

MODERNÍ ŽELEZNICE

**BUĎTE OPATRNÍ
A DÁVEJTE
NA SEBE POZOR,
železnice umí být
i nebezpečná**

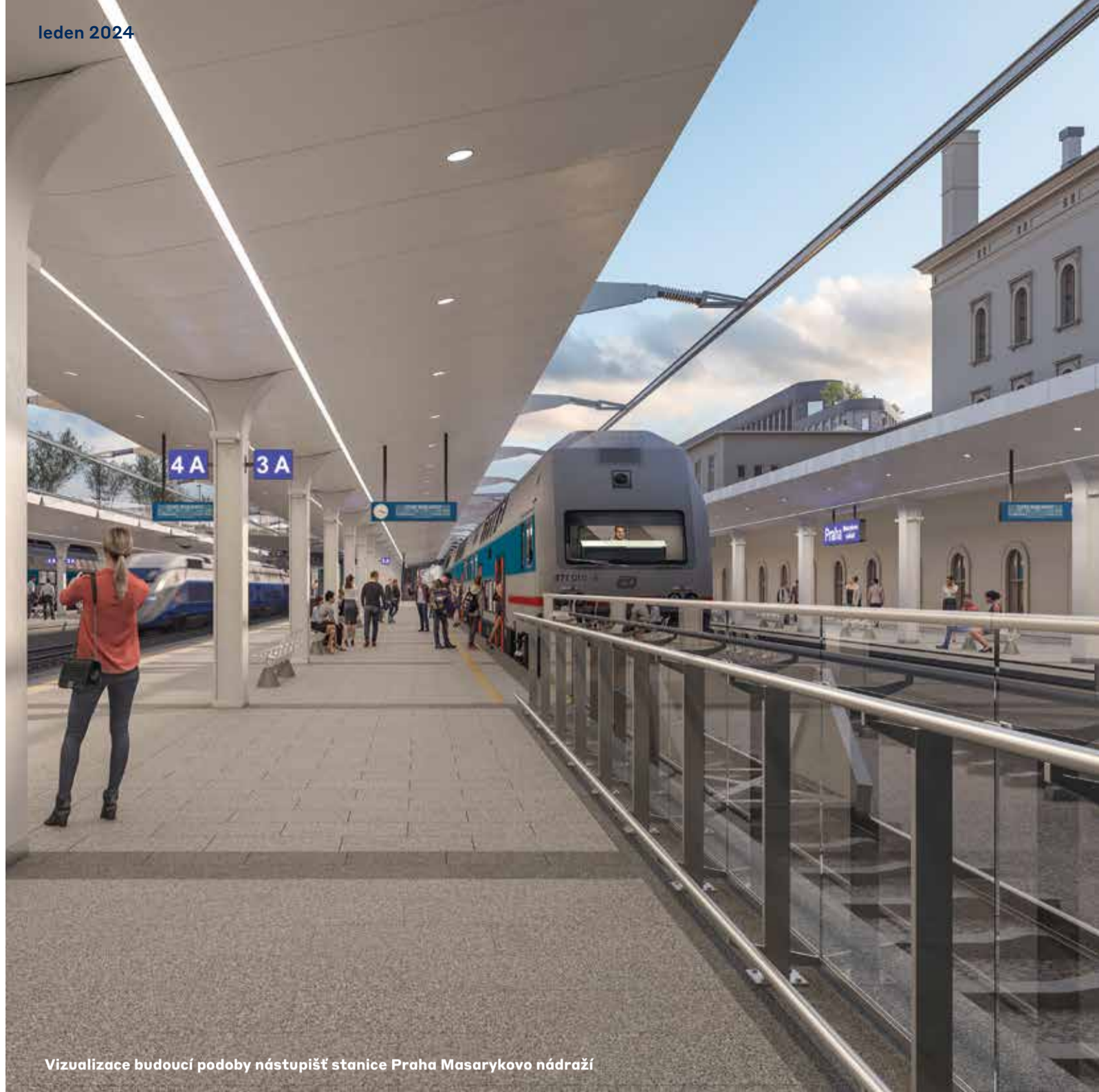
02

**NABÍDKOU
EXKURZÍ
pro školy chceme oslovit
budoucí kolegy**

04

**CESTOVÁNÍ
VLAKEM
je pro mě inspirací i zdrojem
nových poznatků**

06



Vizualizace budoucí podoby nástupiště stanice Praha Masarykovo nádraží

Letošní rok na železnici bude ve znamení rekonstrukcí velkých nádraží

Stavební boom na české železnici potrvá i v letošním roce. Pokračovat budou některé stavby z loňského roku, více než tři desítky nových začnou. Dělníci obsadí hned tři velká nádraží, jejichž modernizace již začala nebo odstartuje v nejbližší době.

TEXT | Tomáš Johánek (s využitím TZ)

Zatímco v uplynulých letech se stavělo především na hlavních železničních koridorech, v letošním roce se stavbaři zaměří hned na trojlístek klíčových nádraží. Konkrétně se jedná o Masarykovo a smíchovské nádraží v Praze a o stanici Brno-Královo Pole. Jejich rekonstrukce v následujících měsících a letech výrazně ovlivní pohyb cestujících po nich a samozřejmě i provoz vlaků. Největší komplikace se dají čekat na Masarykově nádraží, kterým ze tří uvedených stanic projde nejvíce cestujících, a navíc jsou zde velmi omezené prostorové podmínky. Když už jsme u oprav nádraží, generální ředitel Jiří Svoboda má pro cestující i dobré zprávy. „Na přelomu starého a nového roku postupně ukončujeme velké rekonstrukce hned několika nejvýznamnějších nádražních

budov. Hotová je renovace interiérů historické Fantovy budovy na hlavním nádraží v Praze, končí stavební práce v Českých Budějovicích a Plzni,“ říká. Během krátké doby se naopak naplno rozběhne obnova dalšího památkově chráněného objektu, a to na hlavním nádraží v Pardubicích. Zde se také blíží ke konci rozsáhlá rekonstrukce celého železničního uzlu, současně se otevře nová zastávka Pardubice centrum.

STAVĚT SE BUDE NEJEN NA HLAVNÍCH KORIDORECH
Kromě výše uvedených staveb začne rovněž rekonstrukce koridového úseku z Lipníka nad Bečvou do Drahotuší. Na západě Čech přejde do fáze realizace výstavba nové trati z Plzně do Stodu a modernizace stávající trati mezi

Plzní, Nýřany a Chotěšovem. Dále odstartuje celková rekonstrukce hlavního nádraží v Hradci Králové, ve východních Čechách bude důležitou akcí i elektrizace a rekonstrukce trati z Týniště nad Orlicí do Solnice. Stavební práce čekají úsek podkrušnohorské magistrály mezi Kyjicemi a Chomutovem. Celkovou renovací projdou nádraží v Chrástavě a Hrádku nad Nisou na Liberecku. Na Vysočině se naplno rozběhnou práce ve Vlkoově u Tišnova a v návazném úseku do Křižanova a také mezi Příbyslaví a Pohledem. Ve stejném regionu začne modernizace stanice Jihlava město. Na Moravě je třeba zmínit přestavbu úseku mezi brněnskými Židenicemi a Černoovicemi. V řeci čísel se nově zahájí rekonstrukce 59 kilometrů tratí, na dalších 39 kilometrech práce

POKRAČUJE VÝSTAVBA ŽELEZNICE NA LETIŠTĚ

V letošním roce se bude stavět také mezi Prahou a Kladnem. Naplno běží modernizace úseků Praha-Bubny – Praha-Výstaviště a Kladno – Kladno-Ostrovec. Krátce před vyhlášením je tendr pro stavbu Praha-Ruzyně – Kladno. Od roku 2025 se pak plánuje přestavba tří úseků mezi novou zastávkou Praha-Výstaviště a stanicí Praha-Ruzyně, výstavba zcela nové trati z Prahy-Ruzyně na Letiště Václava Havla a novostavba stanice přímo na letišti.

nadále poběží. Ještě letos bude dokončeno 89 zmodernizovaných kilometrů tratí.

NEZAPOMÍNÁ SE ANI NA OPRAVY A ÚDRŽBU

Na opravy a údržbu tratí půjde letos stejně jako loni 20 miliard korun. Největší akcí bude celková obnova šumavské trati z Nové Pece do Černého Kříže. Významná bude rovněž cyklická údržba trati Praha-Hostivař – Votice a trakčního vedení mezi Lysou nad Labem a Starou Boleslaví, díky tomu bude

možné předejít případným závadám. Celkovou opravou pak projdou tratě z Olomouce do Prostějova a z Poříčian do Nymburka. Správa železnic aktuálně rekonstruuje 65 nádražních budov. Celková obnova čeká v roce 2024 například objekty v Ostravě-Vítkovicích, Lovosicích, Jaroměř, Bečově nad Teplou, Čáslavi, Jihlavě, Hlinsku v Čechách nebo Ústí nad Labem-Střekově. Na hlavním nádraží v Mladé Boleslaví pak začne vznikat zcela nová budova.

Pokračování na straně 3



Vizualizace nové budovy stanice Brno-Královo Pole

KOLEKTIVNÍ SMLOUVA ZACHOVÁVÁ VŠECHNY BENEFITY

Na konci listopadu podepsal generální ředitel naší organizace Jiří Svoboda se všemi devíti odborovými centrály působícími na Správě železnic kolektivní smlouvu na rok 2024. Ta počítá s růstem tarifních mezd o 4,2 % a zachovává dosavadní benefity. „Jsem velmi rád, že jsme dospěli k dohodě, která s ohledem na složité ekonomické, finanční a legislativní podmínky příštího roku představuje pro zaměstnavatele maximální možný závazek. Současně přinese zachování zaměstnanosti, jistotu a dobré podmínky našim zaměstnancům,“ komentoval uzavření smlouvy Jiří Svoboda.



NA ODSTRANĚNÍ PROBLÉMŮ S FUNKČNOSTÍ ETCS JE ROK

Od 1. ledna 2025 začne výhradní provoz evropského zabezpečovače ETCS, do té doby je potřeba odstranit problémy, které se objevily ve zkušebním provozu zejména na trati mezi Olomoucí a Uničovem. Shodli se na tom účastníci koordinační expertní skupiny. Během zkušebního provozu se spuštěným ETCS dochází k výpadkům, které jsou pravděpodobně souběhem více faktorů.

BUDOUČÍ PODOBU VRT V PRAZE MŮŽE OVLIVNIT KAŽDÝ

Při plánování budoucí VRT na území Prahy stojíme o dialog s občany i zainteresovanými subjekty. Hledáme řešení, které bude ku prospěchu všech. Proto nás zajímají vaše podněty, jak by mělo nové propojení a jeho okolí vypadat. Pokud žijete v blízkosti plánovaných železničních tratí, dojíždíte sem za prací nebo trávíte volný čas v této oblasti, připravili jsme pro vás pocitovou mapu, kam můžete zaznamenat vaše podněty. K dispozici je na adrese: www.pocitovemapu.cz/vrtpraha/.

Bud'te opatrní a dávejte na sebe pozor, železnice umí být i nebezpečná

Loňský rok v naší státní organizaci hodně ovlivnila tragická nehoda, která stála život dva naše kolegy. Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda proto využil tradiční novoroční rozhovor k tomu, aby apeloval na maximální pozornost při pohybu na železnici či v její blízkosti.

TEXT | Tomáš Johánek

Jak byste zhodnotil loňský rok? Jaké byly jeho klíčové události?

Celkově za Správu železnic považuji rok 2023 za velice úspěšný. Nejvíce rezonovalo dokončení rozsáhlé modernizace dvou úseků železničního koridoru z Prahy do Českých Budějovic či kompletní rekonstrukce trati mezi Blanskem a Brnem. Vyzdvihl bych i velice složitou výlukovou činnost, která měla velký vliv na osobní i nákladní dopravu v podobě rekonstrukce úseků Poříčany – Velim a Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí. Významným počinem jsou také rekonstrukce památkových objektů, momentálně dokončujeme nádražní budovy v Plzni a v Českých Budějovicích. Před pár dny pak skončila oprava historických sálů ve Fantově budově v Praze, to je obrovská rarita, která, troufnu si říct, nebude jen chloubou Správy železnic, ale celé České republiky. Rok 2023 tedy hodnotím pozitivně, hodně akcí také začalo a přecházejí do roku letošního.

Co nás tedy čeká v letošním roce?

Podle rozhodnutí správní rady jsme měli připravit, vysoutěžit a zahájit celkem 38 modernizací, dnes máme téměř hotovo, chybí ještě čtyři stavby. Čeká nás další obrovská práce v podobě již započatých staveb, mám tím na mysli rameno Praha – Kladno, jednou z největších staveb je ta mezi Bubny a Výstavištěm. Čeká nás něco, na co se velmi těším, a určitě nejen já – definitivní dokončení modernizace pardubického hlavního nádraží. Když pomínu konkrétní místa a traťové úseky, slibuji si, že letos bude další posun v přípravách vysokorychlostních tratí, kde se blížíme k dalším milníkům, jako jsou procesy EIA a výkupy pozemků. Čeká nás řada dalších dílčích věcí. Letos nepředpokládám tak výraznou zátěž pro vlaky osobní i nákladní dopravy, jako tomu bylo v právě skončeném roce. Troufnu si říct, že nebudeme mít tolik problémů se zpožděními a neplněním jízdních řádů.

Loni proběhlo v naší organizaci několik významných organizačních změn. Co se v tomto směru chystá na letošní rok?

Nejvýznamnější loňskou změnou byl vznik vlastní telematiky, druhou, která se tvořila na přelomu podzimu a zimy, byl vznik samostatné organizační jednotky pro oblast facility. V roce 2024 nepředpokládám takto velké změny. Myslím si, že je vždy



co měnit, ale ne za každou cenu. Čili nemám momentálně důvod něco posilovat nebo měnit. V tomto roce potřebujeme především větší stabilitu.

V minulých letech jsme byli hodně kritizováni za souběhy výluk. Daří se už výluky plánovat tak, aby se minimalizoval dopad na provoz?

Ono se to hodně srovnává s rokem 2022. Už při plánování náročných výluk bylo velkým tématem, jak vše bude v realu fungovat. Uznávám, že zavřít velmi vytižený úsek mezi Blanskem, Adamovem a Brnem a poslat veškerou dopravu na havlíčkobrodskou trať, realizovat rekonstrukci poměrně dlouhého úseku Velim – Poříčany a dále mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí, kde nemáme objízdnou trasu, do toho ještě stavby na Přerovsku, byla

hodně velká zátěž. Na druhou stranu měly tyto rozsáhlé výluky i řadu přínosů – modernizace proběhla najednou, uzavření části trati umožnilo zkrácení doby potřebné na stavební práce a bylo to i levnější. Dostal jsem za úkol, abychom se ještě více snažili minimalizovat dopad výluk na provoz. Myslím si, že v tomto směru se udělalo hodně a je snadno doložitelné, jak jsme loni radikálně zlepšili plnění jízdního řádu z viny Správy železnic, ne každé zpoždění jde totiž za námi. V dálkové dopravě jsme prolomili hranici zlepšení o 40 procent. A to je rozhodně v pravidelném provozu poznat.

Letošní rok bude ve znamení rekonstrukce velkých nádraží, opravovat se bude Masarykovo nádraží, dále Smíchov a Brno-Královo Pole. Co děláme pro to, aby dopad stavebních prací na cestující byl minimální?

Dopad na provoz vlaků a pohyb cestujících se řeší už v rámci projektové dokumentace a harmonogramu prací. Pokud jde o Masarykovo nádraží, zkusil jsem otevřít téma, že by se zde na čas úplně zastavil provoz. Vyvolalo to velké emoce, ale kdyby se nádraží zavřelo, bylo by to levnější, rychlejší a méně problémové, než když se vše bude dělat za provozu. Na druhou stranu uznávám, že je to hodně vytižená přestupní stanice vázaná na metro i na celou lokalitu. Dopad na dopravu to tedy samozřejmě mít bude. Pokud jde o Smíchov, je

to podobné, ale tam je větší prostor nejen územně, ale i technologicky. I zde dojde ke změně, kdy cestující budou muset někdy vlaky opustit a využít MHD. Teď se hodně bavíme o tom, jak posílit informovanost vůči cestujícím i dopravcům. Věřím, že si na omezení zvyknou a za dva roky ocení, do jak komfortních prostor vstoupí a jaké nové služby budou moct využívat.

Vidíte ještě nějaké mezery v informovanosti nejen o mimořádnostech v provozu?

Za sebe cítím možnost zlepšení komunikace s dopravci. Nedávno jsme s nimi měli setkání a vyzvali jsme je, aby nám řekli, co se ještě v této oblasti může zlepšit. Vázali jsme to na sněhovou kalamitu, která postihla velkou část území na začátku prosince. Čekáme na jejich podněty.

Co byste popřál našim zaměstnancům do nového roku?

Letos bych chtěl využít této příležitosti k poněkud netradičnímu přání. Rád bych zde zmínil něco, co mě velmi zasáhlo. Téměř ke konci roku došlo k velice tragické události, při které zemřeli dva naši zaměstnanci a dva jsou těžce zranění. Železnice je bezpečná, ale může být i nebezpečná. Znovu se ukázalo, že je nutné se na železnici a v její blízkosti chovat maximálně obezřetně. Přeji všem našim zaměstnancům a jejich blízkým pevné zdraví a ať na sebe dávají pozor.

Letos nepředpokládám tak výraznou zátěž pro vlaky osobní i nákladní dopravy z důvodu výluk, jako tomu bylo v právě skončeném roce.



Dokončení ze strany 1

Rychlým tempem bude pokračovat příprava vysokorychlostních tratí. Z plánovaného počtu 700 km se v současnosti projektuje už plná polovina budoucí sítě. Letos se pak počítá se zahájením projektové přípravy u dalších více než 100 km nových tratí. Loni se dokončila dokumentace pro územní rozhodnutí úseku VRT Jižní Morava mezi Modřicemi a Šakvicemi, dokončit zbývá stejnou dokumentaci pro jeho prodloužení do Rakvic. Pokročila příprava obou úseků VRT Moravská brána mezi Prosenicemi a Ostravou, kde projektování míří do finále.

Na trati z Prahy do Drážďan se projektuje úsek Praha – sjezd Lovosice a rovněž česká část přeshraničního Krušnohorského tunelu. Další příprava je limitována aktualizací Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů. Ty by měly o rezervách pro trasy VRT rozhodnout v tomto roce. O stabilizaci koridorů pro VRT budou rozhodovat také zastupitelstva Jihomoravského a Moravskoslezského kraje. To se dotkne příprav tratí na Vysočině a jižní Moravě a přeshraničního úseku z Bohumína do Polska.



Vizualizace nástupiště stanice Praha-Smíchov po modernizaci



Historické sály Fantovy budovy jsou opět v plném lesku

Na počátku prosince skončila náročná oprava historických sálů Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží. Secesní interiéry pod rukama stavbařů a restaurátorů opět rozkvetly a vrátil se jim původní lesk.

Práce v interiérech navázaly na rekonstrukci fasády, která probíhala v letech 2019 až 2022. Zahrnovaly opravu a zrestaurování Fantova sálu, Sloupového sálu, chodby, kavárny a VIP salonku podle původního návrhu Josefa Fanty. Stavbaři dále propojili historické sály se severním podchodem eskalátorem. V sousedství

dolní části kavárny pak vznikla nová komerční jednotka. Došlo také k obnově maleb a reliéfní výzdoby, repasi oken a dveří a v neposlední řadě restaurátorskému průzkumu zlaceného znaku první republiky, který se nacházel ve Fantově sálu pod vrstvami dalších nepůvodních nátěrů.

Hned první prosincový víkend se sály otevřely zájemcům v rámci mimořádných komentovaných prohlídek. Ty se zde během letošního roku začnou konat pravidelně a budou určeny pro širokou veřejnost. Otevře se také kavárna, pro kterou momentálně hledáme provozovatele. Velké sály budou sloužit pro kulturní a společenské události.

Praha má novou zastávku a další kus moderní trati

Dalších 15 kilometrů železniční sítě na území metropole a středních Čech získalo moderní parametry. Mezi stanicemi Praha-Vysočany a Mstětice skončila modernizace trati, otevřela se zde také nová zastávka Praha-Rajská zahrada u stejnojmenné stanice metra.

Realizace stavby, která začala na jaře 2020, přinesla především zcela zásadní modernizaci stanice Praha-Vysočany, jejíž původní nádražní budova se nacházela uprostřed kolejí. Přístup z podchodu byl pouze po schodech. Nyní jsou zde tři nová nástupiště, která umožňují pohodlný nástup do vlaků. Pro přístup je možné použít dva prostorné podchody vybavené eskalátory

a výtahy. Odbavení cestujících probíhá v nové nádražní budově, k dispozici mají také obchod a toalety.

Lepší komfort získali rovněž cestující ve stanici Praha-Horní Počernice, kde stávající ostrovní nástupiště doplnilo nové vnější u nádražní budovy. Ta prošla během stavby celkovou obnovou. Moderní nástupiště i zrekonstruovanou čekárnu má

nyní také zastávka v Zelenči. Na souběhu tratí do Neratovic a Lysé nad Labem vznikl regulérní tříkolejný úsek. Jeho součástí je již zmíněná nová zastávka Praha-Rajská zahrada. Ve spolupráci s hlavním městem Prahou se buduje nová lávka, která propojuje místní část Hutě se stanicí metra Rajská zahrada. Tím vznikne nová přestupní vazba mezi vlakem a MHD.



Začíná renovace nádraží ve Františkových Lázních

Ještě před koncem roku jsme podepsali smlouvu se zhotovitelem rekonstrukce nádražní budovy ve Františkových Lázních. Fasáda objektu získá původní historickou podobu, modernizací projdou vnitřní prostory.

Nádraží ve Františkových Lázních je součástí památkové rezervace, celá rekonstrukce budovy se proto bude provádět v souladu s požadavky památkářů. Její výsledek bude působivý. Střeše a fasádě se vrátí původní vzhled, a to jak barevností a materiály, tak i modelací historických říms. Stavební úpravy v interiéru pak zahrnou kompletní obnovu podlah, stěn a podhledů a repasi dveří. Zmodernizuje se odbavovací hala i pokladny. V horních patrech dojde k úpravě prostor celkem 11 bytů.

Renovaci projde také hlavní vchod do odbavovací haly a zřídí se přístupové chodníky přímo na 1. nástupiště. Všechny vstupy budou bezbariérové. V těsné blízkosti budovy se vybudují cykloboxy, parkovací stání pro kola i místa s možností nabíjení elektrokol.

Oprava nádraží má za sebou první úspěch ještě před samotným startem prací – v soutěži o Stavbu Karlovarského kraje získal projekt rekonstrukce 1. místo v hodnocení odborné poroty. Přípravné stavební práce začaly na přelomu roku, úplně hotovo bude na jaře 2025.

Nabídkou exkurzí pro školy chceme oslovit naše budoucí kolegy

Je páteční ráno a Plzeň zasypává první sněh této zimy. Před budovou sevřenou ze všech stran kolejemi postává hlouček deváťáků z bolevecké základní školy. Na programu mají exkurzi na jedno z klíčových pracovišť Správy železnic v plzeňském železničním uzlu.

TEXT | Tomáš Johánek

Ústřední stavědlo Triangl, cíl naší exkurze, leží v trojúhelníku, který tvoří tratě z Plzně do Prahy a do Českých Budějovic a jejich spojka. Sídli zde především výpravčí a dispečerů řídicí provoz jak na hlavní trati do Berouna, tak v samotném plzeňském uzlu a na vybraných regionálních tratích. A proč ukazujeme žákům právě toto pracoviště? „Hledali jsme místo, kde bychom přímo v prostředí železnice žákům a studentům představili profese, ve kterých dlouhodobě najdou uplatnění. Je to účinnější než třeba návštěvy ve školách,“ říká organizátorka těchto exkurzí Radka Pistoriusová z Oblastního ředitelství Plzeň. Během zhruba dvouhodinové návštěvy se zde žáci seznámí s povoláním výpravčího, traťového dispečera, technika sdělovací a zabezpečovací techniky,

elektrotechnika pevných trakčních a silnoproudých zařízení a specialisty v oblasti železniční telematiky.

TŘI STANOVIŠTĚ PŘEDSTAVUJÍ RŮZNÉ PROFESE

Hostitelem žáků základní školy je přednosta plzeňského provozního obvodu Jaroslav Voldřich, který nejprve prozradí základní informace o pracovišti, na kterém se právě nacházíme, i obecně o naší organizaci. Následuje rozdělení dětí do tří skupin, které postupně projdou třemi stanovišti. Začínáme na řízení železničního provozu, které zde tvoří dva sály. Z menšího se řídí provoz na hlavní trati mezi Plzní a Berounem a na regionálních tratích z Pňovan do Bezdržic a z Ejpovic do Radnic. Druhý sál slouží pro řízení dopravy v samotném plzeňském uzlu, zejména na seřaďovacím



nádraží. Obecně se totiž provoz na hlavní trati z Prahy do Chebu včetně plzeňského osobního nádraží řídí z CDP Praha. Pracoviště v Plzni slouží pro část trati z Prahy do Chebu jako záložní. Neméně zajímavé jako pracoviště výpravčích a dispečerů je přízemí budovy, kde se nacházejí všechny technologie potřebné pro správné fungování sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a veškeré techniky na pracovišti výpravčích či dispečerů. Žáky zaujal především unikátní hasicí systém, neboť drahé technologie si vyžadují příslušné zacházení. Pokud by byl vyhlášen požární

poplach, místnosti se během zlomku sekundy zaplní plynem, který vysaje vzduch a zabrání tak šíření požáru. Díky tomu se minimalizují škody na samotném zařízení.

NEJLEPŠÍ PREZENTACÍ JE VŽDY PRAKTICKÁ UKÁZKA

Po prohlídce pracoviště řízení provozu následovala prezentace správy a údržby infrastruktury. Naši kolegové žákům představili svůj strojový park, konkrétně montážní vůz energetiků a motorový univerzální vozík. Žáci si mohli osahat třeba i ovládání některých zařízení, která našim kolegům výrazně pomáhají.

Dozvěděli se, jak funguje návěstidlo, k čemu vlastně máme výhybky a jak se taková výhybka přestavuje. Poslední částí exkurze pak byla již zmíněná stavědlová ústředna a sdělovací místnost, na blízkém přejezdu následovala prezentace přejezdového zabezpečovacího zařízení. „Budeme rádi, když podobné exkurze některé z žáků osloví a najedeme mezi nimi třeba naše budoucí kolegy,“ dodává Radka Pistoriusová. V Plzni se exkurze pořádají od loňského září jednou měsíčně, zatím se jich zúčastnilo přibližně 180 žáků a studentů. Letos se v přípravě exkurzí bude pokračovat.

Ověřování kybernetické bezpečnosti má interní audit pevně v rukou

Odbor interního auditu ve spolupráci s auditory ze společnosti Ernst & Young finišoval na přelomu loňského a letošního roku s prováděným auditem kybernetické bezpečnosti, který byl rozložen do období tří let. Z jeho výsledků pramení řada nápravných opatření.

TEXT | Přemysl Šrámek

Na základě doporučení odboru interního auditu přijaly Správa železniční telematiky (SŽT), odbor bezpečnosti a krizového řízení a odbor personální odpovídající nápravná opatření. S některými z těchto opatření se poté měl možnost setkat téměř každý zaměstnanec naší organizace – jednalo se například o zavádění vícefaktorového ověřování či zajištění kompletního proškolení všech zaměstnanců v oblasti kybernetické bezpečnosti.

Další doporučení směřovala také k optimalizaci technických bezpečnostních opatření, jejichž nasazení uživatel někdy ani přímo nepocítí.

V rámci prováděného auditu kybernetické bezpečnosti odbor interního auditu spolupracuje se SŽT při provádění bezpečnostních testů. Za tímto účelem má k dispozici etické hackery z renomované společnosti ALEF NULA. Průběžně se v rámci testů za využití technik sociálního inženýrství (phishing,

phishing) ověřuje odolnost zaměstnanců organizace vůči různým útokům, tedy zejména to, zda „skočí etickým hackerům na špek“. V případě, že etický hacker požadované údaje získá, je zaměstnanec následně ihned proškolen, na co si má dávat větší pozor, a současně je požádán o okamžitou změnu kompromitovaných přihlašovacích údajů.

Úsek kybernetické bezpečnosti SŽT vydal tzv. desatero



kybernetické bezpečnosti. Základním stavebním kamenem kybernetické bezpečnosti totiž není odbor interního auditu ani SŽT, ale jste to vy – běžní uživatelé informačních

systémů a aktiv Správy železnic. V této oblasti platí: Když něco nevíte, ptejte se. Když si nejste jistí, nejdříve si informace o odesílateli či účelu sdělení ověřte!

Choceňský tunel se stal svému staviteli osudným

Tunel, který už není tunelem. Přitom byl jedním z prvních u nás, ale známe jej asi nejvíce kvůli smrti jednoho z prvních stavitelů českých železnic. Skrývá však také jedno dosud nerozluštěné tajemství.

TEXT **Marek Binko**

Prvním státním železničním podnikem na našem území se stala Severní státní dráha (NStB), jejíž premiérovou stavbou byla v letech 1842 až 1845 trať z Olomouce do Prahy. Na ní se postavily celkem tři tunely – Tatenický, Třebovický a Choceňský – ale ani v jednom už dnes vlaky nejezdí. Vzhledem k tomu, že na do té doby postavených železnicích v českých zemích žádné tunely nebyly, šlo o první svého druhu u nás. Meandr Tiché Orlice v hlubokém údolí Peliny před Chocní si vyžádal stavbu tunelu o délce 248 metrů. Ražba v opukovém masivu začala 27. března 1843, tunel byl dokončen 17. července 1845, aby první vlak z Olomouce do Prahy mohl

slavnostně projet 20. srpna téhož roku. Přestože byl postaven rovnou jako dvoukolejný, až do roku 1872 v něm byla pouze jedna kolej.

Ona nešťastná památná událost se zde stala 9. září 1845, tedy jen několik dnů po zahájení provozu. Stavitel tohoto úseku dráhy Jan Perner se vracel z Olomouce k rodičům do Pardubic. Po projetí Choceňského tunelu sestoupil na stupátko vozu a vyklonil se, snad aby se podíval zpět na tunelový portál. Hlavou narazil do sloupu u vjezdu do nádraží. Dojel ještě k rodičům, kde ale druhý den zemřel. Bylo to tři dny po jeho třicátých narozeninách.

Po 2. světové válce se pomalu a velmi ztěžka rozbíhaly projekty na zvýšení kapacity



FOTO autor

Moderní železnice

československých železnic. Choceňského tunelu se týkaly hned dva záměry. Jedním z nich byla elektrizace tzv. 1. hlavního tahu z Čierné nad Tisou do Prahy a do severočeské hnědo-uhelné pánve. Druhým pak ztříkolejnění úseku Česká Třebová – Choceň. I s přihlédnutím k nedobrému technickému stavu tunelu byla jeho demolice a nahrazení 30 metrů hlubokým zářezem jasným řešením. Tento záměr se realizoval za provozu v letech 1947 až 1950. Tunel byl nejprve vyztužen železnými skružkami a poté postupně odstřelován. Součástí stavby

se stal i elegantní železobetonový most pro silnici z Chocně do Ústí nad Orlicí. Ten se začal stavět ještě na terénu, než byl tunel odtěžen. V dalších třech letech byly postaveny betonové obkladní zdi s galeriemi. Třetí kolej z České Třebové do Chocně nikdy nedorazila, její torzo v zářezu slouží jako výtazná kolej.

A ono slíbené tajemství? Při ražbě tunelu se v srpnu 1844 našly úlomky ryzího železa. Vědci tehdy ani dnes se neshodli na jejich původu. Možná vznikly přírodními procesy, možná jde o meteorit, nevíme.

Co se děje v regionech

MEZI ROŽDALOVICEMI A NEMYČEVSI SE OPRAVILY ČTYŘI PŘEJEZDY

Na trati Jičín – Nymburk město prošly obnovou v průběhu podzimních měsíců čtyři přejezdy v úseku Rožďalovice – Nemyčeves. Zmodernizovalo se hlavně zabezpečovací zařízení, které nyní zajistí vyšší bezpečnost provozu na železnici. Stávající technologie zabezpečení železničních přejezdů, VÚD a AŽD 71, sloužily od konce 80. let minulého století. Jejich ovládání zajišťovaly kolejové obvody, celé zařízení již bylo na konci své životnosti. Klíčovým impulsem k opravě byla opotřebenost funkčních částí, snížený izolační odpor výstražníků a kabelů, zvýšená poruchovost či chybějící náhradní díly. Novou technologii železničních přejezdů s reléovou logikou doplňují elektronické prvky, umístěna je v technologických domcích s ocelovou konstrukcí a ochrannou vrstvou proti vandalskému grafiti. Vnitřní technologie svým provedením a použitými komponenty splňuje všechny požadavky na moderní a dlouhodobě udržitelné zařízení pro bezpečný provoz. Pro lepší viditelnost nahradily plechové výstražníky s dvouvláknovými žárovkami nové plastové s LED diodami. Úpravou prošlo i hlavní napájení všech čtyř přejezdů.



NA NÁDRAŽÍ V PŘEŠTICÍCH JE NOVĚ OTEVŘENÉ PÁNSKÉ HOLIČSTVÍ

Obchodníkům z úseku náměstka pro obchodní a správní činnosti Oblastního ředitelství Plzeň se podařilo najít zájemce a obsadit prostory určené k pronájmu v Přešticích. Od začátku prosince je v tamní nádražní budově v provozu pánské holičství Central Barber. Další pobočku otevře toto holičství v příštím roce v jedné z obchodních jednotek právě rekonstruované budovy v Plzni.

V ROŽNOVĚ JE DEFINITIVNĚ HOTOVO

Od loňského února využívají cestující v Rožnově pod Radhoštěm bezbariérová nástupiště, pár dnů před Vánocemi se jim otevřela i samotná nádražní budova. V její blízkosti vzniklo veřejné parkoviště a nový přístupový chodník. Stavba probíhala od srpna 2022. První fáze rozsáhlé rekonstrukce byla zaměřena na kolejiště stanice. Změna konfigurace kolejí umožnila vybudovat dvě bezbariérová nástupiště, přístup k vlakům je po centrálním přechodu. Následně se práce přesunuly k nádražní budově, která prošla citlivou modernizací, vyrosl i nový technologický objekt. „Rekonstrukce nádražní budovy nám umožnila poskytnout cestujícím rozšířené



a moderní zázemí včetně komerčního prostoru a bezbariérových toalet. Objekt si zachoval původní charakter, navíc je citlivě spojený s novým technologickým zázemím,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKA DOPADLA NA VÝBORNOU

Na čtyřkolejném poškozeném železničním mostě v brněnské ulici Poříčí proběhla zatěžovací zkouška. Více než 180 let starý, památkově chráněný most byl poničený od loňského prosince, a to zřejmě kvůli stavbě protipovodňových opatření.

Zkouška měla ověřit stav mostu a jeho schopnosti bezpečně sloužit svému účelu po dokončení důležitých oprav. Výsledky jejího předběžného vyhodnocení přinesly povzbudivé zprávy. Kolej č. 3 byla prohlášena za přechodnou a bezpečnou pro provoz, což umožnilo ukončení téměř roční výluky. Od půlnoci 10. prosince 2023 se tedy obnovil provoz podle plánovaného jízdního řádu na období 2023/2024.

Díky zprovoznění kolejí již některé vlaky nebudou nuceny zadržet na brněnské dolní nádraží, což zkrátí cestovní časy a zlepší plynulost dopravy pro všechny, kdo využívají tuto trasu.



BRANDÝS NAD LABEM – ČELÁKOVICE**6. listopadu**

Na přejezdu mezi Brandýsem nad Labem a Čelákovicemi se po poledni střetl osobní automobil Honda CR-V s Os 19417, kterým byl motorový vůz řady 809. Jedna osoba v automobilu byla zraněna těžce a další dvě lehce. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 300 tisíc Kč.

DOLNÍ RYBNÍK – JIRKOV**8. listopadu**

Odpoledne se na přejezdu mezi odbočkou Dolní Rybník a nákladním železničním stávkem Jirkov střetl osobní automobil Hyundai Tucson s Os 16810, kterým byla motorová jednotka řady 654. Při střetnutí byl těžce zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 830 tisíc Kč.

PELHŘIMOV**9. listopadu**

V ranních hodinách se na přejezdu v obvodu stanice Pelhřimov srazil nákladní automobil Mercedes Benz Actros s Os 18404 (motorová jednotka řady 814). Jeden cestující byl ošetřen na místě, nikdo další nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 2,7 milionu Kč.

**LUŽICE – MORAVSKÁ NOVÁ VES****15. listopadu**

Ke střetu traktoru s Nex 52579 došlo dopoledne na přejezdu mezi stanicemi Lužice a Moravská Nová Ves. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 530 tisíc Kč.

PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ**20. listopadu**

Na pražském hlavním nádraží odpoledne nedovoleně odjel od nástupiště Os 2555 a projel odjezdové návěstidlo S32 s návěstí zakazující jízdu. Vlak byl zastaven funkcí Generální stop 279 metrů před stojícím vlakem Os 9144.

POUTNOV – TEPLÁ**25. listopadu**

Nad ránem najel Os 7119 tvořený motorovou jednotkou řady 818 mezi Poutnovem a Teplou na spadlý strom. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,5 milionu Kč.



Cestování vlakem je pro mě inspirací i zdrojem nových poznatků

Železnice je jeho velkým koníčkem, má pod palcem správu tratí a řízení provozu na nich v dopravně extrémně vytíženém středu Čech. Dnes a denně musí řešit situace, které se týkají tisíců cestujících. To je stručná vizitka Vladimíra Filipa, ředitele Oblastního ředitelství Praha.

TEXT | Tereza Cabicarová

Jak dlouho působíte v naší organizaci? Co předcházelo tomu, než jste se dostal na současnou pozici?

Ve Správě železnic působím již 15 let. Po ukončení vysoké školy jsem pracoval na různých provozně-ekonomických pozicích u ČSD, následně ČD a nyní ve Správě železnic. Než jsem se stal ředitelem OŘ Praha, vedl jsem Oblastní ředitelství Hradec Králové.

Chtěl jste vždy působit na železnici? Proč jste se vůbec rozhodl pro práci na dráze?

Ano, vždy jsem chtěl působit na železnici, celý život mi byla blízká. V průběhu života jsem se zajímal o všechny druhy dopravy, ale nejvíce o tu železniční. V rámci cestování, které mám rád, jsem sbíral znalosti i v oblasti železničního zeměpisu. Mé pracovní zkušenosti začínaly ještě za studia na vysoké škole, kdy jsem si udělal provozní zkoušky na průvodčího a vlakvedoucího a následně jsem ve volných chvílích vykonával funkci revizora ČD. Tyto pozice mi umožnily poznat provoz železnice přímo tam, kde se bezprostředně odehrává.

Jaké jsou vaše hlavní pracovní cíle na letošní rok?

Zajistit maximální spolehlivost a bezpečnost železniční dopravy v rámci Oblastního ředitelství v Praze. Naši oblast čekají významné stavby, například na trase Praha-Smíchov – Beroun a na Masarykově nádraží, pokračovat budou stavby Praha-Bubny – Praha-Výstaviště či Mstětice – Čelákovice. Nelze opomenout ani významnou rekonstrukci Branického mostu. Budeme také realizovat cyklickou údržbu koridorů s cílem zvýšit spolehlivost provozu a maximálně eliminovat poruchové stavy. Cílem těchto akcí je provádět opravy co nejvíce v nočních hodinách za současného využití moderních údržbových strojů, což ve výsledku znamená snížení omezení



provozu, které se dotýká zejména cestujících. Tyto práce budou probíhat na úsecích dlouhých přes 50 kilometrů. Dalším cílem je zajistit bezporuchový provoz na tratích, které zatím neprošly rekonstrukcemi a jsou klíčové pro nákladní dopravu; zejména se jedná o tzv. pravobřežku, konkrétně v úseku Liběchov – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín. Poslední oprava proběhne na Posázavském pacifiku v úseku Čerčany – Sázava, kterou jsme zkoordinovali s rekonstrukcí mostů v Sázavě. Akci chceme přizpůsobit časově tak, aby byla trať ještě před začátkem letních prázdnin průjezdná a my díky tomu neomezovali tradiční nápor letních turistů, trempů, chatařů či vodáků, kteří zde hojně cestují. K tomu samozřejmě patří každodenní práce, jako je údržba veškerého majetku Správy železnic, který patří pod mé oblastní ředitelství, včetně veřejného prostoru pro cestující. Zde je cílem nabídnout

jim veškerý komfort a odpovídající standard železniční dopravy. Rád bychom rozšiřovali nové typy služeb pro veřejnost, které jsou zvykem v nákupních centrech, třeba fitness centra. Ta plánujeme otevřít v nově opravených výpravních budovách v Praze-Vysočanech, Praze-Radotíně nebo Berouně.

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

Jsem rád, že má práce je i mým koníčkem. Rád ve volném čase poznávám zajímavá, nejen železniční místa ve všech koutech naší republiky, ale i za hranicemi. To mi v mé profesi umožňuje i následné srovnávání a případné využití poznání ke zlepšení v oblasti správy OŘ Praha. Díky cestování mám možnost se setkávat se zajímavými a inspirativními lidmi, kteří jsou stejně zapálení do železnice i dalších odvětví.

Další edice VTS přináší pohled do historie i současnosti dráhy

Všem zájemcům je k dispozici již devátá edice Vědeckotechnického sborníku Správy železnic. Přináší celkem sedm příspěvků zaměřených jak na historii železnice, tak i na aktuální témata. Sborník navazuje na 47 čísel VTS Českých drah.

TEXT | Tomáš Johánek

První příspěvek se věnuje proměně role Mezinárodní železniční unie UIC během jednoho století a jejímu vlivu na rozvoj železniční dopravy v Evropě i ve světě. Text Provoz a výroba lokomotiv E 499.0 v letech 1954 až 1959 mapuje uvádění lokomotiv E 499.0 do pravidelného provozu na slovenských a později českých tratích. Příspěvek K Rozhodčímu soudu při HK ČR a AK ČR pojednává o rozhodčím soudu a rozhodčím řízení. Další text se opět vrací do historie a připomíná výročí 150 let od příjezdu prvního vlaku Rakouské severozápadní dráhy do Prahy.

Příspěvek Přínosy Automatického stavění vlakových cest v základních dopravních situacích se zabývá možnostmi funkce Automatického stavění vlakových cest v různých typech dopravních situací (v závislosti na provozních a infrastrukturních vlivech). Charakterizuje přínos automatizační funkce v základních dopravních situacích na jednokolejních tratích. O nehodových událostech na přejezdech a jejich počtu, který ani přes velké investice do zvýšení zabezpečení přejezdů stále výrazněji neklesá, je příspěvek Rušení železničních přejezdů. Autoři článku se snažili vystihnout

legislativní proces a aktuální problémy, které se vyskytují při rušení železničních přejezdů.

Další text, konkrétně Malé detaily – velké překážky v bezbariérové přístupnosti se zaměřuje na drobné, ale zásadní detaily návrhu nově budovaného bezbariérového prostředí železničních stanic (zastávek) a jejich okolí, které bohužel často unikají pozornosti a které se opakovaně objevují při posuzování shody notifikovanou osobou.

VTS Správy železnic je k dispozici na webu: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/vts>.



Pro velký zájem se konaly hned dva technické workshopy

Velký zájem studentů nás loni přiměl k tomu, že jsme pro ně připravili hned dva technické workshopy. Druhým důvodem pak byla snaha oslovit více studentů, kteří nám potenciálně mohou pomoci vyřešit poptávku po nedostatkových specializovaných profesích.

TEXT | Eva Rubešová



První workshop se konal 24. listopadu v eventovém prostoru Spojka v pražském Karlíně, a to pod názvem Digitalizace a nové technologie v zabezpečení železnice. Dvacítce studentů ze středních a vyšších odborných škol jsme postupně prezentovali vize a strategie zabezpečení železniční dopravy, zabezpečení přejezdů, nové trendy v diagnostice zabezpečovacího zařízení a moderní způsoby napájení železniční sítě. Studenti se rozdělili do čtyř týmů a pod vedením zkušených mentorů se snažili najít řešení zadaných úkolů. Následně svoje vize představili ostatním studentům a mentorům. O svých řešeních a nápadech diskutovali jak mezi sebou, tak i s našimi odborníky. Podle toho, jak se kdo uměl prosadit a s jak zajímavými nápady přicházel, se jednotliví mentoři rozhodli o tom, kdo ze studentů dostane nabídku tříměsíční placené stáže, která se

bude konat od února do května. Tři studenti ji budou absolvovat v Centru techniky a diagnostiky, dva na odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky a jedna studentka na odboru elektrotechniky a energetiky. Kromě přidělení role v týmu jsme si pro ně připravili šest zajímavých exkurzí. Společně se podíváme na CDP Přešov, do trakční napájecí stanice na Zahradním Městě (včetně elektrodyspečinku Křenovka), na dvě vybrané stavby, na trať pod ETCS a do Virtuplexu, kde si budou moct ve virtuální realitě prohlédnout některou novou nádražní budovu Správy železnic.

DRUHÝ WORKSHOP ŘEŠIL I NOVÝ TUNEL DO BEROUNA

Druhý technický workshop se pak konal 1. prosince v karlínské Truhlárně. Byl koncipovaný také pro dvacet vysokoškoláků. Téma bylo Z Plzně do Prahy za méně než

hodinu. Event se zabýval zejména výstavbou Berounského tunelu. V rámci čtyř týmů si studenti vyzkoušeli roli investora, obce, zájmových skupin a propagační agentury. Pod vedením mentorů si připravili argumentační matici, kterou postupně představili. Bylo zajímavé pozorovat jejich neotřelý a inovativní pohled na významnou novostavbu Správy železnic, na její výhody i negativní externality, se kterými se běžně potýkají kolegové ze Stavební správy západ. Studenti se s tématem setkali v takové šíři a hloubce poprvé v den konání akce, přesto byli schopni zajímavě prezentovat celý projekt. I z tohoto workshopu se vybere jen několik málo studentů, konkrétně osm, kteří nastoupí do speciálního programu tříměsíční placené stáže, tentokrát ve Stavební správě západ. I tato skupina se v rámci programu podívá na vybraná pracoviště

Správy železnic. Cílem je, aby se studenti za krátkou dobu seznámili s podnikovou kulturou a činnostmi, které provádí Správa železnic, a hlavně aby získali potřebný nadhled a respekt k jednotlivým profesím na železnici. Po skončení programu jim bude nabídnuta další pracovní spolupráce.

Z předloňského ročníku u nás pracuje šest z osmi vybraných studentů, z předchozího pak o jednoho více. Technický workshop je jedinečný projekt tohoto druhu v ČR a považujeme ho za velmi užitečný náborový nástroj. Plánujeme v tomto trendu pokračovat i v letošním roce. Technické workshopy studentům otevírají dveře a přibližují je k zajímavé kariéře. Cílem obou akcí bylo vtáhnout účastníky do změny vnímání české železnice, která se čím dál rychleji modernizuje a přizpůsobuje novým požadavkům cestujících.

NAŠI STROJVEDOUcí SE ŠKOLILI NA ETCS

I strojvedoucí naší organizace budou jezdit s drážními vozidly na tratích vybavených zabezpečovacím systémem ETCS. Před zavedením výhradního provozu musí systém dokonale poznat a sžít se s ním. Proto absolvují školení a teoretické poznatky zkusili v praxi. Například v prosinci se školilo 10 strojvedoucích montážních vozidel trakčního vedení z Oblastního ředitelství Plzeň. S montážním vozem pro opravu a údržbu trakčního vedení jeli po lokální trati z Rokycan do Mirošova i po koridoru z Plzně do Berouna, aby si vyzkoušeli základní chování systému při vjezdu do oblasti pod ETCS, jejím opuštěním nebo jízdě na přivolávací návěst.



VÝPRAVČÍ SE LOUČILI S BOHOSUĐOVEM

Díky modernizaci trati a instalaci moderního zabezpečovacího zařízení, které zvýší bezpečnost a plynulost dopravy, skončila dopravní služba výpravčího ve stanici Bohosudov. Řízením oblasti je nově pověřen výpravčí z Teplíc. Pro cestující zde byla nově vybudována bezbariérová zastávka splňující standardy pro kulturu cestování dnešní doby. Dopravní zaměstnanci se přemístili podle potřeb provozního oddělení Ústí nad Labem do dalších stanic.



NÁSTUP ZIMY ZVLÁDLI NAŠI KOLEGOVÉ NA JEDNIČKU

První prosincový víkend prověřil připravenost našich organizačních jednotek na zimní období. Nejhorší situace byla na jihu Čech, kde se koridorové tratě dařilo držet v provozuschopném stavu. Mimořádný příděl sněhu a kalamitní stav výrazněji zkomplikoval železniční dopravu zejména na šumavských tratích. V „souborji“ se sněhem a následným mrazem však naši zaměstnanci obstáli.



Obdivuhodná věrnost práci, kterou si sám vybral

Strávit 30 let v jednom zaměstnání není dnes zrovna pravidlem. Zástupce velitele pražské jednotky HZS Správy železnic Radek Hunal nastoupil k drážním hasičům v roce 1993 a celý svůj profesní život jim zůstal věrný.

TEXT | Tomáš Johánek

Velká část malých kluků touží být popelářem nebo hasičem. Radek Hunal se na popud svého kamaráda rozhodl pro druhou možnost a už 30 let působí ve službách státu, je drážním hasičem. Začínal úplně od píky, vypracoval se až na zástupce velitele pražské jednotky dnešního Hasičského záchranného sboru Správy železnic. To je dobrý důvod k malému ohlédnutí. „Na dráhu k hasičům mě přivedl můj dobrý kamarád. Tak dlouho při každé příležitosti svoji práci vychaloval, až jsem se nechal strhnout. A nikdy jsem svého rozhodnutí nastoupit nelitoval,“ říká dnes. Když začínal, bylo vybavení drážních hasičů, tehdy působících

pod hlavičkou Českých drah, poměrně skromné. Přitom ve srovnání se státními hasiči museli znát daleko více předpisů a v té době jezdili pouze drážní hasiči například likvidovat uniklé nebezpečné látky. Dnes je to úplně jinak, naši hasiči disponují nejmodernější technikou.

Ale zpět k jubilatovi. Co je vlastně náplní jeho práce? „Zastupuji velitele v době jeho nepřítomnosti a pak vyřizuji nejrůznější administrativní záležitosti,“ popisuje Radek Hunal. Na práci hasiče ho vždy bavil všudypřítomný adrenalin, žádný zásah nebyl stejný, každá situace vyžadovala jiné rozhodnutí. Není to

rozhodně jednotvárná práce, i když nyní si více než zasahování v terénu užívá poněkud monotónní práci u počítače. A co dělá ve volném čase? „Teď je to docela jednoduché. Stavíme dům, každou volnou chvíli tedy trávím tam,“ dodává s tím, že hodně času mu zaberou i jeho děti. A pokud mu ještě nějaký opravdu zbude, pak je čas na jeho velký koníček, metalovou muziku. „Poslouchám metal, opravdovou muziku, hráči a zpěváci metalu se za nic neschovají. Fakt musejí umět sakra dobře hrát, zpívat, chrčít, ječet a řvát,“ uvádí Radek Hunal na závěr příjemného setkání.



Naše fotosoutěž zná vítěze svého již 12. ročníku

Na konci listopadu jsme vyhlášovali vítěze již 12. ročníku Fotosoutěže Správy železnic. Porota musela vybrat z desítek přihlášených fotografií ty nej, ale jako každoročně to zvládla. A tak vládní salonek na pražském hlavním nádraží mohl přivítat úspěšné fotografy.

TEXT | Tomáš Johánek

Naše tradiční fotosoutěž, určená pro fotografy, jejichž koníčkem je focení železnice, zejména pak železniční infrastruktury či lidí pracujících na železnici, má také již tradičně tři kategorie – Železniční infrastrukturu, Pracujeme na železnici a Studentskou kategorii. Odborná porota vybírá tři nejlépejší fotografie v každé kategorii a pak absolutního vítěze. Návštěvníci webu fotosoutěže rozhodují o Ceně veřejnosti. Díky našim partnerům jsou ceny pro

nejlepší skutečně velmi zajímavé. Za to patří poděkování zejména cestovní kanceláři ČD Travel, Fotoinstitutu a Ateliéru v továrně Antonína Lavrenčíka.

A které fotografie se tedy nejvíce líbily? V nejsilnější zastoupené kategorii Železniční infrastruktura patří třetí místo Romanu Jarošovi a jeho Zrcadlení. Druhý skončil Radek Hortenský se snímkem Podzim a vítězem této kategorie se stal Zdeněk Adler s fotografií

Zimním údolím řeky Svitavy. Třetí místo v kategorii Pracujeme na železnici patří Martinu Nerodilovi a jeho dílu Tak jdu na to. Druhý byl Zdeněk Adler díky snímku Zatěžovací zkouška a porotu nejvíce zaujala kompozice Oprava přejezdu od Miroslava Volka. Ve Studentské kategorii se nejvíce líbila fotografie Tomáše Píši nazvaná Voolno – Stůj!!!, druhý byl Petr Souček se Symetrií a třetí David Kosík se snímkem Zlatý oblouk. Cenu

veřejnosti získal Zdeněk Adler za zachycení zatěžovací zkoušky mostu u Blanska. Fotografie Jarda pak zajistila absolutní prvenství Radku Hortenskému. Všechny úspěšné fotografie jsou k vidění na webu fotosoutěže: spravazeleznic.cz/fotosoutez. Zde najdete i podmínky účasti v dalším ročníku naší fotosoutěže, který odstartuje v březnu letošního roku. Gratulujeme ještě jednou všem vítězům a těšíme se na další krásné fotografie.



Radek Hortenský - Jarda



Zdeněk Adler: Zatěžovací zkouška

Bowlingové dráhy ovládl tým OŘ Ostrava

Finálové bowlingové klání o Putovní pohár generálního ředitele Správy železnic mělo na konci loňského roku jasného vítěze. Zástupci OŘ Ostrava zvítězili v 5. ročníku prestižního turnaje, přičemž se jim podařilo obhájit loňské vítězství.

TEXT | Martin Reil

Vítězná sestava ve složení Kristýna Koutná, Radomír Kočí, Vlastimil Motyka, Stanislav Peřina, Jiří Pilch a Miroslav Zedník těžila ze svých zkušeností i skvělé techniky. Turnaj se hrál nově systémem na čtyři kola, počítaly se výsledky všech zástupců jednoho týmu. V každém týmu musela hrát jedna žena a ta na začátek dostala bonus v podobě 40 bodů.

Po slavnostním nástupu všech 18 družstev se rozdělily příslušné bowlingové dráhy v pražském areálu Xbowling Prosec Duo. V úvodním dějství se rozehrál do mistrovských rozměrů Stanislav Peřina, kterým svým skvostným náhozem 244 bodů jasně ukázal, že úřadující šampioni jsou ve formě. Druhé dějství se odehrálo plně v režii hráčů OŘ Ostrava, kteří se vzájemně vyhecovali k nejlepšímu kolu celého turnaje, když svorně získali úctyhodných 1082 bodů. Třetí kolo by se dalo popsat basketbalovou terminologií, jako že favorit šetří síly ve třetí čtvrtině, aby provedl drtivý nápor ve finální.

Rozhodující kolo vrátilo všechno do starých kolejí. Ostraváci se prezentovali precizní hrou, se kterou nedávali jiným mužstvům

šanci, aby je případně dohnala. Fenomenální individuální představení zakončil pěknou finisou Stanislav Peřina, který potřetí pokořil hranici 200 bodů (celkově uhrál 831 bodů) a vybojoval si zlatou medaili mezi muži, kterých soutěžilo 75.

Tým OŘ Ostrava dosáhl parádního vítězství, které ozdobil několika rekordy, ovšem z nejlepšího náhozu ze všech se radoval Miroslav Jindřišek z týmu Stavební správa

západ, kterému se podařilo v jednom kole uhrát senzačních 247 bodů. Za vítězným týmem OŘ Ostrava skončili druzí zástupci OŘ Plzeň a třetí pak domácí OŘ Praha. Kategorii mužů ovládl člen vítězného družstva Stanislav Peřina, druhý byl Miroslav Jindřišek ze SS západ a třetí zástupce OŘ Praha Lukáš Štich. Ženám vládla Zdeňka Zitová z OŘ Plzeň, druhá byla Hana Burešová z OŘ Hradec Králové a třetí Jitka Stanislavová z CDP Přerov.



ČD TRAVEL

PF 2024



DOVOLENÁ
LÉTO 2024

- Zájezdy na léto 2024 si můžete rezervovat již nyní za výhodné first minute ceny. Aktualizujeme nabídku postupně tak, jak dostáváme ceny od hotelů.
- Vybrat si můžete i od našich spřátelených CK (Čedok, Exim, Fischer, Travel Family, TUI, Canaria, Mayer Crocus, Riviera aj.). Zde si zájezd VYBERETE, ale rezervujete si jej u ČD TRAVEL. Pak budeme moci snížit cenu zájezdu o případnou dotaci, která bude schválena na rok 2024. Pokud jej objednáte přímo u jiné CK, nemůžeme pak již změnit rezervaci.
- Pokud máte dotazy, napište nebo zavolejte (viz kontakty). Jsme připraveni vám poradit.

Mnoho zdraví v novém roce přeje kolektiv ČD travel

OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Setkání Drážního úřadu s dopravci

Na pravidelném setkání s dopravci na konci listopadu se diskutovalo o tématech, která aktuálně řeší železniční sektor:

- K 31. 12. 2023 zanikla působnost Drážního úřadu jako speciálního stavebního úřadu a veškerá stavební řízení přecházejí od 1. 1. 2024 na nově vzniklý Dopravní a energetický stavební úřad.
- Zkušenosti z výhradního provozu ETCS ukazují nutnost intenzivní spolupráce všech subjektů tak, aby byly co nejdříve odstraněny problémy s komunikací mezi traťovou a palubní částí.
- Představeny byly novinky v TSI (Technických specifikacích pro interoperabilitu) a aktuální postup implementace TSI TAP a TAF.
- Krzysztof Zubilewicz z Evropské agentury pro železnice přednesl zajímavou prezentaci k postupům udělování jednotného osvědčení o bezpečnosti dopravce a upozornil, čemu se mají žadatelé při podávání žádostí věnovat.
- Začala platit nová vyhláška o zdravotní způsobilosti osob.

Prezentace ze setkání i videozáznam konference jsou k dispozici na www.ducr.cz.

DÚ