

MODERNÍ ŽELEZNICE

**KLÍČOVÝM ÚKOLEM
BUDE ZAJIŠTIT
HLADKÝ PŘECHOD
na systém ETCS**

02

**VE VSETÍNĚ
JDEME
mílovými kroky
do finále**

04

**ŽELEZNICE
JE PRO MĚ
zaměstnáním
i velkým koníčkem**

06

**20 LET
S VÁMI**



Upravená vizualizace nového železničního mostu přes Vltavu

Představujeme upravenou podobu nového mostu přes Vltavu!

Návrh budoucího nového mostu přes Vltavu na pražské Výtoni má svou upravenou podobu. Vychází z jednání expertní skupiny složené ze zástupců naší organizace a řady dotčených subjektů. Pokud by šlo vše podle plánu, mohlo by se začít stavět v roce 2026.

TEXT **Tomáš Johánek**

Současný most přes Vltavu pochází z roku 1901, je již za hranici své životnosti a kapacitně nestačí narůstajícím požadavkům železniční dopravy. Nový most bude mít tři koleje a díky tomu se výrazně zvýší jeho kapacita na požadované parametry. Na Výtoni vznikne nová zastávka, ideálně napojená na MHD. Výrazně komfortnější překonání Vltavy bude čekat také pěší, maminky s kočárky, vozíčkáře a cyklisty. V neposlední řadě dojde ke kultivaci okolí. Analýza mezinárodní poradenské skupiny JASPERS, která je součástí Evropské investiční banky, nedávno potvrdila, že nový tříkolejný most je ekonomicky i technicky nejvýhodnější variantou. Expertní tým porovnal obě nejvíce diskutované varianty, tedy stavbu nového tříkolejného mostu a renovaci stávajícího ocelového mostu

s přístavbou třetí koleje. Ze závěrů studie vyplynulo, že stavba nového tříkolejného mostu vychází o minimálně 40 procent levněji, může být dokončena až o 1,5 roku dříve než rekonstrukce a nový most bude v souladu s technickými normami (TSI), nižší bude i hladina hluku a vibrací. Důležitým závěrem analýzy JASPERS také je, že rekonstrukce starého mostu by prodloužila jeho životnost pravděpodobně jen o zhruba 30 let. „Když vezmeme, že příprava obdobných dopravních staveb u nás trvá i několik desítek let, znamenala by varianta rekonstrukce potřebu téměř okamžitě znovu zahájit hledání řešení, co s mostem po dalších třech dekádách. Životnost nového mostu by přitom byla minimálně 100 let, při vhodné údržbě i 150 let,“ říká Pavel Paidar, ředitel odboru přípravy staveb Správy železnic.

ŘEŠENÍM BY BYL PŘESUN MOSTU DO NOVÉ POLOHY

Pokud by se rozhodovalo pouze na základě technických a ekonomických kritérií, bylo by rozhodnutí – s odbornými podklady, které jsou k dnešnímu dni k dispozici – jednoznačné. Výtoňský železniční most je však od roku 2004 také kulturní památkou, která je součástí Pražské památkové rezervace zařazené na seznam světového dědictví UNESCO. To rozhodování značně komplikuje a posouvá na úroveň, kde je nutné pečlivě zhodnotit váhu do jisté míry protichůdných společenských zájmů: potřeba modernizace dopravní infrastruktury, efektivita vynakládání veřejných financí či zachování technické památky v původní podobě. Potenciálně přijatelným kompromisem by i podle expertů JASPERS mohl být přesun starého mostu na jiné místo, kde by

STAVĚT BY SE MOHLO ZAČÍT V ROCE 2026

Vítězný návrh na podobu nového mostu se nyní dopracovává v rámci expertní skupiny složené ze zástupců institucí, které se na rozhodování o konečné podobě podílí. Návrh bude finalizován nejpozději do konce letošního roku a poté by měla následovat příprava dokumentace pro správní řízení k povolení stavby. Pokud se s přípravou začne v prvním čtvrtletí příštího roku, je reálné zahájení stavby v roce 2026 s dokončením v roce 2029.

sloužil jako lávka pro pěší a cyklisty. Hlavní město Praha se Správou železnic již varianty řešení analyzoval a v dohledné době zveřejní.

BEZ TŘETÍ KOLEJE TO NEPŮJDE

Spolek Nebourat nedávno zveřejnil studii, která například vyvrací potřebu další koleje na mostě a hovoří o tom, že kapacitu spojení dvou velkých pražských nádraží by šlo zvýšit například úpravou řízení provozu. V tomto směru jsou ale naši odborníci a nejen oni proti. „Zpracovatel studie prezentované spolkem

Nebourat chybně interpretuje vstupy do výpočtu kapacity vlaků a také účelově opomíjí některé výhledové linky. Rovněž zavádí nepřipustné zjednodušení odpovídající provozu metra, kdy všechny vlaky jedou spořádaně za sebou, což v případě železniční dopravy není možné. Navrhovaná stanice Praha-Vyšehrad je umístěna zcela nevhodně s ohledem na dopravní obslužnost území a vazbu na páteřní linky povrchové MHD. Nachází se v poloze, která není přijatelná ani pro ROPID a MČ Praha 2,“ vysvětluje Pavel Paidar.



NA NÁDRAŽÍ V KOLÍNĚ VZNIKNE NOVÝ PODCHOD

Výstavba bezbariérového přístupu na nástupiště v Kolíně je na spadnutí. Vybrali jsme už zhotovitele, do konce roku 2025 se zde postaví nový podchod a pro cestující se sníženou schopností pohybu se vybudují výtahy. Díky realizaci stavby získá nejfrekventovanější stanice ve středních Čechách bezbariérový přístup na všechna nástupiště. Nový podchod vznikne v místě stávajícího technologického tunelu, pohodlný přístup k vlakům zajistí výtahy. Současně se v celé stanici nainstaluje nový orientační a informační systém pro cestující.

S VÝBĚREM KONCESIONÁŘE PPP POMŮŽE EBRD

Proces financování modernizace současné trati do Kladna a výstavby nové na Letiště Václava Havla formou spolupráce se soukromým sektorem vstupuje do další fáze. V současné době hledáme koncesionáře, pomůže nám s tím Evropská banka pro rekonstrukci a rozvoj. Koncesionář zajistí nejen financování výstavby, ale i následnou provozuschopnost trati. Spolupráce se bude týkat minimálně všech úseků mezi stanicemi Praha-Velešlavín a Praha-Letiště Václava Havla, možná i úseku do Kladna.



ZAČALA MODERNIZACE TRATI MEZI KARLŠTEJNEM A BEROUNEM

Do roku 2026 obnovíme více než sedm kilometrů trati mezi Karlštejnem a Berounem. Stavba už začala a bude mít menší dopad na dopravu, než se původně očekávalo. „Pozitivní zprávou pro cestující je, že se práce obejdou bez úplného přerušení provozu. Kolem pracovních míst bude navíc možné jezdit rychleji než dosud; namísto běžně používaných 50 km/h se díky zavedeným opatřením bude projíždět osmdesátkou. Tím se sníží dopady stavby na pravidelnost vlaků,“ uvedl generální ředitel Jiří Svoboda.

Klíčovým úkolem bude zajistit hladký přechod na systém ETCS

Na zajištění provozuschopnosti železnice by příští rok mělo být k dispozici 20 miliard korun. Jaké bude jejich využití a které hlavní opravné práce se chystají, jsme se zeptali nového náměstka generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy Karla Švejdy.

TEXT | Tomáš Johánek



Na post náměstka pro provozuschopnost dráhy jste přešel z pozice ředitele investičního odboru. Budete moct využít své zkušenosti z této pozice? Má to nějaké výhody?

Na úseku modernizace jsem pracoval téměř 12 let, nejprve ve Stavební správě západ a poté na odboru investičním. Přešel jsem na něj v roce 2012 právě z úseku provozuschopnosti dráhy, kde jsem předtím působil 10 let, konkrétně u tehdejší SDC Karlovy Vary, dnešní součásti OŘ Ústí nad Labem. Věřím, že v nové funkci využiji své zkušenosti a znalosti získané na obou úsecích. Z oblasti modernizace využiji například detailní znalost investičních procesů u Správy železnic, od plánování, schvalování a projektování až po realizaci a financování. Myslím si, že jsem schopen reálně

posoudit, co je v rámci investic možné v blízké budoucnosti na síti realizovat a naopak, co je realizovatelné v určitém časovém úseku jen obtížně. Z toho nám následně vyplyne, na které prioritní úkoly a akce se musíme v rámci provozuschopnosti v konkrétním čase zaměřit. Provozuschopnost s modernizací musí být úzce propojena a musí se vzájemně, řízeně a vhodně doplňovat.

Peníze jsou vždy na prvním místě. Jaké jsou výhledy pro příští rok, pokud jde o finanční prostředky na zajištění provozuschopnosti dráhy?

Návrh rozpočtu naší organizace pro příští rok je v současné době již ve schvalovacím procesu. Přesná výše finančních prostředků, kterou budeme mít k dispozici, bude jistá až po schválení státního rozpočtu pro rok 2024, respektive po uzavření smlouvy o financování Správy železnic se Státním fondem dopravní infrastruktury. Bohužel stále nejsme v situaci, kdy bychom se SFDI měli víceletou smlouvu a měli tak o financích pro provozuschopnost, modernizaci i řízení provozu jasno na více let dopředu. Každopádně očekáváme, že při podpisu smlouvy se SFDI bude na zajištění provozuschopnosti dráhy přiděleno 18 miliard korun. K této částce bychom nově od roku 2024 měli dostat přiděleny další dvě miliardy na tzv. reinvestice k zajištění provozuschopnosti dráhy a na cyklickou obnovu. Celkově by tak mělo jít o 20 miliard korun.

snížení administrativní náročnosti a rychlejší zavádění inovací. Velmi důležitá je rovněž vzájemná komunikace a spolupráce nás všech uvnitř organizace.

Plánujete nějaké zásadnější změny ve fungování úseku provozuschopnosti dráhy?

Prvně bych chtěl uvést, že jsem zastáncem evolučních, nikoli revolučních řešení. Každopádně i evoluce může mít různou rychlost. Ke změně nám tak postupně bude docházet. Všechny, které chceme s kolegy zavést, mají jediný cíl, a to přispět k tomu, aby železniční doprava byla moderním, spolehlivým, bezpečným a přiměřeně komfortním způsobem dopravy.

Dá se už nyní říct, jaké největší opravné akce nás příští rok čekají?

Jako příklady plánovaných akcí lze uvést opravy traťových úseků Poříčany – Nymburk, Čerčany – Samechov – Sázava nebo Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí. Kromě toho připravujeme u všech oblastních ředitelství první reinvestice. Jednou z největších akcí tohoto druhu bude celková obnova šumavské trati z Nové Pece do Černého Kříže, významná bude rovněž cyklická údržba trakčního vedení mezi Lysou nad Labem a Starou Boleslaví.

Co to jsou reinvestiční akce?

Jedná se o akce investičního charakteru, jejichž základním a v podstatě jediným podstatným cílem bude prodloužení životnosti trati jako celku, po vyčerpání životnosti dílčích prvků infrastruktury (například kolejového roštu, stožárů trakčního vedení apod.). Dá se říct, že se bude jednat o nejužší rozsah rekonstrukce, bez změny účelu nebo parametrů trati (jednokolejná/víceokolejná, ne/elektrizovaná, traťová rychlost, třída zatížení atd.) či prostorového uspořádání stavby. Práce však budou mít charakter technického zhodnocení a tím se budou primárně odlišovat od oprav, které mohou být náplní podobné, ale nemají tak komplexní charakter.

ING. KAREL ŠVEJDA, MBA

náměstek GŘ pro provozuschopnost dráhy

Absolvent Fakulty ekonomické ZČU v Plzni a Fakulty provozně-ekonomické při ČZU v Praze nastoupil v roce 2002 k ČD, kde do roku 2008 působil v oblasti financování a účetnictví. V letech 2008 až 2011 zastával u SŽDC pozici ekonomického a následně technicko-ekonomického náměstka SDC Karlovy Vary. Poté přešel z úseku provozuschopnosti dráhy do úseku modernizace dráhy a od roku 2012 do dubna 2018 působil na pozici ekonomického náměstka Stavební správy západ. Od května 2018 byl ředitelem odboru investičního, v polovině října byl jmenován do současné funkce.

Nejvyšší prioritou a úkolem je přechod na evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS a postupné zavádění výhradních provozů.



MODERNÍ ŽELEZNICE

Vydavatel Správa železnic, státní organizace

Adresa redakce Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Kontakt redakce@spravazeleznic.cz Šéfredaktor Tomáš Johánek

Vedoucí projektu Kateřina Matásková Grafická úprava Sevenart s.r.o.

Výroba a distribuce České dráhy, Tiskárna Olomouc

Náklad 5 000 výtisků měsíčně Evidenční číslo MK ČR E 20966

Neoznačené fotografie archiv Správy železnic

V Lovosicích se opraví nádražní budova

Stavební ruch ve stanici Lovosice neuchvátí ani v příštím roce. Na právě probíhající modernizaci nástupišť zde naváže celková rekonstrukce nádražní budovy. Dojde k zateplení obvodového pláště i střeš, což spolu s dalšími úpravami přinese snížení provozních nákladů.

Současná nádražní budova v Lovosicích byla postavena v roce 1968 v rámci přestavby celé stanice. Zajímavou stavbu s vestibulem kolmo ke kolejím navrhl známý architekt Josef Danda. Nyní projde celkovou rekonstrukcí, která ale zachová její původní ráz.

Stavbaři provedou úpravy vnitřních dispozic tak, aby se zlepšila funkčnost

veřejných prostor. Zateplením projde jak obvodový plášť, tak i střeš. Další úspora provozních nákladů přinese rekonstrukce zdroje vytápění, rozvodných sítí a elektroinstalací. U budovy pak vznikne parkoviště a místa pro jízdní kola. Realizace prací se předpokládá od dubna příštího roku do srpna 2025.



Na jihočeském koridoru se testovala rychlost 200 km/h

Na nedávno dokončených nových úsecích čtvrtého koridoru se koncem října uskutečnily zkušební jízdy vlaku jedoucího rychlostí až 200 km/h. Cílem bylo mimo jiné prověřit reálné chování mostních konstrukcí při jízdě vlaků rychlostí nad 160 km/h.

Zjištěné poznatky se vyhodnotí pro případné použití těchto konstrukcí na vysokorychlostních tratích, tedy i pro rychlosti přes 300 km/h. Testovací jízdy probíhaly na nově vybudovaných traťových úsecích Soběslav – Doubí u Tábora a Sudoměřice u Tábora – Votice. Ke zkouškám posloužila naše vlastní lokomotiva Vectron. Samotné testy a vyhodnocení chování mostních konstrukcí se prováděly pomocí speciálních diagnostických zařízení Fakulty stavební ČVUT v Praze.

Při průjezdu zkušební soupravy vysokou rychlostí se ve spolupráci s Výzkumným ústavem kolejových vozidel také vyhodnocovaly aerodynamické efekty v tunelech. Experti se zaměřili zejména na stanovení tlakového zatížení vozidla a komfortu cestujících. Předmětem měření na nástupištích pak bylo stanovení aerodynamických účinků projíždějícího zkušební vlaku i spojů v pravidelném provozu a vymezení tlakových změn v blízkosti koleje.



Výrazně jsme posílili ochranu před kybernetickými útoky!

První listopadový den jsme spustili provoz jednoho z největších a technicky nejvyspělejších pracovišť kybernetické bezpečnosti ve státní správě. Nové dohledové centrum významně posílilo ochranu železniční sítě před narůstajícím počtem kybernetických útoků.

„Bezpečnost cestujících a celé železniční sítě České republiky je naší naprostou prioritou. Kybernetické útoky ohrožující kritické informační systémy Správy železnic mohou vést k vážnému narušení celorepublikové železniční dopravy s dopadem na cestující i zaměstnance. Z těchto důvodů věnujeme kybernetické bezpečnosti obzvlášť velkou pozornost,“ řekl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

„V rámci kybernetické bezpečnosti máme v plánu dlouhodobě investovat do ochrany důležitých informačních systémů. Vzhledem k obrovskému množství kritických systémů jsme se rozhodli vybudovat vlastní vysoce specializované pracoviště obsazené experty a odborníky na kybernetickou bezpečnost,“ uvedl David Miklas, ředitel Správy železniční telematiky.

Pražské hlavní nádraží má první automat na filtrovanou vodu

Na pražském hlavním nádraží jsme spustili provoz prvního automatu na kvalitní filtrovanou vodu do vlastní lahve. Jedná se o první z dvanácti filtračních stanic, které budeme postupně se startem Lokni instalovat na dalších nádražích v rámci projektu Železnice bez plastů.

Automaty na filtrovanou vodu budou umístěny v halách či hlavních korydorech nádražních budov, aby byly co nejlépe dostupné široké veřejnosti. Hlavním cílem projektu je motivovat cestující a návštěvníky nádraží ke snížení množství odpadu ve veřejném prostoru a nabídnout jim alternativu k balené vodě. Každý si zde bude moci načepovat do vlastní lahve kvalitní chlazenou filtrovanou vodu, a to buď perlivou, nebo neperlivou.

Díky novému tarifu Nádraží získá každý cestující půl litru neperlivé vody denně zdarma. Stejně automaty už fungují nebo v nejbližších dnech začnou fungovat ve stanicích Kolín, Praha-Smíchov, Hradec Králové hl. n., Náchod, Děčín hl. n., Plzeň hl. n., České Budějovice a Břeclav. V druhé fázi projektu pak budou filtrační stanice instalovány ve vybraných klíčových lokalitách na Moravě.



„Projekt Železnice bez plastů a s ním spojené automaty na filtrovanou vodu jsou jedním z mnoha kroků, které podnikáme pro zlepšení služeb a komfortu našich cestujících, a především pak v rámci naší dlouhodobé strategie udržitelnosti,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Vlaky mohou využívat systém ETCS na dalších tratích

Celoevropský zabezpečovací systém ETCS zajišťuje bezpečný provoz na další části třetího koridoru. Skončila totiž jeho instalace v úseku z Plzně do Chebu. Součástí stavby bylo i vybudování nového zabezpečovacího zařízení ve stanici Cheb. Práce probíhaly od konce roku 2019.

Jako první byla v roce 2021 aktivována radiobloková centrála ETCS pro úsek mezi Plzní a Chebem. V hlavních kolejích jednotlivých železničních stanic a ve všech mezistaničních úsecích se nainstalovalo 910 eurobalíz, které slouží ke komunikaci mezi traťovou a palubní částí ETCS. Úpravou prošla stávající staniční i traťová zabezpečovací zařízení, která zajišťují přenos dat o volnosti úseků, stavu jízdních cest a přejezdů a dalších informací do radioblokové centrály. V Chebu se pak nahradilo reléové zabezpečovací zařízení za elektronické, které se ovládá z jednotného obslužného pracoviště. Navíc umožňuje obsluhu z Centrálního dispečerského pracoviště v Praze.

Dalších více než 100 kilometrů tratí vybavených systémem ETCS přibýlo mezi Přerovem a Českou Třebovou. I zde stavbaři provedli úpravy stávajících staničních a traťových zabezpečovacích zařízení, v kolejišti přibýlo celkem 1254 eurobalíz.



Ve Vsetíně jdeme mílovými kroky do finále

Obyvatelé Vsetína se mají na co těšit. Už na konci letošního roku kompletně dokončíme kolejiště a všechna tři nástupiště, otevřeme nový podchod, v březnu příštího roku pak i zbrusu nový terminál. Současně pokračují práce v dalších částech stanice.

TEXT | Kateřina Veselá

Dlouho diskutovaná rekonstrukce vsetínské stanice se rozběhla v listopadu 2021 a i přes všechny složitosti doby se daří dodržovat harmonogram. Na jaře příštího roku se otevře nový terminál; to bude pro cestující i veřejnost klíčový okamžik, poslední práce na obou zhlavích už budou vnímat spíše okrajově. Jistotu zkouškou trpělivosti bude ještě rekonstrukce sousedního autobusového nádraží, která naváže na naši stavbu. „V rámci staničních úprav se změnilo nejen samotné kolejiště, ale také napojení na trať do Velkých Karlovic. Ve stanici bylo původně osm úrovnových nástupiště. Už teď se dokončuje poslední z celkem tří nových,“ říká Martin Kypr, hlavní dozor stavby ze Stavební správy východ.

Nejblíže k dopravnímu terminálu je vnější první nástupiště dlouhé 350 metrů, jeho střední část bude částečně sloužit i autobusům, směrem na Horní Lideč pak pokračuje jako jazykové s délkou 100 metrů. Od léta už stojí nové ostrovní nástupiště s délkou 350 metrů, které bude už na konci letošního roku přístupné podchodem. Budoucímu terminálu ustoupila v létě s velkou veřejnou rozlučkou původní nádražní budova. Do jara příštího roku tak budou cestující využívat provizorní prostory, kde jsou pokladny, sociální zázemí a drobný prodej. Rekonstrukce stanice za plného provozu vyžaduje maximální pozornost a součinnost našich kolegů z řízení provozu a dopravců. „Cestující přecházejí na nová nástupiště po vyznačených koridorech. Ukázněnost a trpělivost veřejnosti je příkladná, jsme



za to vděční, protože pohyb po staveništi není opravdu jednoduchý a příjemný,“ zdůrazňuje Kypr.

ZRUŠENÝ PŘEJEZD NAHRADÍ PODCHOD

Zrušil se také přejezd v ulici U Křivačkářny a od března se pracuje na podchodu, který následně plně nahradí i přechod ve Štěpánské ulici. Mezi těmito ulicemi se postavila nová silnice s mostem přes potok Rokytenu, která bude

sloužit jak autům, tak chodcům. „Tuto část bychom rádi otevřeli ještě letos, abychom mohli následně zrušit přechod ve Štěpánské ulici. Kompletní dokončení této části stanice pak předpokládáme v červnu příštího roku,“ pokračuje Martin Kypr.

Nejvíce pozornosti přitahuje nový terminál. Nejintenzivnější práce probíhají momentálně uvnitř budovy, která má dvě nadzemní a jedno podzemní podlaží. Hlavní prostory

pro cestující budou v odjezdové hale v přízemí a budou navazovat přímo na pokladny. V prvním patře vzniká ČD Lounge a prostor pro cestující s dětmi. V samostatné části budovy nad pokladnami se počítá se zázemím pro zaměstnance. V suterénu se plánují technologické místnosti a toalety pro cestující. Prostory budou vertikálně propojeny otevřeným schodištěm s výtahem a eskalátory. „Náš cíl je otevřít nový terminál pro cestující na konci

března příštího roku, termín je reálný pro nás i zástupce zhotovitele. S městem teď ladíme drobné detaily, třeba označení terminálu a podobně,“ uzavírá správce stavby Martin Kypr. V následujících letech čeká Vsetín druhá etapa přeměny přednádraží, která komplexně vyřeší infrastrukturu v okolí Nádražní ulice, u budovaného dopravního terminálu a parkovacího domu, a to včetně realizace nového autobusového nádraží.

Drážní hasiči dostali ocenění za obětavou práci

Letošní oslavy 70. výročí vzniku prvních profesionálních hasičských sborů na železnici byly zakončeny významnou událostí, která se odehrála v krásných prostorách pražského Trojského zámku. Vybraní zaměstnanci HZS Správy železnic získali zvláštní ocenění za zásluhy.

TEXT | Helena Čumpelíková

Symbolicky 70 zaměstnanců, jako připomenutí stejně dlouhé historie drážních hasičů, převzalo z rukou generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody a ředitele Hasičského záchranného sboru Správy železnic Jana Blechy pamětní medaili. Ze všech jednotek požární ochrany včetně aparátů HZS byli vybráni ti, kteří nad rámec povinností pracovali ve prospěch sboru, často na úkor svého času a rodiny,

a přispěli k upevnění postavení této složky v rámci železnice. Vedení naší organizace si dobře uvědomuje, s jakým nasazením členové hasičského sboru plní své úkoly. „Rád bych poděkoval všem hasičům, nejen těm oceněným, za jejich obětavou a tolik potřebnou práci. Jste důležitou organizační jednotkou Správy železnic, na kterou jsem právem hrdý a která má mou plnou podporu,“ uvedl Jiří Svoboda.

„Je před námi nelehký úkol, účinně reagovat na nové typy mimořádných událostí a současné trendy v zásahové činnosti v souvislosti s vysokorychlostními tratěmi nebo stavbou nových tunelů. Musíme rozšiřovat moderní techniku, zavádět nové technologie a věcné prostředky. To nám umožní zvýšení efektivity, akceschopnosti a mobility při zásahové činnosti,“ prohlásil Jan Blecha. V rámci slavnostní akce se



rovněž křtila publikace k 70. výročí založení hasičského záchranného sboru na železnici. Kniha mapuje poslední desetiletí vývoje této složky včetně mobilní požární techniky i věcných prostředků, které drážní hasiči využívají při řešení mimořádných událostí na železnici. Svou

premiéru na slavnosti měl i nový, prozatímní slavnostní prapor HZS, který bude brzy nahrazen praporem vyšiváním.

A co dodat závěrem? Jak je psáno na jedné straně praporu HZS: Služme dobře železnici, věrni svému praporu!

Most Oskar zabodoval i v mezinárodní architektonické soutěži

„Ačkoli byl všední den, scházeli se venkované v proudech...“ Byl čtvrtek 6. června 1839 a do Břeclavi na moravském pomezí přijel první zahajovací vlak z Vídně. Bylo to zásluhou soukromého podniku – Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB).

TEXT | Marek Binko

Přestože trasování této první parastrojní dráhy na našem území bylo nadčasové, vždyť jej používáme dodnes i pro rychlost 160 km/h, byla trať postavena jako jednokolejná a například mosty přes Dyji a její ramena v Břeclavi byly ještě dřevěné. Již v roce 1852 byl ale z Vídně do Břeclavi zaveden dvoukolejný provoz, přestože výstavba druhé koleje na hlavní trati KFNB až do Krakova trvala ještě více než třicet let. Most přes rameno Dyje, o kterém budou následující řádky, je dnes první velkou železniční stavbou po překročení státní hranice z Rakouska. Až k hlavnímu toku Dyje, na zhlaví stanice Břeclav, jde ale

o historické území Dolních Rakous, které bylo k Československu připojeno 31. července 1920 na základě Saintgermánské smlouvy, kdy mj. Železnice hrála důležitou roli.

Všechny mosty v Břeclavi a okolí byly koncem 2. světové války poškozeny německými okupanty, aby byl ztížen příchod Rudé armády. Most na trati z Vídně přes dyjské rameno byl opraven nejprve provizorně pro jednokolejný provoz, definitivní obnovy se dočkal až v průběhu 50. let. Koncem 60. let bylo původně dvoukolejné přemostění nahrazeno dvěma novými jednokolejnými mosty. Každý měl tři pole, krajní o délce 24 m byla trámová

s plnostěnnými nosníky a dolní, přímo poježděnou mostovkou, střední pole o délce 63 metrů byla vyztužena obloukem, tzv. Langerovým trémem. Při modernizaci trati v roce 1997 byl tento most ponechán, přestože konstrukce upevnění koleje neumožňovala rychlost vyšší než 100 km/h a navazující úseky byly připraveny na rychlost 160 km/h. O dalších 15 let později se ale stav mostu již zhoršil natolik, že byla potřeba jeho rekonstrukce.

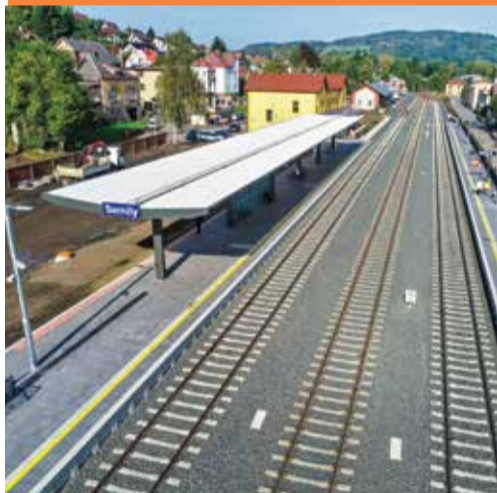
K tomu se přidal i požadavek Českých drah, které s Rakouskými spolkovými drahami připravovaly společný projekt spojení Vídně a Prahy vlaky Railjet. Projektční práce na nový

most, resp. dvojici mostů zpracoval David Rose se svým týmem z firmy EXprojekt, autorem architektonického návrhu je Václav Kocián. Ude o první železniční most v České republice se síťovanými oblouky. Jejich rozpětí je 97,5 metru, unikátnost mostu podtrhuje i šikmost přemostění 41 stupňů vůči toku ramena Dyje. Bílý oblouk se žlutými paprsky dal mostu jméno Oskar, tedy Slunce. Stavbu provedla společnost FIRESTA-Fišer v letech 2015–2016. V roce 2018 zvítězil v soutěži European Steel Bridge Awards v kategorii silničních a železničních ocelových mostů.

FOTO autor

Moderní železnice

Co se děje v regionech



NÁSTUPIŠTĚ V SEMILECH NABÍZEJÍ POKROČILÝ NÁSTUP DO VLAKŮ

Stanice Semily získala po opravené nádražní budově také moderní nástupiště a nový podchod. Stavba probíhala od loňského prosince a skončila v říjnu.

Cestující mají k dispozici dvě nová nástupiště, která díky své výšce umožňují pohodlný nástup do vlaku. Bezbariérový přístup k nim zajišťují šikmé chodníky. Stavbaři také odstranili už nevyhovující starý podchod a místo něj postavili kompletně nový.

Na dokončenou stavbu naváže investice města v podobě výstavby autobusového terminálu. Jeho vybudování zajistí přestup z vlaku na autobus přímo na prvním nástupišti. Následně bude možné vybudovat průtah městem a bytovou zástavbu v blízkosti nádraží.

DRONY BUDOU POMÁHAT NEJEN S MONITORINGEM NEPŘÍSTUPNÝCH PROSTOR

Na konci října zaměstnanci Správy železniční geodézie společně s drážními hasiči otestovali využívání bezpilotního snímkování pomocí dronů. Ty se mohou používat například pro monitoring svahových sesunů, odhalování rizika pádu skalních bloků či snímkování nepřístupných prostor nebo efektivní určování kubatur, třeba v rámci investiční výstavby.

V tomto konkrétním případě se jednalo o využití dronu na snímkování střechy nádražní budovy ve stanici Bzenec-Přívoz, která je určena k rekonstrukci. Použil se zde také přenosný mobilní skener BLKtoGO využívaný na skenování interiérů budov. Ve spolupráci se Správou pozemních budov OŘ Brno se interiéry naskenovaly, získaná data se následně vektorizovala, aby byla k dispozici pro projektční práce.

Velkou výhodou je, že lze následně všechno vyhodnotit z kanceláře a není potřeba se vracet na místo měření například z důvodu zapomenuté míry. Kromě vytvoření půdorysu budovy je možné v kterémkoliv místě provádět řezu, zobrazovat elektrické zásuvky, přesnou polohu oken a dveří či mít podrobně zobrazené krovky. Skener dokáže každou sekundu zaměřit přibližně 400 tisíc bodů. Do budoucna se předpokládá využití dronů i při vyšetřování mimořádných událostí na železnici.



NEVYHNUTELNÉ VÝLUKY SKONČILY, ÚSPĚŠNĚ JSME OPRAVILI DALŠÍ TRATĚ

Celých 40 dnů trvaly na přelomu října a listopadu výluky na trati Posázavského pacifiku v úsecích Týnec nad Sázavou – Zbraslav a Dobříš – odbočka Skochovice. Skončily 10. listopadu a v jejich rámci se provedla celá řada opravných prací.

Opravili jsme nástupiště na zastávce Skochovice, vyměnili dřevěné pražce, odstranili defektoskopické vady kolejnic, pokáceli nebezpečné stromy a podařilo se nám vyčistit ochranné sítě nad tratí včetně rozšíření dynamické bariéry v úseku Praha-Zbraslav – Vrané nad Vltavou. Uskutečnila se i oprava mostů s nevyhovujícími ocelovými nosnými konstrukcemi v úsecích Čerčany – Skochovice a Vrané nad Vltavou – Praha-Modřany. Konstrukce mostů byly z let 1899 a 1896. Jejich oprava se realizovala tak, že stávající dvojčité plnostěnné nýtované konstrukce byly sneseny a na upravené spodní stavby byly vloženy nové ocelové nosné konstrukce bez šterkového lože s přímým upevněním.

V úseku Vrané nad Vltavou – Praha-Modřany byl také poškozený deskový propustek. Podepsaly se na něm přívalové deště a musel být nahrazen novým železobetonovým rámovým propustkem s větší světlostí.



MEZI KŘINCEM A ODBOČKOU OBORA SE OPRAVILY DVA HISTORICKÉ MOSTY

Během 19denní výluky prošly komplexní obnovou dva historické ocelové železniční mosty na trati Velelily – Jičín, konkrétně v úseku Křinec – odbočka Obora. Ta mostům postaveným již v roce 1881 přinesla nový život.

Původní nosná konstrukce zůstala, odstranily se ale vadné části, které nahradily nové prvky. Namísto původních nýtů se použily nové šrouby, což přispělo k pevnosti a odolnosti mostů. Celá ocelová konstrukce prošla otryskáním a dostala nový nátěr v šedém odstínu. To nejen zlepšilo vzhled mostů, ale také zvýšilo jejich odolnost vůči povětrnostním vlivům.

Dále na mostech proběhla výměna dožitých mostnic, což zlepšilo geometrickou polohu koleje. Další oprava spočívala ve výměně úložných pražců, sanaci spodní stavby a výměně kolejnic v délce 25 metrů. Díky provedeným pracím se nejen zajistila vyšší bezpečnost provozu na železnici, ale také delší životnost obou mostů. Lze tak očekávat snížení nákladů na budoucí opravy a údržbu, což je významným přínosem pro provozovatele železniční sítě.



BĚLČICE – BLATNÁ**3. října**

V dopoledních hodinách se mezi stanicemi Bělčice a Blatná střetl Sv 98034 se čtyřmi zaměstnanci správy tratí, kteří pracovali v kolejišti. Dva byli na místě usmrceni a dva těžce zraněni.

OSTRAVA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ**5. října**

Odpoledne se v obvodu báňského nádraží stanice Ostrava hlavní nádraží srazila posunující souprava (2 lokomotivy řady 363 a nákladní vozy) se stojící lokomotivou řady 130. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 9,5 milionu Kč.

BRNO-ŽIDENICE**6. října**

Ve večerních hodinách se v obvodu odbočky Brno-Židenice střetl Mn 82720 s pracovníkem externí společnosti, který prováděl opravné práce na železničním svršku, a byl na místě usmrcen.

OLOMOUC-BĚLIDLA**17. října**

Na přejezdu v obvodu stanice Olomouc-Bělidla se dopoledne střetl nákladní automobil s Os 3542, kterým byl motorový vůz řady 843 s řidičím vozem v čele vlaku. Po střetnutí začal hořet nákladní automobil, následně řidič vlaku a osobní automobil, který stál na druhé straně přejezdu. Došlo ke zranění řidiče nákladního automobilu a dvou cestujících, na místě byl ošetřen strojvedoucí a vlakvedoucí osobního vlaku. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 36,2 milionu Kč.

**NOVÁ ROLE – STARÁ ROLE****25. října**

Odpoledne se na přejezdu mezi Novou Rolí a Starou Rolí střetl nákladní automobil s Os 17111, kterým byla motorová jednotka řady 844. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,8 milionu Kč.

**VOJKOVICE NAD OHŘÍ – KLÁŠTEREC NAD OHŘÍ****31. října**

Ve večerních hodinách došlo za jízdy Pn 53759 k poškození výstroje dráhy (návěstidel ve stanicích Vojkovice nad Ohří a Klášterec nad Ohří) nezajištěným výložníkem přepravovaného pracovního stroje. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 900 tisíc Kč.

Železnice je pro mě zaměstnáním i velkým koníčkem

Ředitel OŘ Ústí nad Labem Martin Kašpar je železničářem tělem i duší. V pracovní době se stará o provozuschopnost tratí a řízení provozu na severozápadě Čech, o víkendu tráví hodně času na museální dráze v Zubrnici, kde stál u obnovy provozu na tamní lokalce.

TEXT **Ivana Canincová****Jak dlouho působíte ve Správě železnic?**

K tehdejší Českým drahám – Správě dopravní cesty Ústí nad Labem jsem nastoupil 1. září 1996, takže letos je to 27 let.

Chtěl jste vždy působit na železnici? Čím jste chtěl být jako malý kluk?

Práce na železnici zaměstnávala řadu mých příbuzných, původně jsem chtěl jít ve šlépějích svého otce a dědy, kteří pracovali jako strojvedoucí. Neměl jsem však vyhovující smyslovou skupinu, a tak jsem se k dráze dostal oklikou přes vysokou školu.

Jaké jsou vaše hlavní pracovní cíle na příští rok?

Základním cílem je udržení provozuschopnosti na všech tratích v našem obvodu kromě tří výjimek, jde o dlouhodobě vyloučené tratě Horní Slavkov-Kounice – Loket předměstí, která je mimo provoz od roku 1997, Telnice – Oldřichov u Duchcova, kde je výluka od roku 2012, a Radejčín – Chotiměř. Tam se nejedná od roku 2013. U posledního jmenovaného úseku hledáme společně s úsekem modernizace nákladové příznivé řešení. Druhá trať v pořadí nás vydatně vytěžuje spíše mediálně. Chtěl bych poděkovat za reinvestice, které se mohou stát významným nástrojem pro zlepšení provozuschopnosti, v příštím roce bychom chtěli realizovat první akci v úseku Radonice nad Ohří – Louny, který byl před pěti lety vypuštěn z investiční akce Lovosice – Louny. Připravujeme ale další ucelené úseky. Velkým problémem je v našem regionu stav trakčního vedení. Máme bohužel nepříjemné prvenství v počtu mimořádných událostí tohoto druhu. Jejich hlavní příčinou je stáří trakčního vedení. Museli jsme se proto pustit do velkých oprav v místech, kde je investiční akce časově zatím vzdálená nebo kde není vůbec plánována. Bude to běh na dlouhou trať, ale začít jsme museli.

**Jaké další problémy musíte řešit?**

Dalším provozně kritickým místem jsou poruchy železničního spodku v Karlových Varech. Jde opět o dědictví minulosti, se kterým je potřeba se vypořádat. Aktuálně řešíme dvě místa na chodovském záhlaví stanice, trať je pod zvýšeným dohledem a děláme vše pro udržení provozu alespoň na jedné koleji. Stálou výzvou jsou pro nás úspory energií. Kromě technických opatření, která zavádíme postupně, je to zejména o osvětě. Každý z našich dvou tisícovek zaměstnanců má neustále „prst na spoušti“. A je potřeba vysvětlit, že uspořené prostředky lze použít pro zlepšení stavu pracoviště, technického vybavení nebo třeba zvyšování kvalifikace. I přes nutné personální úspory nerezignujeme

na výchovu nových provozních pracovníků jak v řízení provozu, tak v péči o infrastrukturu. Mravenčí práce už nese výsledky, řady našich kolegů rozšiřují mladí zaměstnanci.

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

Od železnice si „neodpočinu“ ani ve svém volnu, s tím už asi nic neudělám. Před 30 lety jsem s přáteli založil spolek Zubrnická museální železnice a před 15 lety jsem podepsal kupní smlouvu s tehdejší SŽDC a celou trať jsme si koupili. Je to taková 19 km dlouhá a 5 až 15 metrů široká „zahrádka“, o kterou je nutné se starat. Od roku 2019 už ve vedení spolku nejsem, byl čas to předat mladším a také už nemám tolik času.

V tunelu se trénovala součinnost složek IZS v případě nehody

Ejpovický tunel byl na den svatého Martina svědkem tragické události. Technická závada na podvozku vagónu způsobila vykolejení vlaku, ve kterém cestovalo celkem 130 osob. Zraněných bylo celkem 71, z toho 10 těžce. Vše ale bylo naštěstí jen jako.

TEXT **Tomáš Johánek**

Případná nehoda v nejdelším českém tunelu je noční můrou všech železničářů. Konec konců ke skutečné nehodě nákladního vlaku došlo v polovině srpna v jednom z nejdelších tunelů na světě, Gotthardském ve Švýcarsku. Právě ta se stala námětem taktického cvičení všech složek integrovaného záchranného systému (IZS). Vlak „vykolejil“ zhruba v polovině tunelu, což je asi dva kilometry od jednotlivých portálů. Místo nehody i čas byly zvoleny záměrně. Jednak s ohledem na provoz v tunelu a také proto, že provedení cvičení za ztížených podmínek (v tomto případě noční hodiny

a poloha vlaku hluboko v tunelu) lépe simuluje jednu z horších variant zásahu, které by mohly nastat.

Na místo se sjelo 23 jednotek požární ochrany. To odpovídá více než stovce cvičících hasičů. Mezi nimi byla i dvacítká drážních hasičů z JPO HZS Plzeň. Největší počet zasahujících jednotek se shromáždil u portálu Homolka (Ejpovice), odsud hasiči vjížděli do volného severního tubusu tunelu. Poté, co průzkumem zjistili lokaci havarovaného vlaku, zahájili záchranné práce. Evakovali nezraněné osoby přes bezpečnostní propojky mezi



tubusy, prováděli třídění zraněných podle vážnosti jejich poranění a následně je převáželi k portálu Chlum (Plzeň), kde je předávali zdravotníkům. Souběžně s touto činností probíhal i průzkum tubusů s cílem zjistit, zda se zde nenacházejí osoby, které opustily soupravu vlaku ještě před příjezdem jednotek. Veškeré záchranné práce se řídily ze štábu velitele zásahu, který mimo jiné jako podporu rozhodovacího procesu využil přímý přenos z kamer. Ty jsou součástí bezpečnostního systému tunelu. Cílem cvičení bylo také ověřit spojení mezi zasahujícími složkami v prostorách tunelu.

Celkem 63 kolegů dostalo ocenění za svou práci

Rytířský sál v budově generálního ředitelství byl první listopadový den svědkem slavnostního ocenění práce vybraných kolegů z celé republiky. Za přítomnosti generálního ředitele Jiřího Svobody se jich 25 stalo zaměstnanci roku, 17 obdrželo titul nováček roku a 21 bylo uvedeno do síně slávy.

TEXT **Tomáš Johánek**

Podle Jiřího Svobody se blíží ke konci další náročný rok a sluší se poděkovat za práci všem, kteří s maximálním nasazením pomáhají překonávat velmi složité období. Zatímco před dvěma lety se vše podřizovalo protiepidemickým opatřením, loni přišla energetická krize a letos je nutné vyrovnávat se s tlakem na maximální úspory. Osobně pak ocenil jednotlivé zaměstnance nominované v kategoriích Zaměstnanec roku a Nováček roku, další kolegy uvedl do Síně slávy. Nový náměstek pro provozuschopnost dráhy Karel Švejda následně osobně poděkoval těm, kteří se svým činem zasloužili o záchranu lidských životů nebo majetku.

ZAMĚSTNANEC ROKU

Ing. arch. Matyáš Hron – vedoucí oddělení OJ, SS VRT
Marcel Bortl – hasič technik specialista, HZS JPO Přešov
Radek Hunal – zástupce velitele, HZS JPO Praha
David Pošepný, DiS. – hasič strojník, HZS JPO Nymburk
Luděk Matoušek – velitel směny, HZS JPO Cheb
René Růža – zástupce velitele, HZS JPO Liberec
Ing. Pavel Mareš – technický dozor investora, OŘ Praha
Bc. Lenka Letáková – výpravčí, OŘ Praha
Ing. Pavel Průcha – technický náměstek ředitele OJ, SŽG
Ing. Petr Kuník – systémový specialista odd. technologie, přípravy výluk a výlukových JŘ, NŘP
Dušan Muránský – systémový specialista odd. vnitřní správy, EN

Bc. Kateřina Kulendíková – systémový specialista, kancelář ředitele, SSZ
Pavel Zapletal – traťový dispečer, CDP Přešov
Ing. Ondřej Winkler – systémový specialista odd. technologie a provozu, NŘP
Mgr. David Šorf – vedoucí odd. právní podpory veřejných zakázek, NPS
Ing. David Blahoš, MBA – vedoucí odd. provozu budov, NPS
Mgr. Miroslava Černochová – systémový specialista odd. dopravy, OŘ Ostrava
Jan Slovák – vedoucí provozu infrastruktury ST, OŘ Ostrava
Mgr. Karolína Pavlicová – systémový specialista odd. zadávání investic, NM
Ing. Miroslav Veliš – vedoucí odd. technické přípravy staveb, NM
Ing. Jakub Bazgier – ředitel SS VRT, NM
Vladislav Šlégr – výpravčí, OŘ Plzeň
Michal Janko – systémový specialista odd. dopravy, OŘ Ústí nad Labem
Ing. Rostislav Michalčík – vedoucí oddělení OJ, OŘ Ústí nad Labem
Bc. Vojtěch Jaruška – vedoucí odd. podpory vedení organizace, GŘ

NOVÁČEK ROKU

Daniel Menci – traťový dispečer, CDP Praha
Ing. Tomáš Toms – příprava stavební akce, SS VRT
Ing. Michal Repko – vedoucí odd. dispečera železniční infrastruktury, OŘ Brno
Mgr. Ondřej Hlubek – výpravčí, OŘ Brno

Ing. Miroslava Konfráterová – výpravčí, OŘ Brno
Robin Dubec – hasič strojník, HZS JPO Ostrava
Martin Kuklík – systémový specialista odd. výluk, OŘ Praha
Ondřej Mařha – výpravčí, OŘ Praha
Mgr. Jan Čibera – systémový inženýr ŽDC, SŽG
Ing. Jakub Lípa – připravatel stavební akce, SSZ
Vojtěch Kollmann – provozní pracovník v přípravě, OŘ Hradec Králové
Petr Sejkora – inženýr železniční dopravy ST, OŘ Hradec Králové
Bc. Jan Rotrekl – traťový dispečer, CDP Přešov
Zdeněk Kundrát – výpravčí, OŘ Ostrava
Ing. Martin Formáček – systémový specialista odd. technické přípravy staveb, NM
Bc. Šárka Veselá – výpravčí, OŘ Plzeň
Michal Hrubý – inženýr železniční dopravy SSZT, OŘ Plzeň



SÍŇ SLÁVY

Pavel Doupovec – komandující, OŘ Brno
JUDr. Helena Čumpelíková – vedoucí kanceláře ředitele, HZS
Pavel Žižkovský – systémový specialista odd. technického, OŘ Praha
Zdeněk Bartolen – výpravčí, OŘ Praha
Josef Nový – výpravčí, OŘ Praha
Hana Tůmová – dozorčí provozu, OŘ Praha
Ing. Vladimír Pokorný – geodet – kartograf ŽDC, SŽG
Ing. Milan Nový – systémový specialista odd. sestavy jízdního řádu západ, NŘP
Josef Zeman – bývalý zaměstnanec odd. vnitřní správy budov, EN
Ing. Evžen Šteif – systémový specialista odd. majetkového vypořádání Praha, SSZ
Vladislav Hroneš – vedoucí odboru energetiky a služeb, OŘ Hradec Králové
Ing. Ivan Kuna – vedoucí odd. ochranného pásma dráhy, OŘ Hradec Králové
Ing. Pavel Holas – vedoucí oddělení, OŘ Hradec Králové
Hana Provozničková – inženýr železniční dopravy ST, OŘ Hradec Králové
Ing. Blanka Karbanová – vedoucí specializovaného střediska, CTD
Ing. Milan Rath – náměstek ředitele OJ, CTD
Jan Bortel – náměstek přednosty provozního obvodu, OŘ Ostrava
Ing. Jaromír Carbol – technický dozor investora, OŘ Ostrava
Irena Kolářová – systémový specialista MTZ, OŘ Ostrava
Jan Hůrka – náměstek ředitele pro provoz infrastruktury, OŘ Plzeň
Josef Churaň – výpravčí, OŘ Plzeň

Železničářem roku je celkem devět našich kolegů

Velkého potlesku zaplněného Rytířského sálu se 1. listopadu dostalo celkem devíti zaměstnancům naší organizace, kteří svou obětavostí, rychlou reakcí či včasnou pomocí přispěli k záchraně lidského života, zdraví či majetku. A někdy šlo opravdu o vteřiny.

TEXT **Tomáš Johánek**

Příběhy to jsou různé, jedno mají společné – dobrý konec. Dva kolegové z CDP Praha **Martin Ašenbrenner** a **Jaroslav Mach** zabránili hroziící katastrofě v Poříčanech, kde dva vykolejené nákladní vozy přepravující vysoce hořlavý a toxický benzen zasáhly do průjezdného profilu sousedních kolejí. Pohotovou reakcí se jim podařilo zastavit tři vlaky osobní dopravy, které se blížily k místu vykolejení. Výpravčí **Pavčina Katolická** zachránila včasnou první pomocí a přivoláním záchranné služby život cestujícímu, který zkolaboval po výstupu z vlaku

ve stanici Bučovice. Hasič strojník z HZS JPO České Budějovice **Jan Vöfl** zase přispěl k záchraně života těžce zraněného řidiče z havarovaného kempingového auta u Písku. Další hasič, **Martin Tomica** z HZS JPO Ostrava, ve svém volnu poskytl předlékařskou první pomoc těžce zraněné ženě sražené vlakem u přejezdu v Jablunkově. Díky jeho rychlému a profesionálnímu zásahu celá událost neskončila ženinou smrtí.

Výpravčí z Prahy-Vršovic **Milan Gajdác** zase poskytl první pomoc a zavolal záchranáře ke stroje-doucím, který byl v bezvědomí.

Výpravčí – dispečer DOZ **Jiří Stříteský** v listopadu minulého roku při nedovolené jízdě vlaku za odjezdové návštěvnické ve stanici Čachnov zabránil použitím funkce Generální stop srážce s protijedoucím vlakem. Výpravčí **Rostislav Mucha**



pak okamžitým zavoláním drážních hasičů a vyžádáním vypnutí proudu v trakčním vedení kvůli přijíždějící hořící lokomotivě předešel rozsáhlým škodám na infrastruktuře i majetku dopravce. Posledním oceněným se stal signalista OŘ Plzeň **Jaroslav Hlouš**. Ten byl v Nýřanech přímým svědkem dopravní nehody, při které osobní automobil spadl do průjezdného profilu dráhy. Informováním výpravčího a přivoláním záchranářů přispěl k záchraně života řidiče automobilu a k odvrácení hrozby střetu vlaku s havarovaným autem. *Všem oceněným velice děkujeme.*

PREZENTOVALI JSME SE NA VELETRHU JOBCHALLENGE

JobChallenge je nejoblíbenějším a nejrozmanitějším pracovním veletrhem na Moravě. Každoročně ho navštíví více než 1500 studentů a absolventů vysokých škol. Tradičně ho pořádá Masarykova univerzita ve spolupráci s Mendelovou univerzitou a VUT v Brně. Letos se zde prezentovalo více než 70 firem a organizací z různých oborů, nechyběl ani stánek Správy železnic. Kolegyně z personálního odboru zde nabízejí studentům stáže v naší státní organizaci, prezentovaly jim možnosti uplatnění v řadě profesí. A o které pozice je největší zájem? Například o oblast IT, studenty zajímala také možnost podílet se na přípravě a výstavbě nových vysokorychlostních tratí.

PROJEKT VLAK NEZASTAVÍ! POKRAČUJE I LETOS

Preventivně-bezpečnostní projekt Správy železnic pokračuje i v letošním školním roce. Tentokrát jsme navštívili Střední školu elektrotechniky a strojírenství v Praze. Studenti se seznámili s prevencí bezpečnosti a rizikovým chováním v blízkosti železnice. Kdo ví, jak by se zachoval v krizové situaci? Uměli bychom poskytnout první pomoc? Ve druhé části programu si studenti měli možnost vyzkoušet resuscitaci na figuríně pod odborným dohledem hasiče záchranáře. Další přidanou hodnotou je přímá komunikace kolegyně personálistek se studenty a profesory. Představily stipendijní program Správy železnic, možnosti stáží či nejvíce poptávané profese.



SBÍRKA PRO POZŮSTALÉ POKRAČUJE

Až do konce prosince je možné přispět do veřejné sbírky na humanitární pomoc pro oběti a pozůstalé mimořádných událostí na železnici. Vybrané peníze jsou určeny pro oběti a pozůstalé tragické události u Bělčic, při které přišli o život naši zaměstnanci a další se vážně zranili. Rádi bychom jim společně s vámi podali pomocnou ruku a podpořili je v této nelehké životní situaci. Číslo účtu, na který můžete posílat příspěvky, je 73008011/0710. Vybrané peněžní prostředky budou postupně předávány obětem a pozůstalým.

V Plzni je k vidění unikátní modelové kolejiště

Celková plocha 140 metrů čtverečních, téměř 600 metrů kolejí, 50 unikátních vlakových souprav, tři velká a tři menší nádraží, tunely, lávky. Tak vypadá unikátní modelové kolejiště, které je k vidění do 17. prosince v Plzni.

TEXT Radka Pistoriusová



FOTO Píseňský klub železničních modelářů (3x)

Jedna z největších expozic svého druhu je umístěna v objektu v ulici Karla Steinera 10/A v plzeňské čtvrti Skvrňany. Výstava železničních modelů, modelového kolejiště a příslušenství je otevřena vždy ve čtvrtek a pátek od 15 do 18 hodin, v sobotu a v neděli od 9 do 18 hodin. Součástí výstavy jsou ukázky ze stavby kolejiště a modelářské práce.

Velké klubové modelové kolejiště je v měřítku H0 (1:87), provoz na něm zajišťuje pět desítek vlaků, nechybějí ani pojiždná autíčka a další doplňky. Kolejiště je stavěno modelářskou technikou. To znamená, že vše vyjma kolejí, některých mašinek a vagonků je dílem modelářů. Veškeré komponenty si sami vyrábějí. Výroba železničních modelů, například vagonů či lokomotiv, přitom zabere desítky

hodin a bez opravdového nadšení a trpělivosti by to nešlo.

Na výstavě budou modeláři také prezentovat plánovanou dostavbu kolejiště, které má skoro zdvojnásobit stávající plochu. Ve vitrínách budou k vidění modely lokomotiv a vagonů členů klubu a různých výrobců a také dioramata. A kdo za vším stojí? Plzeňský klub železničních modelářů.

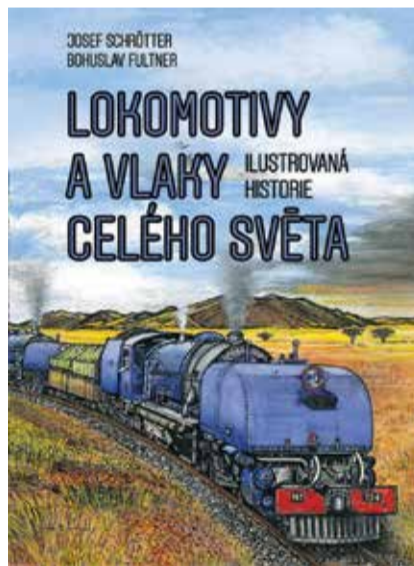
Oslavy železnice ve Vimperku vyvrcholily přehlídkou uniforem

Letošní rok byl ve Vimperku ve znamení oslav 130. výročí příjezdu prvního vlaku do tohoto šumavského města. Hlavní část sice proběhla již v květnu, symbolickou tečku ale přinesl listopadový komponovaný večer v místním hotelu Zlatá hvězda.

TEXT Tomáš Johánek

Program nazvaný Lokálka údolím Volyňky aneb 130 let železnice ve Vimperku začal poděkováním dvěma bývalým vimperským železničářům, kteří věnovali práci na železnici celý svůj profesní život. Součástí slavnostní akce bylo i divadelní představení na téma cestování vlakem, diváci si mohli připomenout i ukázky z filmů natáčených na lokálce ze Strakonice do Vimperka. Slavnou větu Nezastavujeme, máme zpoždění z trilogie Slunce, seno... zná určitě každý. Zastávku Hoštice u Volyně, kde se tato scéna nacházela, jistě také.

Skutečným vrcholem večera pak byla přehlídka uniforem železničních zaměstnanců od minulého století až po nejnovější stejnojmennou Správy železnic. Slavnostní program i oslavy výročí trati pořádal Stifterův pošumavský železniční spolek, který „má prsty“ v řadě dalších akcí souvisejících s propagací železnice v Pošumaví. Zmínit lze například tradiční šumavské léto s párou. A nás těší, že mezi nejaktivnější členy tohoto spolku patří i dva vimperští výpravčí Vladislav Šlégr a Roman Kozák.



Nová kniha: Lokomotivy a vlaky celého světa

Na konci října přišla na knižní trh již desátá kniha autorské dvojice Josef Schrötter – Bohuslav Fultner nazvaná Lokomotivy a vlaky celého světa. Vydalo ji nakladatelství CPress Brno a je k dostání u všech dobrých knihkupců.

Připravte se na nezapomenutelnou jízdu do historie železniční techniky. Tato obrazová encyklopedie vás provede úchvatným světem lokomotiv a vlaků od samých počátků až po žhavou současnost. Od prvních parních lokomotiv až po dnešní supervlaky, od Evropy až po Austrálii. Každá stránka je nabitá informacemi o různých strojích, inovativních technických řešeních i funkčním designu – to vše v doprovodu jedinečných ilustrací. V knize najdete parní lokomotivy, motorové lokomotivy a jednotky, elektrické lokomotivy a jednotky, vysokorychlostní vlaky, vlaky bez kol, speciální kolejová vozidla, proslulé vlaky a tratě, nechybí ani železniční zajímavosti.

ČD TRAVEL



Zaměstnanci ČD Travel vám děkují za spolupráci v roce 2023 a přejí klidný čas adventní, krásné a pohodové Vánoce.

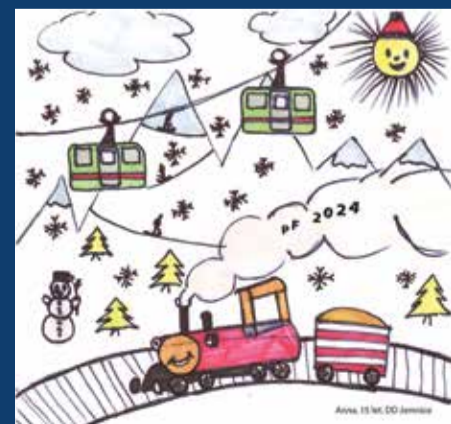


OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚRADU PF 2024

Drážní úřad přeje všem krásné Vánoce a klidnou jízdu rokem 2024. Neodpustíme si jedno zásadní bezpečnostní doporučení: Pokud se pohybujete po kolejích nebo v jejich těsné blízkosti, buďte opatrní a neriskujte!

Spolu se všemi železničními podniky děláme vše pro to, aby byla železnice bezpečnější, abychom předcházeli mimořádným událostem a cestující se ve vlacích cítili komfortně. Někdy to jde ale pomaleji, než bychom si všichni přáli, a někdy nám do toho zasahují nečekané události.

Děkujeme patnáctileté Anně z Dětského domova Jemnice za krásný vánoční obrázek. Jsme rádi, že můžeme pořízením PF od organizace Dejme dětem šanci o.p.s. podpořit už třetím rokem děti z dětských domovů.



DÚ