postupně

směřovat až 48,5 miliardy korun. Nadcházející stavební sezóna představuje pro Správu železnic řadu výzev a milníků. Naplno se rozběhnou projekty, na které všichni čekáme řadu let. Jde třeba o stavbu úseků na pražské letiště, včetně modernizace Masarykova nádraží a stanice Praha-Bubny. Předpokládáme také start dlouho očekávané rekonstrukce smíchovského nádraží nebo akceleraci projektové přípravy vysokorychlostních tratí. Financování staveb by se mělo opírat o rekordní rozpočet v historii Správy železnic v předpokládané výši 61,9 miliardy korun. Díky úvěru z Evropské investiční banky se ale může postupně navýšit až na 70,4 miliardy.

**Během loňského roku se výrazným způsobem posunula příprava budoucích VRT. Opravdu bude možné zahájit realizaci prvních úseků v roce 2023?**

Já jsem velký realista a ano, věřím, že termín je možný, byť ho ovlivňuje řada aspektů mimo naši organizaci. Největší infrastrukturní projekt v historii naší země je prioritou vlády a má podporu sousedních zemí i EU. Tempo se stále zrychluje. Projekční práce běží na téměř 200 km tratí a letos se k nim přidají další úseky. V tomto roce dokončíme dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) pro několik tratí a spolu s nimi také podklady pro procesy EIA. Zahájíme přípravu na tendry typu Design & Build a nastavíme procesy pro majetkoprávní vypořádání. Letošní rok bude také o popularizaci





# Novým tahákem odbavovací haly hlavního nádraží je oscarová drezína

Novým exponátem v multifunkční expozici na pražském hlavním nádraží se stala historická drezína Tatra, která si zahrála v oscarovém filmu *Ostře sledované vlaky* z roku 1966. Nahradila předchůdkyni stejné značky, která se prezentovala veřejnosti ve vstupní hale stanice od loňského května.

TEXT | Pavel Tesař

Obě drezíny jsou majetkem Národního technického muzea. Nově instalovaný exponát bude současně připomínkou blížících se nedožitých 85. narozenin režiséra Jiřího Menzela. Slavnostního odhalení se mimo jiných zúčastnili ministr dopravy Martin Kupka, generální ředitel Správy železnic a Národního technického muzea Jiří Svoboda a Karel Ksandr a také manželka režiséra filmu *Ostře sledované vlaky* a předsedkyně správní rady Nadačního fondu Jiřího Menzela Olga Menzelová. Prezentaci drezíny navázala naše státní organizace vzájemnou spoluprací také s Nadačním fondem Jiřího Menzela. V příštím roce se díky ní uskuteční v chodbě před historickými sály Fantovy budovy hlavního nádraží výstava obrazových mobilních panelů na téma filmových aktivit tohoto uznávaného režiséra v oblasti železnice.



FOTO Paula Matková

celého projektu, a to nejen v dotčených oblastech, ale také v rámci zajištění celospolečenské podpory projektu. Musíme vystoupit z vlastní stínu malé země, která vysokorychlostní železnici nepotřebuje. Skutečnost je přesně opačná. Příprava probíhá jednodušeji tam, kde vládne shoda, podpora nebo alespoň konstruktivní diskuze.

## Správa železnic také letos výrazně posílila informování veřejnosti o aktuálním dění na železnici zejména prostřednictvím sociálních sítí. Chystají se na příští rok nějaké další novinky?

Tuto oblast vnímám jako nikdy nekončící proces. Za poslední čtyři roky jsme ušli velký kus cesty, držíme krok s nejnovějšími trendy. Tlak veřejnosti na online informace je oprávněný a my musíme hledat cesty, jak složitý železniční organismus přenést srozumitelně do běžného života. Vždy zdůrazňuji, že v porovnání s ostatními dopravními segmenty máme nejsložitější situaci. Není to rozhodně výmluva. Naše železnice není unitární a bez spolupráce a vzájemného konsenzu velkého počtu subjektů budou výstupy vždy pokulhávat. I nadále však budeme hledat nové formáty komunikace, aby se informace dostaly k cestujícím, odborné veřejnosti nebo samosprávám.

## Musíme zmínit také organizační změny, které letos proběhly, ať už je to zřízení organizační jednotky

## věnující se IT, nebo VRT. Jak se dále bude měnit organizační struktura a které složky bude nutné posílit?

S významným postupem přípravy VRT byl vznik samostatné organizační jednotky jediným logickým rozhodnutím a řešením. Je to také krok k tomu, aby se s blížící realizací vysokorychlostních tratí tým odborníků doplnil o nové tváře. Informatika a s tím spojená digitalizace jsou fenoménem dnešní doby. Někdy můžeme mít pocit, že se bez IT svět zastaví. Vznikem Správy železničních informačních technologií jsme podpořili ochranu organizace před kybernetickými hrozbami. V posledních měsících jsme mohli vidět, že dopady těchto virtuálních útoků mohou být naprosto fatální a mohou ochromit společnost na dlouhou dobu. Železnice je také o nejmodernějších technologiích a jsme součástí kritické infrastruktury státu. To vše vedlo ke vzniku SŽT. V letošním roce nepředpokládám vznik nových organizačních jednotek. Velmi intenzivně se zaměříme na optimalizaci činností v rámci celé firmy. Dotkne se všech regionů a všech struktur. Rozhodně to není o žádném hromadném propouštění, ale musíme nastavit efektivnější fungování Správy železnic.

## Co byste popřál zaměstnancům?

Každý manažer firmy si přeje spolupracovat se spokojenými kolegy. Velmi dobře si uvědomuji, jak složitým obdobím si všichni prochází. Děkuji všem za nasazení a úsilí, jsem hrdý na vaši práci.

# Mezi Olomoucí a Uničovem výhradně pod dohledem ETCS

Skončila modernizace a elektrizace vytížené regionální trati mezi Olomoucí a Uničovem. Od ledna zde mohou jezdit pouze vlaky vybavené mobilní částí evropského zabezpečovače ETCS. Jedná se o první trať s výhradním provozem pod dohledem tohoto moderního systému.

TEXT | Tomáš Johánek (s využitím TZ)

Mobilní část systému ETCS tak musí mít v provozu všechny soupravy, které na trať vyjedou. Podle generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody jde o významný milník: „Od roku 2025 bude výhradní provoz ETCS povinný na významné části naší sítě. Spuštění tohoto systému na trati z Olomouce do Uničova je důležitým krokem, protože si zde můžeme společně s dopravci provoz otestovat a vyhnout se tak některým komplikacím, které se zaváděním výhradního

provozu evropského zabezpečovače mohou být spojené.“ I díky instalaci ETCS se maximální rychlost vlaků na této trati zvýšila až na 160 km/h, stanice a zastávky jsou nově bezbariérové, cestujícím slouží opravené výpravní budovy v Bohuňovicích a ve Šternberku. Stanice i zastávky byly vybaveny novým orientačním systémem.

Od začátku platnosti nového jízdního řádu se vlaky vrátily na navazující trať z Uničova do Šumperka, kde během minulých měsíců proběhla rovněž kompletní rekonstrukce a elektrizace. Traťová

rychlost se zvýšila až na 100 km/h, nástupiště ve stanicích a zastávkách jsou nyní bez bariér a v Libině byla zmodernizována tamní výpravní budova. V rámci modernizace vznikla nová zastávka Troubelice střed, která je cestujícím blíže než stávající stanice. Odstranění propadů rychlosti a modernizace přejezdů pak zajistily plynulejší jízdu vlaků a tím i kratší jízdní doby. Od poloviny prosince je tak možné nasadit na celé trati mezi Olomoucí a Šumperkem moderní elektrické vlaky.



FOTO archiv Správy železnic (2x)



# Údolím Svitavy mezi Brnem a Blanskem se opět prohánějí vlaky

V neděli 11. prosince, tedy v první den platnosti nového jízdního řádu, se vrátili některé vlaky na železniční koridor mezi Brno a Blansko. Skončila tak modernizace téměř 20 kilometrů trati, kvůli které zde byl na celý rok přerušen veškerý provoz.

TEXT **Tomáš Johánek (s využitím TZ)**

Trať z Brna do České Třebové se zprovoznila už v roce 1849, její první zásadnější modernizace spojená s elektrizací ale proběhla až po téměř 150 letech, konkrétně v letech 1992 až 1998. Úpravy se prováděly podle tehdejších požadavků, ve stanicích tak například zůstala nástupiště, která neumožňovala pohodlný nástup do vlaků. Proto bylo nutné tento historický dluh napravit. Největší změny jsou vidět v Adamově, kde svou podobu změnila jak místní stanice, tak i nedaleká zastávka. Stanice nově disponuje dvěma ostrovními nástupišti

s bezbariérovým přístupem, který zajišťují výtahy z nové lávky. Ta vede nad celým kolejištěm a propojuje obě železniční rozdělené části města. Cestující pak mají k dispozici výrazně renovované odbavovací prostory. Moderní nástupiště s bezbariérovým přístupem pak mají i zastávky v Bílovicích nad Svitavou, Babčicích nad Svitavou a Adamově. K dalším přínosům modernizace patří vybudování nové odbočky Svitava, která se nachází mezi bílovickou a babčickou zastávkou a která umožní lepší řešení provozních mimořádností. V Blansku pak slouží

veřejnosti nový podchod náhradou za zrušený přejezd.

## OPRAVILY SE VŠECHNY TUNELY I ŘADA MOSTŮ

„Při přípravě staveb mezi Brnem a Blanskem jsme zvolili variantu ročního úplného zastavení provozu vlaků, čemuž odpovídal i zkrácený harmonogram prací. Menší intenzity provozu v navazujících částech trati do České Třebové jsme pak využili k budování podchodu na zastávce Blansko město, rekonstrukci mostu v Dolní Lhotě a také k rozsáhlé sanaci náspu v Hradci nad Svitavou. Díky



dobré koordinaci prací s ŘSD se navíc podařilo vybudovat přeložku trati kvůli budování dálnice D35 u Opatovce, dočasně nevyužívaný prostor kolejí v Brně-Maloměřicích se zase využil při budování nadjezdu na brněnském městském okruhu,“ popisuje všechny stavební práce během roční výluky generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Celkovou rekonstrukcí prošly také všechny tunely a řada mostů, stavbaři současně provedli obnovu a sanaci skalních svahů a opěrných zdí. Trať v údolí Svitavy s množstvím oblouků o malých poloměrech bohužel neumožňuje

výraznější zrychlení, přesto se podařilo zvýšit traťovou rychlost o 5 až 10 km/h. Na samotném modernizovaném úseku budou nyní probíhat pouze dokončovací práce, které nebudou mít vliv na železniční dopravu. Na přelomu března a dubna se v rámci jednokolejních výluk provede třetí podbití. Protihlukové stěny v Adamově postupně pokryjí popínavé rostliny, na některých bude aplikováno řízené graffiti ve spolupráci s místními umělci. Součástí stavby je i vybudování parkoviště v Adamově s kapacitou 30 vozidel. Dokončí se v závěru března.



FOTO archiv Správy železnic (3x)



Slavnostní zahájení provozu po opraveném úseku proběhlo v sobotu 10. prosince za účasti premiéra Petra Fialy, ministra dopravy Martina Kupky, generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody i široké veřejnosti. Lidé tak měli jedinečnou možnost prohlédnout si stanici Adamov ještě před návratem vlaků.

## Porotu fotosoutěže nejvíce zaujala Pekelná Praha

Již 11. ročník má za sebou Fotosoutěž Správy železnic. Po dvouleté přestávce se slavnostní vyhlášení autorů nejlepších fotografií mohlo vrátit na své tradiční místo – do vládního salonku pražského hlavního nádraží. A rozhodně bylo z čeho vybírat.

TEXT **Tomáš Johánek**

Naše tradiční fotosoutěž, určená pro fotografy, jejichž koníčkem je focení železnice, zejména pak železniční infrastruktury či lidí pracujících na železnici, vstoupila do druhého desetiletí své existence s novým webem. Na adrese spravazeleznice.cz/fotosoutez najdete všechny potřebné informace týkající se podmínek účasti, přihlášek a vyhlášených kategorií. Vždy na konci roku je zde také přehled nejúspěšnějších fotografií se jmény jejich autorů. I letos se nám sešly desítky velmi zdařilých snímků a odborná porota to měla opravdu těžké, aby vybrala vítěze ve všech

třech kategoriích. Na webu fotosoutěže se pak rozhodovalo o Ceně veřejnosti. Soutěž bychom také nemohli realizovat bez našich partnerů a těmi letos byli cestovní kancelář ČD Travel, Fotoinstitut a Ateliér v továrně Antonína Lavrenčíka.

A jaké fotografie se nejvíce líbily? V nejsilněji zastoupené kategorii Železniční infrastruktura patří třetí místo Miroslavu Volkovi a jeho Východu slunce. Druhý skončil Roman Jaroš se snímkem V rychlosti a vítězem této kategorie se stal Miroslav Volek se svými Oblouky. Třetí místo v kategorii Pracujeme na železnici

patří Petru Součkovi a jeho dílu Night shift. Druhý byl Radek Hortenský díky snímku Pauza a porotu nejvíce zaujala kompozice Dezinfekce, opět od Petra Součka. Ve Studentské kategorii se nejvíce líbila fotografie Jana Roškota nazvaná Ranní rozbřesk, druhý byl Tomáš Píša s Tříbarevnou šmouhou a třetí David Kosík se snímkem Hradlový přístroj. Cenu veřejnosti získal Libor Hromádka, který zajímavým způsobem zachytil Viadukt Kutiny. Fotografie Pekelná Praha pak zajistila Janu Roškotovi absolutní prvenství. Další ročník naší fotosoutěže vyhlásíme tradičně na počátku března.



FOTO Jan Roškot



# Unikátní nákladové nádraží na Žižkově postupně nahradí nová městská čtvrť

Nákladové nádraží Žižkov je dnes takřka ikonickým místem blízko centra Prahy, přestože v době svého provozu nebylo veřejnosti tolik známé. Protože sloužilo výhradně nákladní dopravě, obestíralo je i jisté tajemno.

TEXT **Marek Binko**

Uspořádání pražského železničního uzlu bylo ve 20. letech 20. století, a to i díky vzniku Československa a Velké Prahy, velké téma. Řešila se nejen osobní, ale i nákladní doprava, pro život města neméně důležitá, a také jejich vzájemné oddělení. Koncepční práce vyústily ve zpracování Dispozičního plánu budoucích železničních úprav v Praze, schváleného v roce 1927 Státní regulační komisí. Pro zásobování Prahy měla sloužit nová nákladová nádraží na Žižkově, Červeném vrchu, Vypichu, Pankráci a v Ďáblicích, respektive na Střížkově. Pro nákladní dopravu měla být rozšířena

také nádraží na Rohanském ostrově (Denisovo nádraží), v Malešicích, Libni a ve Vysočanech, svou nezastupitelnou úlohu měla dále sehrávat také nádraží v Bubnech a na Smíchově.

Z historie už víme, že jediné nové nákladové nádraží vzniklo na Žižkově, přestože leželo v katastru Strašnic. V době konceptních prací bylo nazýváno také Horní Stromka.

Stavba byla zahájena v roce 1931, vlastní provoz pak 1. března 1936 včetně spojovací tratě do výhybny, později stanice v Malešicích. Kolejiště nákladového nádraží bylo navrženo jako hlavové. Na severním

FOTO autor



Moderní železnice

okraji bylo pět vjezdových a odjezdových kolejí, odkud se přes výtažnou kolej posouvalo do několika kolejových svazků k rampám a volným skládkám. Celkově mělo nádraží přes pět desítek kusých kolejí. Uprostřed kolejiště byla umístěna budova ve tvaru U ve stylu funkcionalismu. V čele směrem do ulice byla administrativní budova, podél kusých kolejí pak dvě ramena patrových skladišť a mezi nimi střední rampa s výtahy propojujícími přes mosty obě skladiště. Severní budova skladiště sloužila pro podej zboží

na dráhu, jižní pro výdej. Jižní křídlo bylo delší, protože do Prahy se více zboží přiváželo, než odváželo. Obě křídla skladišť měla dvě patra, dva suterény a v přízemí byly kryté rampy na jedné straně u kolejí, na druhé straně pro automobily. Skladiště byla vybavená i pro strojní chlazení potravin. Unikátní koncepti nádraží navrhl Miroslav Chlumecký, autor zmíněného Dispozičního plánu, projekt budovy zpracovali Karel Caivas a Vladimír Weiss.

Nákladové nádraží Praha-Žižkov sloužilo v plné síle až do 90. let, kdy vlivem globalizace trhu

a přesměrování dodavatelských řetězců přestávala být železniční nákladní doprava postupně využívána. Konec provozu přišel v roce 2002 s výjimkou kontejnerového překladiště, které bylo obsluhováno až do posledního dne roku 2015. V roce 2013 získala budova nádraží po deseti letech vášnivých diskuzí památkovou ochranu. V rozsáhlém areálu nyní vzniká nová čtvrť určená zejména pro bydlení. Pro unikátní nádražní budovu se plánuje konverze na řadu funkcí spojených se životem nové pražské čtvrti.

## Co se děje v regionech

### PRACHATICKÉ NÁDRAŽÍ ZÁŘÍ NOVOTOU

Opravených výpravních budov na jihu Čech přibývá. Nově se jí pyšní také nádraží v Prachaticích. Opravu objektu z roku 1893 zahájila naše státní organizace v červnu 2021. Práce probíhaly ve dvou etapách, během první se stavbaři zaměřili na budovu samotnou, v rámci druhé fáze se zrekonstruoval kanalizační řad.

Opravou prošla střecha, fasáda, okna, dveře a vnitřní prostory pro cestující. Zachován byl přitom historický ráz objektu, obnovily se například litinové sloupy s ozdobnou hlavicí. Budova disponuje novým bezbariérovým přístupem a také toaletami. V provozu jsou v režimu 24/7 prostřednictvím automatu, který umožňuje bezhotovostní platbu. Následně došlo k vybudování nového kanalizačního řadu. Současně s tím se ve spolupráci s městem Prachatice položil v celé šíři komunikace nový asfaltový povrch, který zajišťuje pohodlnější příjezd nejen k nádraží.



### V HODKOVICÍCH NAD MOHELKOU SE OPRAVILY KOLEJE A VÝHYBKY

Během podzimních měsíců proběhla ve stanici Hodkovice nad Mohelkou, která leží na trati mezi Turnovem a Libercem, oprava částí staničních kolejí č. 1, 2, 3 a 5 v celkové délce 852 metrů a oprava příslušných výhybek. Došlo rovněž k výměně kolejového roštu, a to v dopravních kolejích novým, v manipulačních pak použitým materiálem.

Výhybka č. 1 s vyžilými dřevěnými pražci byla nahrazena novou na betonových pražcích, na výhybkách č. 3 a 5 byly vyměněny dřevěné pražce a některé ocelové součásti. V koleji č. 1 a 2 a ve výhybce č. 1 byly zřízeny konstrukční vrstvy železničního spodku a podélné trativody v délce 234 metrů. U kolejí č. 1 a 3 se opravila stávající nástupiště.

Výluka v přilehlých úsecích se dále využila k provedení údržbových prací spočívajících v kácení a likvidaci dřevin, odstranění defektoskopických vad kolejnic, úpravě geometrických parametrů koleje a očištění skalních zářezů.



### V HALE KRÁLOVOPOLSKÉHO NÁDRAŽÍ SE HRÁLA RYBOVKA

Ve spolupráci Královopolského chrámového sboru, Tišnovského komorního orchestru a OŘ Brno se v polovině prosince odehrála v hale královopolského nádraží Česká mše vánoční Jakuba Jana Ryby.

Muzikanti se inspirovali v Praze, kde se Rybovka na nádraží ve vánočním čase běžně hraje. Zájem vyslechnout si na 65 muzikantů a nasát tak vánoční atmosféru byl obrovský. Po celou dobu koncertu zaměstnanci Správy železnic dohlíželi a koordinovali pohyb cestujících. Pro stávající výpravní budovu ve stanici Brno-Královo Pole to byl pravděpodobně poslední vánoční koncert. Na místo ní se vybuduje zcela nová, moderní nádražní hala.

Vstupné bylo dobrovolné a výtěžek z této charitativní akce bude věnován Společnosti pro ranou péči.

### V SOBĚSLAVI SLOUŽÍ CESTUJÍCÍM NOVÝ PŘESTUPNÍ TERMINÁL

Cestující v Soběslavi mají k dispozici nový přestupní terminál, který přímo navazuje na tamní železniční stanici. Tvoří ho šest nástupních míst do autobusu a trojice přístřešků. Letos na jaře se pak v místě dosavadního autobusového nádraží dokončí nové parkoviště.

Stavba terminálu začala loni v červnu. Namísto nevyužívaného skladiště vznikla protihluková stěna, o kterou se prodloužila délka stávající zdi chránící okolí před nadměrnou hlukovou zátěží. Stavbaři dále vybudovali autobusová stání s přístřešky pro cestující, která se nacházejí v těsné blízkosti výstupu z podchodu k nástupištím železniční stanice Soběslav. Dokončena je už také silniční komunikace v Riegrově ulici.

V následující stavební sezóně se pak začne budovat parkoviště P+R s více než pěti desítkami míst, které nahradí dosavadní autobusové nádraží. Úplně hotovo bude v květnu.



FOTO archiv Správy železnic (4x)





**TŘEBUŠICE**

**18. listopadu**

V nočních hodinách vykolejil ve stanici Třebušice nákladní vůz řady Faccs na výhybce číslo 44. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 400 tisíc Kč.

**ÚSTÍ NAD LABEM ZÁPAD**

**19. listopadu**

Ve stanici Ústí nad Labem západ vjel v nočních hodinách Os 6483 na výhybku, která byla ve výluce, a následně poškodil zařízení pro broušení kolejnic. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 105 tisíc Kč.



**ČACHNOV**

**21. listopadu**

Odpoledne ve stanici Čachnov projel odjíždějící Os 15308 (motorová jednotka řady 628) odjezdové návěstídko s návěstí Stůj, řízl výhybku a jel proti příjíždějícímu vlaku Os 15305, kterým byla motorová jednotka řady 814 Regionova. Vlaky zastavily proti sobě na vzdálenost 2 384 metrů. Nikdo nebyl zraněn, hmotná škoda nevznikla.

**PŘEVÝŠOV – CHLUMEC NAD CIDLINOU**

**25. listopadu**

Dopoledne se na přejezdu mezi stanicemi Převýšov a Chlumec nad Cidlinou střetl nákladní automobil Volvo FH (kamion s cisternovým návěsem převážejícím naftu) s Nex 61021, v jehož čele byla lokomotiva řady 123. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1 milion Kč.

**ŠLUKNOV**

**28. listopadu**

Na přejezdu v obvodu stanice Šluknov se dopoledne střetl automobil Volkswagen Transporter se služebním posunem mezi dopravními č. 811656 (MUV 74.2 a dva přívěsné vozíky). V automobilu byl zraněn řidič a dva nezletilí spolujezdci. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 660 tisíc Kč.



FOTO archiv Správy železnic (2x)

**OSTRAVA-KUNČICE**

**30. listopadu**

Odpoledne vykolejily při posunu ve stanici Ostrava-Kunčice dva nákladní vozy řady Samms na výhybce číslo 24. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 880 tisíc Kč.

# Rozvoj služeb ve výpravních budovách musí vycházet z potřeb cestujících

V zářijovém čísle Moderní železnice jsme vás informovali o důležitosti znalosti toku cestujících v rámci výpravních budov pro správné nastavení komerčních služeb. Pouze zjištění samotného počtu ale nestačí, musíme znát rovněž jejich potřeby a očekávání.

TEXT | Alex Bém

Cestující nebo jakýkoli jiný návštěvník se vstupem do nádražní budovy dostává do role našeho zákazníka. Ten je obecně ochoten využívat a platit za služby, které pro něho mají přidanou hodnotu, například ve formě úspory času či vynaloženého úsilí nebo mu vyřeší jinou aktuální potřebu. A právě z tohoto důvodu se oddělení koncepce obchodních činností na odboru strategie v rámci svých činností rozhodlo uskutečnit pilotní průzkum spokojenosti a potenciálu dalšího rozvoje českých nádraží. První zkušenosti byly získány jak v celorepublikovém rozsahu, tak i v průzkumu zaměřeném na vybranou výpravní budovu, v tomto případě konkrétně na pražském hlavním nádraží. Průzkum byl proveden v spolupráci s agenturou IPSOS, sběr dat probíhal pouze online formou strukturovaného dotazníku, s rozlišením na různé skupiny cestujících a veřejnosti. Svým rozsahem se dotazník zaměřoval

na profil respondenta, jeho spokojenost se současným stavem, současné využití jednotlivých služeb a spokojenost s nimi, identifikaci oblastí ke zlepšení, dále pak i na případné zajímavé zkušenosti a podněty ze zahraničí; současně identifikoval i nádraží v ČR, která se mu líbí. Počet analyzovaných odpovědí dosáhl v obou případech zhruba jednoho tisíce s následným rozpadem na jednotlivé cílové skupiny.

**NEJVĚTŠÍ ZÁJEM JE O RYCHLÉ OBČERSTVENÍ A TRAFIKY**

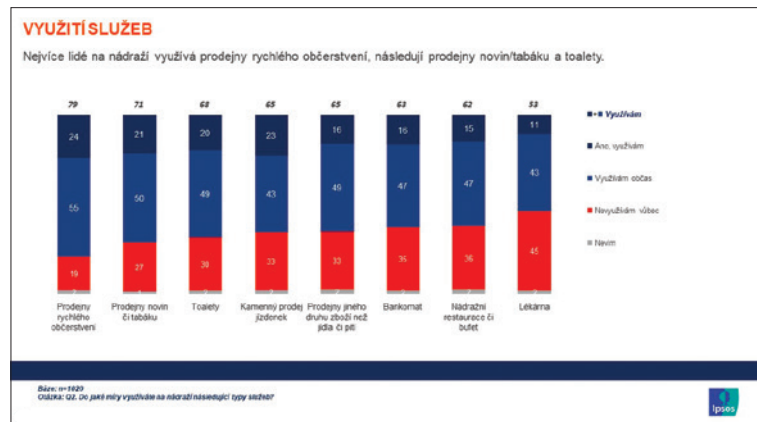
A nyní se pojďme podívat na některé zajímavé poznatky z provedených průzkumů. Naprostá většina respondentů se na nádražích pohybuje v časovém intervalu do 30 minut. To ukazuje, že lidé nyní chápou jejich „návštěvu“ jako situaci, kdy se zejména chystají na cestu vlakem, a pokud využívají některé služby, tak v relativně krátkém časovém okamžiku. Mezi nejčastější důvody spokojenosti,



FOTO archiv Správy železnic

kteří návštěvníci zmínili, patří probíhající modernizace a opravy nádraží, jejich průběžně se zlepšující čistota a obecně vzhled. Celkově nejspokojenější jsou s prodejny rychlého občerstvení, novin či tabáku, bankomaty a pokladnami pro prodej jízdenek. Dobré hodnocení bylo rovněž v dostupnosti dopravních informací a navigaci v rámci budov. Nejpálčivějšími problémy, které byly zmíněny jako případné důvody nespokojenosti, byla zastaralost neopravených nádraží, jejich čistota a stav toalet, nedostatek určitého komfortu při čekání na vlak a problémy s bezdomovci. Obecně čekárny a toalety se ukázaly jako služby mající vysoký vliv na celkovou spokojenost návštěvníků, a proto jim budeme v rámci modernizačních projektů věnovat pozornost. Zvláštní zaměření vyžaduje i zajištění pocitu bezpečí spolu s vyřešením

problémů s bezdomovci. Z výsledků průzkumu dále vyplývá, že na nádražích by návštěvníci nejvíce uvítali informační tabule, které by jim pomohly s orientací v blízkém okolí a kde by se mohli dozvědět o zajímavostech měst. Ocenili by také bezdrátové připojení k internetu, což je druhá nejčastější služba, kterou zmiňují, a navíc by mnohé i motivovala k pravidelnější návštěvě nádraží. Často zmiňovanou službou, kterou návštěvníci mnohdy postrádají, je cenově i kapacitně dostupné parkování, a to především ve větších městech. Mnozí návštěvníci by ocenili možnost využít klidové zóny, kde by mohli pracovat na počítači. Z výše uvedeného je zřejmé, že výsledky průzkumu umožní vhodným způsobem zacílit a prioritizovat nastavení služeb tak, aby byl osloven co nejširší okruh cestujících.



# Auditoři předávali zkušenosti s kybernetickou bezpečností

Na konci listopadu se v Jihlavě uskutečnil mimořádný workshop Českého institutu interních auditorů s názvem Zajímavé aspekty interního auditu kybernetické bezpečnosti, na kterém přednášeli i interní auditoři Správy železnic.

TEXT | Přemysl Šrámek

Cílem workshopu bylo prostřednictvím přednášek a panelových diskuzí přiblížit interní audit kybernetické bezpečnosti (KB) v praxi a vyjasnit si některé sporné otázky, týkající se například přístupu certifikačních autorit a přístupu interních auditorů nebo softwarových nástrojů pro interní audit KB. Moderování akce se zhostila Eva Janoušková, předsedkyně Výboru pro audit Správy železnic. Naši interní auditoři se dostali mezi skutečné odborníky – dalšími přednášejícími a diskutujícími byli například ředitel

Sekce Bezpečnosti Národní agentury pro komunikační a informační technologie Vladimír Rohel nebo vedoucí oddělení kontroly z Národního úřadu pro kybernetickou a informační bezpečnost Hana Kroupová. Ředitel odboru interního auditu Karel Peška a vedoucí oddělení auditu IT a KB Přemysl Šrámek přednesli společnou přednášku na téma Zkušenosti s prováděním auditů KB. Časově se tato přednáška vrátila až do roku 2017, kdy byl proveden audit připravenosti naší organizace na plnění povinností



FOTO archiv Správy železnic

podle zákona o kybernetické bezpečnosti, a pokračovala až do současnosti. Dnes se audit KB ve Správě železnic provádí formou spolupráce interního oddělení auditu IT a KB s firmou Ernst & Young. Audit KB vždy probíhá v systematických celcích, každé čtvrtletí se prověřují určené paragrafy vyhlášky o KB, a to na základě schváleného Plánu výkonu činnosti auditora KB na období let 2021–2024. O aktuálnosti přednášky interního auditu Správy železnic svědčilo zejména množství dotazů na oba přednášející.



# Druhý technický workshop a ETCS bez obalu

Jaký je optimální rychlostní profil a jaká jsou současná omezení na infrastrukturu? Nejen to, ale i další otázky řešilo dvacet vybraných vysokoškoláků s mentory Správy železnic na druhém ročníku technického workshopu.

TEXT | Eva Rubešová

Akce, která se konala 24. listopadu v industriálních prostorách původní karlínské Truhlárny v Praze 8, přilákala velké množství vysokoškoláků. Zúčastnit se ale mohlo jen dvacet z nich. Letošním tématem byly nové technologie a digitalizace železniční dopravy v České republice. Kromě seznámení se s fungováním manažera železniční infrastruktury čekal studenty i nelehký úkol, který jim měl přiblížit systém ETCS bez obalu. Sestavili a doplnili statický rychlostní profil (SSP), dočasná omezení na infrastrukturu a nejvíce omezující rychlostní profil (MRSP). Bez těchto profilů by systém ETCS nemohl sestavit plánovací oblast – mapu, podle které se strojvedoucí orientuje a přizpůsobuje svou jízdu vlaku. Osm nejlepších studentů získá od února do května tříměsíční placenou stáž ve Správě železnic, která jim otevře dveře k jejich další kariéře. Každému stážistovi bude „k ruce“ zkušený mentor, který ho po celou dobu povede, završí



do podnikové kultury a bude mu poradcem, konzultantem a nejbližším kolegou v týmu. Společně s motivací a talentem se tak splní základní předpoklady pro spojení teorie a praxe.

### ODMĚNOU JE I VSTUPENKA NA ŠKOLENÍ V BRUSELU

„Do prvního ročníku workshopu mě nominoval vedoucí katedry na fakultě. Velkým překvapením byla pro mě celková atmosféra

a forma akce. Seznámil jsem se se zajímavými lidmi a během následné stáže se dostal k projektům a na pracoviště, kam bych se jen stěží nachomýtl jako student. Ve škole dostaneme základ, ale

naučit se něco můžeme až v ostrém režimu, praxí a zkušeností. To vše se navíc někdy od teorie liší a je dobré si na některé věci přijít sám, právě pro tu zkušenost. Kromě toho jsem měl během programu štěstí na zajímavé lidi, kteří mě vedli a předali mi svoje know-how,“ říká absolvent prvního ročníku technického workshopu a programu stáže Karel Sibrť.

Novinkou současného studentského programu je možnost navázat také zahraniční spolupráci s našimi partnery. Jeden z osmi získá vstupenku na čtyřdenní školení v Bruselu. Protože byl letošní ročník nad očekávání silný, plánujeme dále úzce spolupracovat i s ostatními studenty, kteří se do programu neprobojovali. Podle své dosavadní specializace dostanou nabídku odborné spolupráce na vybraných útvarech Správy železnic.

### STÁŽ A PRAXE VE SPRÁVĚ ŽELEZNIC

Naše státní organizace nabízí dva druhy stáže. Na studentském webu je nabídka pracovních pozic v rámci celé organizace po celé ČR pro středoškoláky i vysokoškoláky. Kromě toho vybíráme jednou za rok nejtalentovanější vysokoškoláky do speciálního programu placené tříměsíční stáže. Stáž se obecně hodí pro vysokoškoláky od prvního ročníku bakalářského studia a hlavně pro studenty, kteří mají zájem o železniční dopravu a chtějí opravdu na sobě pracovat. Jde většinou o pozice středního managementu, přičemž hlavní náplní bývají současné výzvy, například ETCS, VRT, digitalizace železniční dopravy, železniční stavitelství a další speciální projekty. Pro středoškoláky jsou vhodnější praxe. Ty dělíme na souvislé povinné v rámci odborného studia ve škole a na obecné, které si studenti vybírají ve Správě železnic sami po celý rok.



FOTO archiv Správy železnic (3x)



# Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice slaví 30 let své existence

Je to už 30 let, co v Pardubicích vznikla fakulta, která si vybrala do svého názvu jméno významného projektanta a stavitele železničních tratí z 19. století. Její zakladatelé tak chtěli navázat na odkaz Jana Pernera, který se podílel na výstavbě historicky důležité železniční trati z Olomouce do Prahy a Drážďan.

TEXT | Markéta Houdková

Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice prošla za 30 let velkým vývojem. „Naším cílem je fakulta jako renomované centrum dopravního vzdělávání a výzkumu. To se nám daří postupně naplňovat,“ říká její děkan Libor Švadlenka. V současnosti disponuje fakulta unikátním technickým zázemím. Praktická výuka probíhá v nově vybudovaném Centrálním dispečerském pracovišti, v Dopravním sále nebo Logistické učebně a jiných výukových laboratořích. V roce 2013 vybuďovala fakulta Výukové a výzkumné centrum v dopravě, které nabízí nejen studentům, ale i průmyslovým partnerům

působícím v oblasti dopravy učebny a laboratoře s moderním vybavením a speciálními, mnohdy jedinečnými technologiemi. Praktická výuka se promítá i do spolupráce s firmami. „Kvalitní výuka musí být provázána s praxí. Naše fakulta je tímto propojením typická, jelikož běžně do výuky zveme odborníky, aby studentům představili aktuální trendy,“ dodává děkan fakulty.

Fakulta se pravidelně otevírá zájemcům o studium při dnech otevřených dveří, v roce 2023 budou probíhat ve středu 18. ledna a v sobotu 25. února. Návštěvníci se dozvědí více o studiu přímo od vyučujících. Studentským



FOTO archiv UP

životem je pak provedou sami studenti. Kromě prohlídky všech učeben a laboratoří si budou moct zájemci o studium vyzkoušet řízení vlakového provozu, zahrát si hru rozjezdu vlaku, vyzkoušet si

vozik KRAB, který měří odchylky kolejí, nebo si prohlédnout a poslechnout motor leteckého modelu.

Více informací najdete na: [dfjp.upce.cz](http://dfjp.upce.cz).

## MODERNÍ ŽELEZNICE SE PŘEDSTAVÍ V NOVÉ PODOBĚ

Přesně deset let jste byli zvyklí dostávat Moderní železnici a její předchůdkyni Moji železnici pouze v tištěné podobě. V průběhu ledna chystáme zásadní novinku. Interní bulletin, který se během posledních let vyprofiloval v médium určené i široké veřejnosti, se představí i ve formě nového zpravodajského webu.



Ten bude minimálně každý týden přinášet novinky ze světa železnice, jednou za měsíc zde bude ke stažení bulletin v současné podobě, který se k našim čtenářům dostane i tradiční cestou. Rádi vám ho budeme také zasílat e-mailem, pokud nám napíšete svou adresu na [redakce@spravazeleznic.cz](mailto:redakce@spravazeleznic.cz). Bulletin je určen jak pro zaměstnance naší státní organizace, tak pro další příznivce české železnice a všechny, které zajímají například realizované či chystané investice do železniční infrastruktury.

Samozřejmě pro čtenáře chystáme určité novinky. V rámci elektronické publikace můžeme přinášet odkazy na zajímavé stránky nebo zveřejňovat více fotografií, chystáme pro vás zajímavé soutěže. Počítáme s rozhovory se zajímavými lidmi, budeme informovat o významných stavbách nebo o činnosti naší státní organizace, chceme přinášet příběhy našich zaměstnanců, pro které znamená železnice více než jen zdroj obživy. Budeme rádi, když nás budete na výše uvedené adrese kontaktovat s tipy na zajímavé články, oceníme také vaše ohlasy na publikované články.

Jménem všech spolupracovníků bych chtěl poděkovat vám, našim čtenářům, za přízeň, kterou jste nám věnovali v minulých měsících a letech. Přeji vám hodně štěstí, pohody a nejen pracovních úspěchů v novém roce. Těšíme se na vaši přízeň i nadále.

Tomáš Johánek  
šéfredaktor Moderní železnice



# Slezský Semmering vás zavede mezi hřebeny Jeseníků

Říká se, že i cesta může být cíl. O jízdě vlakem z Hanušovic do Jeseníku to platí zcela jistě. Horský charakter této trati, která překonává řadu údolí pomocí viaduktů a je na ní celá řada umělých staveb, jí přímo předurčil přezdívku Slezský Semmering.

TEXT **Tomáš Johánek**



FOTO autor (2x)

Celá smělá stavba, vedená mezi vrcholy Jeseníků a Rychlebských hor, byla dokončena roku 1888. Měla a má i dnes zásadní vliv na hospodářský i turistický rozvoj celé oblasti. Zejména v okolí Horní Lipové prochází několika údolími a tvoří úchvatné oblouky nad nimi. Trasa mezi Brannou a Lipovou překonává značné převýšení, přičemž nejvyšším bodem trati je Ramzová (760 m n. m.). Ta dlouho nesla označení jako nejvýše položená rychlíková stanice, kdysi tu zastavovaly i přímé rychlíky z Prahy. Dnes tu jezdí vedle osobáků jen spěšné spoje z Brna. Vlaky na tuto horskou trať vyrážejí ze stanice Hanušovice, která v minulých letech prošla výraznou proměnou, novotou se ještě leskne i kompletně opravená výpravní budova. Z Hanušovic vede trať lesnatým údolím vzhůru proti toku říčky Branné, která se postupně mění v poměrně nenápadný potok. Současně se také snižuje rychlost vlaku, protože v okolí stanice Branná je jedno z největších stoupání na české železnici, téměř 31

promile. Dominantou obce Branná je částečně zrekonstruovaný a ve středověku těžko dobytelný hrad Kolštejn.

## NA VRCHOL MORAVSKÉ ŽELEZNICE

Za Brannou začíná nejkrásnější úsek trati. Do následující stanice Ostružná je to něco přes pět kilometrů a vlak musí zvládnout další náročné stoupání. Není divu, že kombinace ostrého stoupání a oblouků s poměrně malými poloměry

neumožňuje nijak závratnou rychlost vlaků, ale o tu zde vůbec nejde. Kompenzací totiž jsou nádherné výhledy do okolní krajiny. Za Ostružnou, horskou obcí, která patří k oblíbeným rekreačním střediskům v zimě i v létě, stoupání pokračuje a otevírají se jedinečné výhledy na hřeben této části Jeseníků s dominujícím Keprníkem (1 423 m n. m.) a Šerákem (1 351 m n. m.). To už se blíží Ramzová, vrcholový bod celé trati a nejvýše položené místo železnice na Moravě a ve Slezsku.

Zde se nedaleko nádraží nachází dolní stanice sedačkové lanovky, která vede na Šerák. I Ramzová je oblíbeným turistickým střediskem po celý rok. Prochází zde také historická hranice mezi Moravou a Slezskem a rozvodí Odry a Dunaje.

## DO LÁZEŇSKÉHO MĚSTA PŘES RAMZOVSKÉ SEDLO

Za Ramzovou vlak prudce sjíždí zalesněnou krajinou Ramzovského sedla, které odděluje Rychlebské hory od Hrubého Jeseníku, do stanice Horní Lipová, kde je umístěno Muzeum Slezského Semmeringu. Za Horní Lipovou vlak sjíždí prudkým obloukem, zarachotí na vysokém kamenném viaduktu a po úpatí vrchu Kopřivný (823 m n. m.) se blíží do stanice Lipová Lázně, situované uprostřed velké protáhlé obce s lázeňskou tradicí rodiny Schrothů a s pomníkem frývaldovské stávky z roku 1931. Obec je smutně proslulá rovněž hony na čarodějnice z druhé poloviny 17. století. Vlak ještě pár kilometrů klesá a konečně vjíždí do cíle cesty – známého lázeňského města Jeseník.

## MUZEUM V BÝVALÉ BUDOVĚ STAVĚDLA

Na nádraží v Horní Lipové v bývalé budově ústředního stavědla najdete malou expozici provozu na této trati. Je věnována železniční zabezpečovací technice, návěsním prostředkům, historickým předpisům a různým dokumentům, jízdenkám, plakátům a mnoha snímkům z historie železniční trati, zejména z úseku Branná – Ramzová – Lipová Lázně. Muzeum nabízí rovněž možnost obsluhy elektromechanického výhybkářského přístroje z vlečky Kamenolom, dále obsluhy zařízení na označování historických lepenkových jízdenek a kleští průvodčího. K dispozici je také otisk pamětního razítka.

## Křížovka o ceny

Také v první tajence letošního roku se ukrývají názvy dvou našich nádraží. Na vaše odpovědi čekáme do 13. ledna na adrese [redakce@spravazeznic.cz](mailto:redakce@spravazeznic.cz), pro trojici úspěšných luštitelů jsme jako

obvykle připravili knihu podle vlastního výběru. Správné řešení prosincové křížovky bylo Starkoč, Mladějovice. Na odměnu se mohou těšit Lenka Kohanová, Pavel Lorenc a Karel Zelený.

	PEČIVA NA CHLEBÍČKY	PÁSOVEC TRÍPÁSY	BÝVALÉ LITEVSKÉ PLATIDLO	A SICE	SPOJ PROVEDENÝ ŠITIM	HOMÉRŮV EPOS		ZAÚPĚNÍ	ON (NĚM.)	BOJOVÝ TVAR	UKOVAT	LOKOMOTIVA NA VÝPOMOC		MPZ BARBADOSU	MUŽSKÉ JMÉNO (26. 11.)	FRANCOUZSKÉ OZNAČENÍ VLNY	DĚLÁNÍ PORÁDKU
OBÝVATELÉ VALAŠSKA							PRUDKÝ SJEZD								MEDVĚD Z KNIHY DŽUNGLE		
VÝSTELKA							NÁTĚLNÍK ZVUK EL. ZVONKU								SAŇ		
1. část tajenky								ZPĚVNÝ PTÁK ČÁST KONSKÉHO POSTROJE							FR. PROZAIK FR. MALÍŘ REALISMU (CAMILLE)		
ANGL. ZKR. ROKU			VLNOVKY	BIBLIČKA POSTAVA	ITAL. ŘEKA DOUPATA				ČAS (MEZIN. ZKR.) VÝPRAVNÍ BÁSNÍK					UNIVERZITA (ZKR.) LESY			
	ANGL. VČELA	PUTOVÁNÍ KONSTRUKTÉR OZUBNICE					2. část tajenky ŘADOVÁ ČÍSLOVKA										
PRŮJMENÍ FILMOVÉHO ROCKYHO							ŽACÍ NÁSTROJ ZN. ARSENU				HLAS VRANY SPZ RAKOVNIKA				NÁZEV HLÁSKY	ZN. TERBIA	EVROPAN
ČESKÝ MEDAILÉR A ZLATNÍK								HVĚZDA V SOUHVĚZDÍ ORLA									
RADIKÁLY ETANU								MŘÍŽKA									

Pomůcka: APAR, ATAIR, COROT, EBNER, LAINA

## ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

Milí klienti, v současné době zveřejňujeme nabídku pobytů na rok 2023 tak, jak dostáváme ceny od hotelů. Navýšení počtu zájezdů je patrné ve všech zemích. Pokud jste si již vybrali, stačí zaslat vyplněnou Smlouvu o zájezdu (viz náš web). Na základě této objednávky vystavíme zálohovou fakturu. Až se otevře možnost čerpat dotace na rok 2023, snížíme platbu o dotaci. Díky tomu nepřicházíte o možnost rezervace zájezdů za výhodné First minute ceny. Nezapomeňte však, že objednávka je závazná a vztahují se na ni storno podmínky. V tomto roce budeme opět spolupracovat s prověřenými CK, u kterých si také můžete vybírat (Čedok, Exim tours, Fischer, Nevdama, Travel Family, Canaria Travel, Brenna, Mayer Crocus).

Děkujeme za vaši přízeň

**ČD Travel**



## OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

### POSTUPY VEDOUcí K ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU SE MUSÍ REALIZOVAT

Železniční podniky se občas domnívají, že pro naplnění požadavků evropské a národní legislativy stačí předložit předpisy se soupisy postupů směřujících k zajištění bezpečnosti provozování drážní dopravy. To ale již dostatečné není. Rutinou při všedních činnostech dopravců, stejně jako správců infrastruktury či subjektů odpovědných za údržbu vozidel se musí stát soustavné zajišťování, ověřování a zvyšování bezpečnosti. Jinými slovy, teoreticky nastavené postupy je nutné také uplatňovat v každodenní praxi. Právě praktické plnění nastavených bezpečnostních cílů a dodržování předpisů je nyní hlavním zaměřením všech kontrol Drážního úřadu. Konkrétní ukázkou přísnějšího posuzování je například postup při vydávání jednotného osvědčení o bezpečnosti dopravce, které je nezbytnou podmínkou pro provozování drážní dopravy. Je platné maximálně 5 let, ale už není jako v minulosti samozřejmé, že je udělováno vždy s nejdelší možnou dobou platnosti. Častěji se stává, že posuzovatel vydá osvědčení na kratší dobu.

