NA VYBRANÝCH TRATÍCH
se mění zabezpečení provozu vlaků
02

MODERNIZACE BRNA-KRÁLOVA POLE
pokračuje podle plánu
04

OSOBNÍ VLAKY
se začnou rozjíždět přesně v sekundě odjezdu
06

Revoluční změna: nejvytíženější tratě výhradně s ETCS

Na téměř šesti stech kilometrech tratí se postupně během ledna zavede výhradní provoz evropského zabezpečovacího systému ETCS. Léta intenzivní přípravy jsou u konce, ostrý provoz začíná. Už dlouho nezažila česká železnice tak zásadní změnu.

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

K plánovanému zavedení výhradního provozu pod dohledem jednotného evropského zabezpečovače dojde postupně během čtyř týdnů v lednu. Celkem se pak bude v tomto režimu jezdit na 622 kilometrech tratí v Česku. „ETCS je jeden z nejambicióznějších projektů v dějinách české železnice, nejen z pohledu technické náročnosti a vynaložených nákladů. Zavedení výhradního provozu je srovnatelné s takovými momenty, jakými byl třeba přechod od parních lokomotiv k elektrickým," říká generální ředitel naší státní organizace Jiří Svoboda. „Chtěl bych ocenit snahu tisíců lidí různých profesí, kteří se na přípravách v posledních desetiletích podíleli. Správa železnic se díky nim řadí mezi evropské lídry v zavádění ETCS," dodává.

SPOLEHLIVOST PROVĚŘILY ZÁTĚŽOVÉ TESTY

Pod dohledem ETCS budou od nového roku jezdit stovky vozidel, proškolit se muselo více než tisíc strojvedoucích. Se systémem umí pracovat také pětistovka dispečerů, a to nejen z obou centrálních dispečerských pracovišť v Praze a Přerově, ale i pohotovostních výpravčích, kteří budou řídit provoz přímo ve stanicích. Od 1. srpna mají dopravci povinnost jezdit pod ETCS na tratích, které jsou už tímto systémem vybaveny, pokud využívají vozidlo s příslušnou palubní jednotkou a řídí je patřičně proškolený strojvedoucí. Připravenost systému v průběhu letošního roku potvrdila série sedmi zátěžových testů. Během nich vlaky pod dohledem ETCS absolvovaly 796 zkušebních jízd. Spolehlivost systému dosáhla 97,36 procenta. Správa železnic nepodcenila ani informování o projektu. Na podzim spustila web etcsinfo.cz, na kterém jsou vysvětleny principy fungování systému z pohledu cestujících a železničních zaměstnanců a podrobnosti o dalším rozšiřování ETCS. Zájemci na webu najdou také odpovědi na nejčastěji kladené otázky, které v souvislosti s projektem Správa železnic zaznamenala.

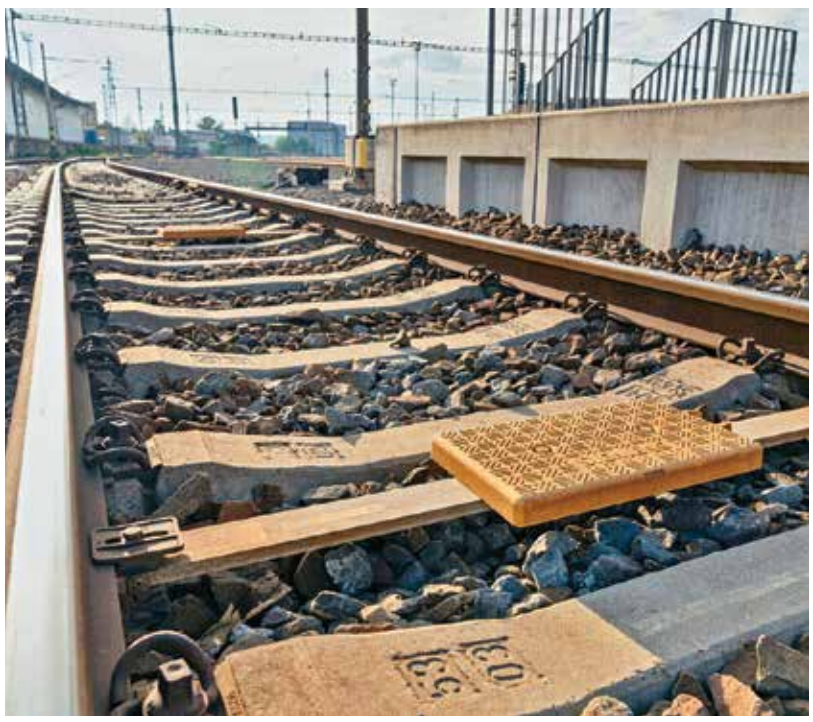
SYSTÉM SE BUDE POSTUPNĚ ROZŠIŘOVAT

V tuto chvíli se jezdí pod výhradním dohledem ETCS na trati Olomouc – Uničov. To znamená, že provoz je zde plně řízen ETCS a vozidlo, které tímto systémem není vybaveno, sem nesmí vjet.

ETCS V PŘÍPADĚ OHROŽENÍ VČAS ZASTAVÍ VLAK

Jednotný evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS bude dohlížet na správnou činnost strojvedoucího. V případě, kdy dojde k ohrožení bezpečnosti, převezme řízení a vlak zpomalí nebo úplně zastaví. Už se tak nebude moct stát, že vlak projede návěst Stůj. Díky automatizaci umožní plynulejší provoz, v některých úsecích se bude jezdit rychleji. A to vše ruku v ruce se zásadním posílením bezpečnosti železničního provozu.

Na vybraných úsecích hlavních koridorů pak funguje takzvaný smíšený režim. Pod kontrolou ETCS tam jezdí vozidla, která jsou tímto systémem vybavená a zároveň mají proškoleného strojvedoucího. Jedná se tedy o formu zkušebního provozu. Systém ETCS se bude na tratích v Česku postupně rozšiřovat. Nejprve ho získají zbývající úseky hlavních tratí, postupně se přidají i lokálky. Právě v jejich případě bude ETCS znamenat zcela zásadní kvalitativní posun: na většině z nich totiž v tuto chvíli žádný vlakový zabezpečovací systém není. Řízení provozu je na lokálkách obvykle založeno na přímé komunikaci mezi dispečerem a strojvedoucím pomocí telefonu nebo vysílačky.



POSLEDNÍ ÚSEK VRT MEZI PRAHOU A BRNEM MÁ SVÉHO PROJEKTANTA

Projekt vysokorychlostní trati, která spojí Světlou nad Sázavou s Velkou Bíteší, vypracuje konsorcium firem SUDOP PRAHA, EGIS RAIL, MORAVIA CONSULT OLOMOUC a METROPROJEKT Praha. Zaměří se nejen na samotné vedení trati, ale také na hledání nejlepšího řešení, jak ji začlenit do krajiny. Zakázka zahrnuje také připojení centra Jihlavy na vysokorychlostní trať, zapracování technického návrhu budoucího terminálu Jihlava VRT a modernizaci stávající trati z Velkého Meziříčí do Křižanova.

NECHYBĚLI JSME NA VELETRHU JOBCHALLENGE V BRNĚ

Jeden z nejnavštěvovanějších a nejrozmanitějších pracovních veletrhů nejen na Moravě, ale v celé ČR se konal na počátku listopadu v Brně. Šlo o 18. ročník veletrhu pracovních příležitostí JobChallenge. Díky naší účasti jsme mohli zaujmout mladé, motivované a talentované uchazeče a přiblížit jim činnosti Správy železnic. Studenty nejvíce zajímala nabídka stáží, bakalářských a diplomových prací. Uchazečům o zaměstnání jsme poradili ohledně uplatnění v týmu Správy železnic.

MÁME PODEPSANOU KOLEKTIVNÍ SMLOUVU NA ROK 2025

V pondělí 11. listopadu došlo k podpisu podnikové kolektivní smlouvy na rok 2025. Ta zachovává současné benefity, ale přináší i nové – například motivační příspěvek za doporučení nového zaměstnance, zvláštní odměnu držitelům platné licence strojvedoucího s oprávněním řízení speciálního dvoucestného vozidla se speciální nástavbou. V oblasti tarifních mezd byl sjednán nárůst o 3,9 procenta.

tiráž

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

Na vybraných tratích se od ledna mění zabezpečení provozu vlaků

Českou železnici čeká od Nového roku největší změna za poslední desetiletí, na jízdu vlaků začne dohlížet zabezpečovací systém ETCS. Nejen na to, jak bude probíhat jeho zavádění, jsme se zeptali náměstka generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy Karla Švejdy.

TEXT **Tomáš Johánek**

Výhradní provoz pod systémem ETCS na české železnici se začne spouštět od 1. ledna příštího roku. Jaký je harmonogram jeho zavádění a kterých tratí se bude týkat?
Zavedení výhradního provozu ETCS od ledna 2025 se bude týkat vybraných úseků koridorové sítě. Výhradní provoz znamená, že na tyto traťové úseky budou moct standardně vjet jen vlaky, které budou vybavené systémem ETCS, budou ho mít zapnutý a strojvedoucí bude náležitě proškolen. Jiná vozidla už na takové tratě nevyjedou. Předpokládáme, že po spuštění výhradního provozu pojede pod dohledem evropského vlakového zabezpečovače měsíčně přibližně padesát tisíc vlaků, což bude představovat 42 procent všech provozních výkonů na celé síti Správy železnic. V současné době máme výhradní provoz jen mezi Olomoucí a Uničovem a na této trati jede pod dohledem ETCS přibližně 2100 vlaků měsíčně. Z hlediska výhradního provozu tak půjde o dvacetipětinásobek dnešního počtu vlaků. Nicméně již dnes jezdí na tratích, na kterých bude od ledna 2025 spuštěn výhradní provoz, od 20 do 50 procent všech vlaků pod dohledem ETCS. To znamená, že nedojde ke skoku z nuly na 100 procent. Výhradní provoz bude od 1. ledna 2025 spouštěn postupně ve čtyřech týdenních cyklech, a to takto: Od 1. 1. v úseku Česká Třebová (mimo) – Přerov (mimo)/ Prosenice (mimo), od 8. 1. v úseku Břeclav (mimo) – Přerov – Bohumín (mimo), od 15. 1. v úsecích Česká Třebová (mimo) – Adamov a Modřice (mimo) – Břeclav (mimo), včetně úseků Židlochovice – Hrušovany u Brna a Hustopeče u Brna – Šakvice, a od 22. 1. 2025 v úseku Praha-Libeň (mimo) – Česká Třebová (mimo).

Jaký bude osud současného zabezpečení tratí? Zmizí dnešní návěstidla?
Zabezpečovací zařízení (staniční, traťové, přejezdové), které na tratích máme, musí i nadále zůstat v provozu, neboť je důležitým zdrojem informací pro ETCS. Po určitou dobu zůstanou v činnosti i návěstidla. Ta se budou při rekonstrukcích a modernizacích na tratích, kde budou již všechna vozidla jezdit pod dohledem ETCS, redukovat postupně a zůstanou jen ve velmi zjednodušené formě a v minimálním množství. Na trati Olomouc – Uničov již dnes v mezistaničních úsecích jezdí vlaky zcela bez problémů pod dohledem ETCS a jsou tam jen neproměnné tabule, nikoli klasická návěstidla. Jejich rušení tedy bude postupný a přirozený proces.

Jak se zavedení systému ETCS projeví na kapacitě tratí?
Velmi záleží, jaký typ vlaků v konkrétním úseku s ETCS úrovně 2 jezdí, jak je provedena infrastruktura a jaké je klasické zabezpečovací zařízení. Právě na něm velmi záleží, neboť určuje rozdělení infrastruktury do úseků, tzv. prostorových oddílů. U dobře brzdících moderních vlaků a vhodně rozmístěných oddílů bude vliv minimální. U hůře brzděných (typicky dlouhých nákladních) vlaků může dojít k prodloužení doby dojíždění k návěstidlu a s tím souvisejícímu prodloužení doby uvolňování zhlaví stanice. I pro tyto případy se navrhují opatření. Současně je nutné pamatovat na vlastnosti ETCS při projektování všech modernizačních akcí. Aby se případné negativní vlivy eliminovaly, je třeba stavět zabezpečovací zařízení s přizpůsobením vlastnostem ETCS (tzv. ETCS úrovně 2 s benefity), což souvisí také s už zmiňovanou redukcí klasických návěstidel. To vše umožní „hustší“ rozdělení prostorových oddílů a také pomůže vyřešit situaci, kdy se dnes často přizpůsobuje umístění hranice prostorového oddílu podle rozmístění návěstidel, aby bylo zaručeno, že na ně strojvedoucí uvidí. To se u ETCS L2 zjednoduší.

JDE O NEJVĚTŠÍ ZMĚNU NA ČESKÉ ŽELEZNICI ZA VÍCE NEŽ 50 LET.

Jak se bude řešit vjezd z lokálních tratí, kde vozidla nepotřebují ETCS, do stanic pod výhradním provozem tohoto systému?
Pro tyto případy existují dočasné výjimky (maximálně 5 let od zavedení výhradního provozu), kdy i vozidlo nevybavené ETCS může vjet do přípojné stanice a odjet zpět na trať bez ETCS, a to maximálně rychlostí 60 km/h. Na trať s výhradním provozem ETCS však již nevybavené vozidlo odjet nesmí.

Co všechno bylo nutné udělat pro spuštění provozu pod ETCS?
Úkolů, které bylo třeba provést, bylo opravdu mnoho. Jde o skutečně velice složitý a komplexní program, v rámci kterého spolu musí perfektně komunikovat stacionární

části systému včetně GSM-R, mobilní části, přenosová soustava i „obsluha“ systému, čímž myslím zejména strojvedoucí a dispečery. Troufnu si říct, že jde o největší, přímo revoluční změnu na české železnici za více než 50 let, tedy od doby zavedení kolejových obvodů a LVZ. Velmi zjednodušeně to znamená, že pro spuštění systému bylo nutné realizovat mnoho kroků na straně infrastruktury, od instalace systému GSM-R po zprovoznění vlastní traťové části ETCS, která mimo jiné zahrnovala namontování a naprogramování balíz, radioblokových center RBC včetně nastavení vazeb na stávající zabezpečovací zařízení nebo vybavení obslužných pracovišť. Rovněž jsme řešili zkvalitnění datových přenosů v datové/přenosové síti, zavedení podrobné diagnostiky a dohledu provozu pod ETCS, zaškolení provozních zaměstnanců (výpravčích) a techniků, kteří se starají o chod celého systému. Bylo nutné vytvořit předpisovou základnu pro provoz a údržbu systému. Správa železnic rovněž musela zajistit vybavení svých speciálních vozidel pro údržbu a opravy infrastruktury mobilní částí ETCS, stejně jako to dělají jiní dopravci. Současně je férové přiznat, že se pořád učíme a mnoho úkolů máme stále před sebou.

Jak bude pokračovat vybavování tratí systémem ETCS? Kdy se budou přidávat další úseky s výhradním provozem?
Další úseky, na kterých má dojít ke spuštění výhradního provozu, budou následovat v tomto pořadí: od 14. 12. 2025 Praha-Libeň – Kralupy n. Vltavou, Choceň – Litomyšl a Moravská Třebová – Třebovice v Čechách, od 13. 12. 2026 koridor Praha – Č. Budějovice a od 12. 12. 2027 koridor Beroun – Cheb.

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. Následně 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 2023 byl jmenován do současné funkce.

Vlaky se vrátily na koleje z Vlkova u Tišnova do Křižanova

Naše státní organizace zmodernizovala v rekordním čase další část trati z Brna do Havlíčkova Brodu, na počátku listopadu se vrátily vlaky po sedmiměsíční nepřetržité výluce na úsek mezi Vlkovem u Tišnova a Křižanovem. Nyní budou probíhat dokončovací práce.

Rekonstrukce stanice Vlkov u Tišnova a navazujícího jedenáct kilometrů dlouhého úseku do Křižanova začala na přelomu loňského a letošního roku. Kvůli plánovanému zvýšení traťové rychlosti ze 100 na 160 km/h zde byl na začátku dubna zcela přerušen provoz. To umožnilo stavbařům zvětšit poloměry oblouků a položit koleje v nové poloze. Jako první se na trať vrátily osobní vlaky, v prvních týdnech jezdily sníženou rychlostí. Za rychlíky budou i nadále zajišťovat náhradní dopravu autobusy, a to do poloviny prosince.

Rekordní tempo obnovy si vyžádalo vysoké nasazení nejen stavbařů, ale i techniky. V jeden den tak bylo na stavbě v akci až 225 pracovníků, kteří obsluhovali 120 nákladních aut a další silniční techniku, k tomu na dvě desítky speciálních drážních vozidel. Obnovou prošlo osm mostů a čtrnáct propustků, postavily se dvě opěrné zdi. Úsek je vybaven novým trakčním vedením, stejně tak sdělovacím a zabezpečovacím zařízením.

Výrazné zlepšení pro místní přinesla nová zastávka Vlkov-Osová, která se nachází o kilometr blíž k zástavbě než vlkovská stanice. V provozu je od 8. října, cestujícím nabízí nástupiště v úrovni podlahy moderních vlaků a pohodlný přístup po šikmých chodnících. Regionální spoje naopak přestaly obsluhovat stanici Vlkov u Tišnova, součástí její rekonstrukce byla demontáž všech nástupišť. Nádražní budovu nahradil nový technologický objekt.

Moderní železnice

Nádraží v Malé Skále získá nová nástupiště

Už na začátku příštího roku začne celková přestavba stanice Malá Skála a také rekonstrukce navazujícího úseku do Turnova. Stavba přinese vyšší bezpečnost provozu, současně dojde ke zvýšení traťové rychlosti. Hotovo bude na začátku roku 2026.

Největší změna čeká stanici Malá Skála, kde se upraví kolejiště. Stavbaři vybudují dvě nová nástupiště, přístup cestujících k vlakům bude po centrálním přechodu vybaveném výstražnou signalizací. Obnova čeká také tamní nádražní budovu.

Součástí prací bude i rekonstrukce úseku z Turnova do Malé Skály. Instalace nového zabezpečovacího zařízení zajistí vyšší bezpečnost provozu.

V Praze vyroste nový dispečink pro řízení provozu na VRT

Máme projektanta nové budovy centrálního dispečinku pro vysokorychlostní tratě (VRT) v Praze na Balabence, zakázku získala společnost SAGASTA. Dokončení stavby se plánuje v roce 2030.

Budova dispečinku, označená jako CDP VRT Praha, doplní stávající areál Centrálního dispečerského pracoviště na pražské Balabence. „Se stavbou nového řídicího centra pro vysokorychlostní tratě začneme do tří let. Kromě VRT odtud budeme připraveni řídit provoz i na stávajících tratích v železničním uzlu Praha," říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Provoz na vysokorychlostních tratích se bude v ČR řídit ze dvou míst. První centrální pracoviště se připravuje v Přerově, druhé rozšíří areál stávajícího CDP nedaleko libeňského nádraží v Praze. V běžném provozu se budou navzájem zálohovat, při výpadku jednoho zajistí druhé dálkové řízení na celé síti VRT.

Nové štítky zlepší identifikaci všech železničních přejezdů

Bezpečnost provozu na přejezdech zvýší nové reflexní štítky, jejichž instalace právě probíhá. V nejbližší době se jimi osadí všechna úrovňová křížení na železniční síti ve správě naší organizace.

Polepy obsahují číslo konkrétního přejezdu a zvýrazněný kontakt na tísňovou linku 112. V krizové situaci to pomůže především řidičům s identifikací místa události a řešení jejích následků. Současné instalaci předcházel pilotní provoz na více než dvou desítkách přejezdů.

Identifikační polepy s číslem přejezdu se umisťují na zadní stranu skříněk signalizačních světel nebo výstražných křížů. Na základě vyhodnocení pilotního projektu se upravila barevnost, rozměr a velikost číslic na štítcích. Nově se použilo černé písmo na bílý reflexní podklad.

Značení slouží mimo jiné k rychlé identifikaci místa například v případech, kdy na přejezdu uvízne auto a řidič potřebuje nahlásit celou událost na tísňovou linku. Právě proto číselné označení přejezdu doplňuje polep s piktogramem telefonu a číslem linky 112 (SOS 112). Tyto informace jsou uvedeny v češtině a angličtině.

Modernizace druhé nejvytíženější stanice v Brně pokračuje podle plánu

Stavební práce na rekonstrukci stanice Brno-Královo Pole běží na plné obrátky a výsledky jsou stále viditelnější. Už v dubnu příštího roku se cestující dočkají zmodernizovaného druhého nástupiště, do září pak nové nádražní budovy a dalšího potřebného zázemí.

TEXT | **Kateřina Veselá**

Modernizace královopolské stanice, klíčového dopravního uzlu v jihomoravské metropoli, nabírá na intenzitě. Bezbariérová nástupiště, rozšířený podchod i zcela nová nádražní budova už dostávají konkrétní obrysy. „Práce běží podle plánu. První velký milník nás čeká už v dubnu příštího roku, kdy otevřeme nové druhé nástupiště a část podchodu. Náročný harmonogram se nám daří držet, i když to vyžaduje neustálou koordinaci," vysvětluje Martin Hofírek, hlavní technický dozor stavby. Změny jsou patrné nejen v samotné stanici, kde letos v červenci začala rekonstrukce kolejiště, ale také v první traťové koleji mezi Královým Polem a Kuřimí. Po dokončení těchto prací, plánovaném na prosinec, bude možné obnovit dvoukolejný provoz, což výrazně zlepší plynulost dopravy. „I když bude kapacita stanice stále omezená na jedno nástupiště se dvěma nástupními hranami, dvoukolejný provoz lépe zvládá mimořádnosti nebo operativu na stavbě, s jednou kolejí je to výrazně komplikovanější," říká Martin Hofírek.

ŠIROKÁ ŠKÁLA RŮZNÝCH ČINNOSTÍ

Modernizace královopolské stanice zahrnuje širokou škálu stavebních prací. V květnu byla zbourána dosluhující výpravní budova, což zahrnovalo náročné třídění a odvoz velkého množství materiálu. Hlavní práce v kolejišti začaly v červenci, kdy se vyloučily liché kolejové skupiny. V srpnu se přidala výluka první traťové koleje mezi Brnem-Královým Polem a Kuřimí. „Zahájili jsme rozsáhlé práce na kabelizaci, základech trakčního vedení a jeho úpravách. Pracuje se také na opravě mostu na Mlýnském nábřeží v Brně-Obřanech a na demontáži osvětlovacích stožárů a svítidel. Bylo nezbytné demontovat kolejový svršek, zlepšit odvodnění a začít pokládat definitivní kabelové trasy," vyjmenovává Martin Hofírek. Kromě toho probíhá výstavba nových mostů a nadjezdů, například ve směru na Kuřim.

KOMFORT PRO CESTUJÍCÍ I MODERNÍ TERMINÁL

Hlavní dominantou přeměny bude dvoupatrová nádražní budova s proskleným designem. V přízemí vzniknou pokladny, obchodní prostory a toalety, ve vyvýšené části pak místo pro odpočinek cestujících a další zázemí. Nejen pro Brňáky je Královo Pole klíčovým přestupním bodem a současná omezení nejsou pro většinu cestujících příjemná. Modernizace stanice přináší řadu změn a omezení, které dočasně ovlivňují jejich komfort. „Chceme uvést do provozu jednotlivé části stavby co nejdříve, abychom cestujícím co nejvíce ulehčili přechodné období. Nový terminál plánujeme otevřít již v září příštího roku. Základy nové budovy jsou už patrné," uvádí Martin Hofírek. Dokončení celého podchodu propojujícího nádraží s Myslínovou ulicí je plánováno na prosinec příštího roku. „Tento termín je koordinován s dokončením oprav lávky na protilehlé straně, které jsou v gesci města. Jakmile bude lávka hotová, podchod zpřístupníme v plném rozsahu," doplňuje Hofírek.

PŘÍNOS ZA TÉMĚŘ TŘI MILIARDY KORUN

Rekonstrukce stanice Brno-Královo Pole za bezmála 3 miliardy korun přinese požadovaný standard železniční dopravy. Kromě komfortního cestování pro tisíce cestujících denně se zvýší také bezpečnost a kapacita trati. „Společně s dalšími stavbami v okolí vytváříme podmínky pro moderní železniční uzel, který bude odpovídat současným i budoucím potřebám," uzavírá Hofírek.

Patříme k evropským premiantům ve výměně energetických dat

V polovině října hostil odbor elektrotechniky a energetiky generálního ředitelství naší organizace mezinárodní jednání pracovní skupiny UIC, která se zabývá procesy a informačními systémy pro výměnu energetických dat spotřeb elektrických hnacích vozidel.

TEXT | **Daniel Svoboda**

Správa železnic se již mnoho let účastní těchto jednání, díky své aktivitě se tak řadí mezi přední manažery železniční infrastruktury, kteří tuto problematiku rozvíjí. Naše organizace neplní jen potřebné, které je udáváno příslušnými standardy, ale jako jedna z mála nabízí dopravcům na své síti také vlastní měřicí zařízení, která jsou vyvíjena s příslušnými dodavateli na míru, podle všech souvisejících potřeb. Díky aktivnímu přístupu jsme nyní jedna ze tří evropských železnic, která zasílá a přijímá nejvíce těchto energetických dat podle nejnovějších standardů.

Jednání se zúčastnilo 22 zástupců 10 manažerů železniční infrastruktury v Evropě. Pro Správu železnic je vždy nejhodnotnější navazování nových partnerských vztahů a zvyšování kvality služeb s partnery stávajícími, což se dařilo i během pražského setkání.

V rámci samotného jednání byly řešeny body týkající se aktualizace stávající verze dokumentace IRS90930 a příslušných příloh, které blíže specifikují jednotlivé kroky výměny zmiňovaných dat. Podstatným počinem bude taktéž pořádání workshopů v příštím roce, které budou zaměřeny jak na neaktivní evropské státy v této oblasti, tak i na vývojáře informačních systémů či výrobce měřicích zařízení.

Nejpodstatnějším bodem z pohledu naší organizace bylo navázání přímé spolupráce na výměně

energetických dat se zástupci manažerů železniční infrastruktury Slovinska, Maďarska, Dánska a Polska. Vedle samotného jednání měla pracovní skupina možnost poznat ve večerních hodinách unikátní prostory Fantovy budovy v rámci komentované prohlídky. První den byl jako již tradičně zakončen společnou večeří, kde je zvykem diskutovat o zkušenostech a konkrétních příkladech vybraných řešení.

Přechod v Šatově zůstal ve stínu rakouského Retzu

Za vznikem jedné z nejvýznamnějších železničních společností 19. století u nás, Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB), stála Jihoseveroněmecká spojovací dráha (SNDVB), která operovala především v severovýchodních Čechách.

TEXT **Marek Binko**

FOTO **autor**

SNDVB byla při svých přepravách do vnitrozemí monarchie závislá na konkurenční Společnosti státní dráhy (StEG). Zároveň v té době, tedy v 60. letech 19. století, stát vybíral budoucího držitele koncese na trať z Vídně severozápadním směrem do Čech. Po velkém boji o získání koncese, který se odehrával hodně v politické rovině, zvítězila nakonec právě SNDVB spolu se svými společníky, která si pro tento účel založila společnost ÖNWB. Koncesi na stavbu tzv. základní sítě o délce 625 km podepsal František Josef I. dne 8. září 1868 s tím, že stavba bude zahájena do tří měsíců a do pěti let bude hotovo. Poslední úsek byl ale zprovozněn ani ne za čtyři roky. Část mezi rakouskou Štokravou (Stockerau) a moravským Znojmem byla uvedena do provozu 1. listopadu 1871 a první stanicí na Moravě se stal Šatov.

Šlo o menší nádraží s výpravní budovou typu IV.A, kterou dnes můžeme vidět třeba v Kojeticích na Moravě, Butovsi, Medlešicích a jinde. V roce 1898 došlo ale zvýšením podkroví a dostavbou kolmého křídla ke zvětšení budovy přibližně podle typu IV.B doplňovací sítě, který má také mnoho svých realizací, namátkou v Týništi nad Orlicí. Po vzniku Československa zde vznikl hraniční přechod a v plánu bylo vystavět novou budovu pro celní a pasové odbavení. Nicméně se tak nestalo, protože pohraniční přechodovou stanicí se společným odbavením se na základě mezistátní smlouvy stal rakouský Retz. Po 2. světové válce a zejména po tzv. vítězném únoru v roce 1948 nastaly změny, které vyústily v zastavení osobní dopravy 18. května 1952. Zatímco doprava nákladů fungovala i nadále, k obnovení osobní dopravy došlo až 26. května 1990, tedy po pádu železné opony. V roce 2006 byl elektrizován úsek z Retzu a zároveň rekonstruována stanice, čímž se od 10. prosince stal Šatov na krátkou dobu koncovou stanicí rakouských vlaků z Vídeňského Nového Města. Elektrizace dále do Znojma byla dokončena 12. listopadu 2009 a došlo tak i k prodloužení spojů vídeňské S-Bahn až do Znojma. Jen tyto vlaky také využívají elektrizaci na tomto jediném našem úseku se střídavou soustavou 15 kV, 16,7 Hz.

V souvislosti se šatovským nádražím nelze opomenout dnes již bývalou keramickou továrnu v sousedství. Založil ji Wolfgang Jochem v roce 1873 právě díky železnici. Firma se proslavila dekorativními dlaždicemi i uliční dlažbou, tzv. šatovkami. Ty najdeme nejen na silnici mezi šatovským nádražím a obcí a na řadě míst v okolí, ale také na českobudějovickém náměstí Přemysla Otakara II., v Praze před Jubilejní synagogou nedaleko hlavního nádraží nebo před Černínským palácem na Hradčanech.

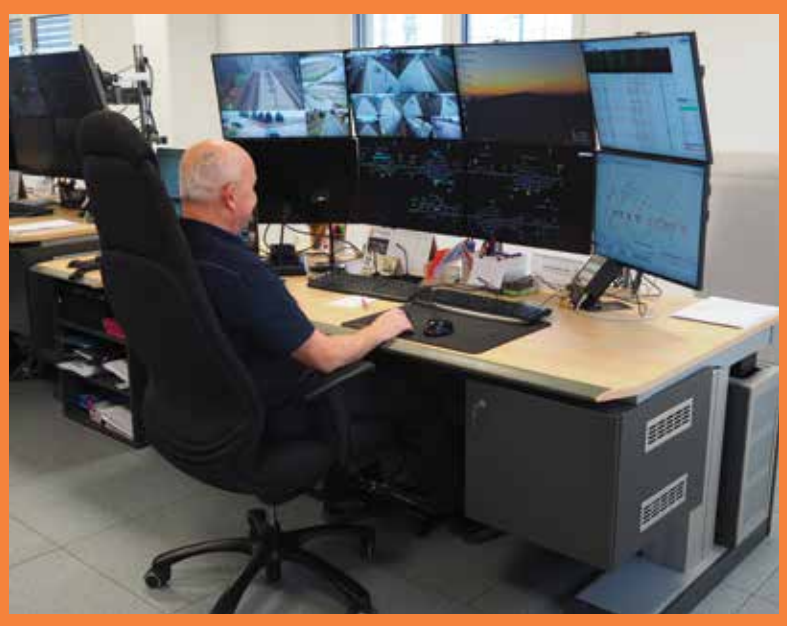
Co se děje v regionech

PODCHOD NA ZASTÁVCE LITOMĚŘICE MĚSTO ZÁŘÍ NOVOU VÝMALBOU

Výmalba podchodu na nádraží Litoměřice město se stala za poslední léta již evergreenem. Každé dva až tři roky ji bylo potřeba obnovit, neboť stěny byly pravidelně pomalovány nevhodnými obrázky a nápisy. Letos jsem se rozhodli jít cestou řízené výmalby, která se osvědčila i jinde.

Kromě samotné výzdoby podchodu byly provedeny další práce, jako byla oprava trhlin a sanace poškozených míst nebo nový nátěr zábradlí ohraničujícího vchod do podchodu a vedoucího podél schodů. Výmalby podchodu se ujaly učitelky výtvarného oboru na pobočkách ZUŠ v Liběšicích a Křešicích. S dětmi ve věku od 6 do 12 let se pustily do přípravy jednotlivých motivů, která obsahovala nejen návrhy, ale i výrobu šablon. Práce na zkrášlování podchodu provádějí během víkendů.

Ivana Canincová



HLADKÁ JÍZDA NA OPRAVENÉ TRATI MEZI MLADOU BOLESLAVÍ A DOLNÍM BOUSOVEM

Ve dnech 14. října až 22. listopadu proběhla oprava železniční trati spojující Mladou Boleslav a Dolní Bousov. Tato obnova přinesla výrazné zlepšení provozních vlastností trati a zvýšila bezpečnost železniční dopravy v regionu.

Celý úsek byl vybaven novými kolejnicemi a moderními bodovými pražci, které zaručují hladký a bezpečný průjezd vlaků. Po celé délce trati pak byla zřízena bezstyková kolej. To přispělo k vyšší životnosti kolejiště, snížení hluku a vibrací a z pohledu cestujících k pohodlnější jízdě. V rámci rozsáhlých oprav se také vyčistilo kolejiště a upravila geometrická poloha koleje.

Tereza Cabicarová

MODERNIZACE ŘÍZENÍ VÝCHODOČESKÝCH TRATÍ PŘINÁŠÍ VYŠŠÍ BEZPEČNOST I EFEKTIVITU

Na konci září bylo spuštěno nové pracoviště dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení na trati mezi Pardubicemi a Hlinskem, které je řízeno z regionálního dispečerského pracoviště v Pardubicích.

Úsek, který řídí dva traťoví dispečeři, je rozdělen do dvou částí: Hlinsko – Chrast u Chrudimi a Slatiňany – Medlešice. Obě pracoviště jsou navzájem zálohovaná, v případě poruchy ovládání je možné celou trať řídit z Havlíčkova Brodu. Pracoviště je vybaveno nejmodernější sdělovací a zabezpečovací technikou, zahrnující JOP, dotykový telefonní zapojovač, informační zařízení pro cestující a kamerový systém.

Koncem října pak bylo aktivováno pracoviště dálkového ovládání pro traťový úsek Letohrad (mimo) – Doudleby nad Orlicí (mimo), řízené ze stanice Lichkov. Tento úsek zahrnuje stanice Žamberk, Litice nad Orlicí a Potštejn a řídí jej jeden traťový dispečer. K dispozici má stejné moderní technologie jako jeho kolegové na pardubickém pracovišti, to mu umožňuje efektivní a bezpečné řízení trati.

Marie Řeháková

POHÁDKOVÝ PODCHOD VE ŠLAPANICÍCH U BRNA

Podchod na vlakové zastávce ve Šlapanicích u Brna se dočkal nového kabátu, a ne jen tak ledajakého! Malba, která teď zdobí jeho zdi, je inspirovaná jednou z nejznámějších českých pohádek – Tři oříšky pro Popelku. Právě ze Šlapanic totiž pocházela její nejznámější představitelka Libuše Šafránková.

Pokud tedy zrovna cestujete vlakem a při cestě na nástupiště využijete podchod, čeká vás pohádková podívaná. Na stěně se na vás usmívá samotná Popelka doprovázená svým věrným koněm Juráškem a nad hlavou jí poletuje sova Rozárka. Malbu s pohádkovými hrdiny má na svědomí parta kreativních duší ze spolku Barvou proti šedi, která evidentně dokáže oživit i místa, kde byste to nečekali. A to není všechno! Vedle naší české Popelky se na zdi vyloupla i její americká sestra z dílny Walta Disneyho. Ta se samozřejmě nenechala zahanbit, dorazila v ikonických modrých šatech a na noze má skleněný střevíček, který by na nádražních dlaždičkách moc pohodlný nebyl, ale pohádka je pohádka.

Monika Hlávková

NERATOVICE – BRANDÝS NAD LABEM
7. října

Nad ránem se na přejezdu mezi Neratovicemi a Brandýsem nad Labem střetl Os 19405 s cyklistou, který byl na místě smrtelně zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Hmotná škoda byla předběžně vyčíslena na 20 tisíc Kč.

MSTĚTICE
14. října

V podvečerních hodinách vjel ve stanici Mstětice Os 9480 na 1. staniční kolej obsazenou vlakem Os 9479, před kterým zastavil na vzdálenost 52 metrů. Hmotná škoda nevznikla.

PRACKOVICE NAD LABEM
17. října

Před polednem projel v Prackovicích nad Labem Lv 66661 odjezdové návěstidlo S2 s návěstí zakazující jízdu, řízl výhybku č. 6 a vjel do postavené cesty pro vlak Lv 53505. Škoda na poškozené výhybce byla předběžně vyčíslena na 600 tisíc Kč.

CHOMUTOV
17. října

V obvodu seřaďovacího nádraží stanice Chomutov vykolejila odpoledne při posunu lokomotiva řady 731 přes výkolejku Vk311. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 650 tisíc Kč.

PETROVICE U KARVINÉ
20. října

Odpoledne v obvodu stanice Petrovice u Karviné projela při posunu lokomotiva řady 150 PKPC seřaďovací návěstidlo Se23 s návěstí Posun zakázán a vykolejila na výhybce č. 50. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 600 tisíc Kč.

ÚSTÍ NAD LABEM-STŘEKOV – VELKÉ BŘEZNO
23. října

Dopoledne se na přejezdu mezi Ústím nad Labem-Střekovem a Velkým Březnem střetl Pn 49372 s osobním automobilem Volkswagen Passat, jehož řidič byl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 490 tisíc Kč.

SMRŽOVKA – JOSEFŮV DŮL
24. října

Na přejezdu mezi stanicemi Smržovka a Josefův Důl se dopoledne střetl Os 26320 s osobním automobilem Škoda Octavia, ve kterém byla zraněna spolujezdkyně. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 395 tisíc Kč.

Vlaky osobní dopravy se začnou rozjíždět přesně v sekundě odjezdu

V polovině prosince, konkrétně od třetí prosincové neděle, začne platit nový jízdní řád na rok 2025. Naše státní organizace při této příležitosti připravila zásadní změnu v odjezdech vlaků osobní dopravy, která se dotkne všech cestujících.

TEXT **Richard Těhník, Pavel Krýže**

Od nového jízdního řádu měníme ve spolupráci s dopravci technologii odjezdu vlaku osobní dopravy do podoby, kdy se souprava v čase svého pravidelného odjezdu už fyzicky dává do pohybu. Tento nový přístup se označuje jako „odjezd v sekundě nula“. Pro dosažení takto přesného času musí vlakový doprovod začít s příslušnými úkony dopravce (zejména předání příslušných návěstí a uzavírání dveří) dříve, tedy již před časem pravidelného odjezdu. Doba přípravy závisí na více parametrech, zejména na způsobu a rychlosti zavírání dveří, a může činit i 30 sekund. Přípravu vlakové cesty je proto nezbytné provést tak včas, aby personál dopravce měl zajištěný dostatečný čas na provedení potřebných úkonů.

DOBÍHAT VLAK NA POSLEDNÍ CHVÍLI JIŽ NEBUDE MOŽNÉ

Ve stávající technologii odjezdu vlaku většina dopravců zahajovala potřebné úkony až po uplynutí plánovaného času odjezdu vlaku; cestující tak mohli nastupovat až do poslední chvíle. Pokud ale nově přijdou na vlak jen pár okamžiků před plánovaným odjezdem, pak už pravděpodobně nebudou moct nastoupit. Touto úpravou sledujeme především zvýšení přesnosti vlaků. Dnes totiž i tehdy, kdy veškeré úkony prováděné vlakovým doprovodem před odjezdem vlaku proběhnou příkladně a bez narušení (k vlaku například nedobíhá opozdilý cestující), vlak nutně odjíždí s drobným zpožděním. Přitom zejména v uzlech s intenzivním provozem se zpoždění jednoho spoje „jen“ o jednu minutu může rychle přenést na několik dalších vlaků.

STEJNĚ TO FUNGUJE I V NĚKTERÝCH OKOLNÍCH ZEMÍCH

V úsilí zpřesnit odjezdy vlaků uvedeným způsobem není Správa železnic osamocená. Podobný přístup se uplatňuje v Rakousku, Německo jej zavedlo v roce 2016. Ve Francii dopravce u vysokorychlostních vlaků dokonce vyžaduje, aby cestující nastoupili do vlaku nejpozději dvě minuty před časem odjezdu. Od provozního personálu naší organizace i dopravců uvedená praxe vyžaduje disciplinovaný přístup, který povede ke včasnému splnění všech podmínek vyžadovaných pro odjezd vlaku. Sestava jízdního řádu 2024/2025 již předpokládá přípravu vlakové cesty před časem odjezdu konkrétního vlaku s tím, že tato fáze je součástí příslušných provozních intervalů. Naopak od vlakového doprovodu se očekává včasná příprava soupravy na odjezd.

POČET VLAKŮ ROSTE, ZPOŽDĚNÍ NARUŠUJÍ ŘÁDNÝ PROVOZ

Není žádným tajemstvím, že zejména v okolí velkých měst a na nejvytíženějších částech železničních koridorů je problém s kapacitou tratí. Stačí pár desítek sekund zpoždění u každého vlaku a dopad na provoz je poměrně velký. Jejich počet se přitom stále zvyšuje. Například pražské hlavní nádraží využije v období platnosti tohoto jízdního řádu v běžný pracovní den 875 vlaků, od poloviny prosince už jich bude 1035. Mezi Úvaly a pražskými Běchovicemi pojede denně 515 vlaků místo dnešních 440. O 40 spojů více využije denně i brněnské hlavní nádraží. Proto je nutné maximálně dbát na dodržení přesného času odjezdu.

Devět kolegů letos převzalo ocenění Železničář roku

Vždy před koncem roku se v naší státní organizaci oceňují ti, kteří svou obětavostí, rychlou reakcí či včasnou pomocí přispěli k záchraně lidského života, zdraví či majetku. Železničářem roku se letos stalo devět našich kolegů. Oprávněně jim patřil potlesk zaplněného Fantova sálu.

TEXT **Tomáš Johánek**

Příběhy to jsou to různé, jedno mají společné – dobrý konec. Elektrotechnik OŘ Praha **Michal Beran** svou duchapřítomností a odvahou zachránil před požárem zařízení trakční napájecí stanice v Čelákovicích, i když přitom riskoval své zdraví. Výpravčí OŘ Hradec Králové **Josef Vála** použitím tlačítka Generální stop zabránil v červenci v České Třebové větším následkům mimořádné události. Hasič z českobudějovické jednotky drážních hasičů **Václav Jindra** pomáhal v době osobního volna u dopravní nehody motorkáře a nákladního automobilu u jaderné elektrárny Temelín.

Velitel směny nymburské jednotky našich hasičů **David Pošepný** zasahoval se svými kolegy při mimořádné události v Pardubicích, kde se v červnu srazil expres Regiojetu s nákladním vlakem. Až do ranních hodin řídil vyprošťovací a záchranné práce. Výpravčí OŘ Ústí nad Labem **Olga Kučerová** zpozorovala při sledování jízdy přijíždějícího osobního vlaku do stanice Úpořiny uvíznutí nákladního auta na nedalekém uzavřeném přejezdu. Díky rychlé reakci zabránila možnému střetu vlaku s tímto vozidlem.

Další výpravčí, tentokrát z OŘ Plzeň, **Jiří Böhm** si při sledování jízdy osobního vlaku ve stanici Kájov všiml dýmu, který z něj vycházel. Okamžitě vzal hasicí přístroj a uhasil požár v prostoru mezi sedačkami. Jeho kolegové ze stejného OŘ **Jakub Rákosník** a **Vladan Čížek** si při sledování příjezdu vlaku ve stanici Volary všimli, že strojvedoucí nezastavuje a pokračuje v jízdě. Použitím funkce Generální stop vlak zastavili a zabránili tak případné mimořádné události. Oceněn byl také traťový dispečer CDP Praha **Marcel Omanik**, který v Praze na hlavním nádraží pohotovým použitím stejné funkce zabránil většímu rozsahu srážky osobních vlaků ve vinohradském tunelu.

Všem oceněným patří velké poděkování za jejich profesionalitu.

Generální ředitel ocenil naše kolegy za příkladnou práci

Fantova budova na pražském hlavním nádraží byla svědkem slavnostního ocenění práce našich kolegů. Za svůj příkladný přístup k plnění pracovních povinností bylo za přítomnosti generálního ředitele Jiřího Svobody odměněno celkem 89 zaměstnanců napříč celou Správou železnic.

TEXT **Tomáš Johánek**

Oceňování vybraných zaměstnanců naší organizace má dlouholetou tradici. „Každý z vás přispívá k tomu, aby naše železnice fungovala spolehlivě a bezpečně bez ohledu na to, jakým výzvám čelí. Moc si vážím vašeho přístupu a děkuji všem za pečlivou práci, odhodlání a nasazení," řekl úvodem generální ředitel Jiří Svoboda. Následně ocenil jednotlivé zaměstnance nominované v kategoriích Zaměstnanec roku a Nováček roku, další kolegy uvedl do Síně slávy. Náměstek pro provozuschopnost dráhy Karel Švejda pak předal ceny těm, kteří se svým činem zasloužili o záchranu lidských životů nebo majetku (viz samostatný článek). Poděkování se letos také mimořádně dočkali ti, kteří pomáhali při zářijových povodních či se podíleli na likvidaci jejich následků.

ZAMĚSTNANEC ROKU
Miroslav Hakl
systémový specialista úseku NŘP, OŘ Ostrava
Radek Hřebačka
pracovník infrastr. s licencí strojvedoucího, OŘ Ostrava
Miroslav Zedník
vedoucí provozního střediska, OŘ Ostrava
Ing. Jan Janoušek
systémový specialista, SSVRT
Ing. Hana Kohoutová
vedoucí mzdového oddělení, GŘ – O10
Ing. Blanka Ženíšková, Ph.D.
systémový specialista, GŘ – O25
Ing. Tomáš Drvota
systémový specialista, GŘ – O25
RNDr. Jakub Munzar
vedoucí oddělení, GŘ – O3
Ing. Tomáš Konopáč
systémový specialista, GŘ – O26
Libuše Valentová
výpravčí žst. Stochov
Jan Nosek
technický dozor investora, OŘ Praha
Jiří Vošvrda
vedoucí provozu infrastruktury ST, OŘ Hradec Králové
Ing. Martin Filip
vedoucí provozního oddělení, OŘ Hradec Králové
Ing. Pavel Paidar
ředitel odboru přípravy staveb, GŘ
Ing. Lucie Mottlová
vedoucí odd. plánování investiční výstavby, GŘ
Ing. Jiří Dittmer
přípravář stavební akce, SSV
Ing. Jiří Záruba
vedoucí odd. přípravy projektů, SSZ
Bc. Alena Fendrhancová
systémový specialista, GŘ
Ing. Mojmír Nejezchleb
náměstek GŘ pro modernizaci dráhy
Ing. Vladimír Říha
náměstek ředitele CTD
Ing. Jiří Šustr
vedoucí specializovaného střediska rádiových systémů, CTD
Ing. Lukáš Fiala
vedoucí skupiny TTP a ETCS, GŘ – O11
RNDr. Markéta Papaková
vedoucí odboru, SŽG
Mgr. Eduard Heindorfer
hasič technik specialista, HZS, JPO Liberec
Bc. Jan Vetešník
hasič technik specialista, HZS, JPO Nymburk
David Starosta
náměstek přednosty provozního obvodu, OŘ Ústí nad Labem
Jan Sivulka
technik SZT, OŘ Ústí nad Labem
Radek Vlk
vedoucí provozního střediska tratí, OŘ Ústí nad Labem
Ing. Miloš Futera, Ph.D.
systémový specialista, GŘ
Ing. Petr Řádek
vedoucí samostatného oddělení, GŘ
Ing. Václav Suchý
přednosta Správy tunelů a mostů, OŘ Plzeň
Mgr. Bohumír Trávníček
odborný poradce, GŘ
Milan Liczka
traťový dispečer, CDP Přerov
David Čistý
vedoucí skupiny produkce a eventů, GŘ – O27

NOVÁČEK ROKU
Martin Ondra
výpravčí PO Valašské Meziříčí, OŘ Ostrava
Stanislav Šuba
pracovník údržby a oprav tratí, OŘ Ostrava
Petr Vysoudil
pracovník infrastr. s licencí strojvedoucího, OŘ Ostrava
Ing. Lukáš Tittl
vedoucí oddělení, SSVRT
Ing. Jiří Čížek
systémový specialista, GŘ – O26
Jan Novotný
technický dozor investora, OŘ Praha
Vojtěch Novák
pracovník infrastr. s licencí strojvedoucího, OŘ Praha
Martina Žáčková
výpravčí žst. Bučovice, OŘ Brno
Ing. Matěj Dvořák
vedoucí provozu infrastruktury ST, OŘ Brno
Ing. Lucie Modráčková
přípravář stavební akce, SSV
Tomáš Kubizňák
technický dozor investora, SSZ
Dana Říhová
systémový specialista – úsek realitních činností SŽF
Bc. Vilém Pecen
systémový specialista, GŘ – O14
Ing. Lukáš Puchrik, Ph.D
vedoucího odboru technické podpory, SŽG
Tomáš Najman
hasič HZS, JPO Liberec
Jiří Šinfelt
inženýr železniční dopravy – SMT, OŘ Ústí nad Labem
Ing. Dominik Kubelka
systémový specialista, GŘ
Ing. Petr Štembírek
systémový specialista, GŘ
Irena Nahodilová
inženýr železniční dopravy – ST, OŘ Plzeň
Jan Wimmer
inženýr železniční dopravy – SSZT, OŘ Plzeň
Matyáš Moulis
signalista železniční stanice Nepomuk, OŘ Plzeň
Žofia Hajduová
traťový dispečer, CDP Přerov

SÍŇ SLÁVY
Ing. Zdeněk Oulehla
vedoucí oddělení, OŘ Ostrava
Dr. Ing. Václav John
bývalý ředitel SSV, spolupracovník O26 GŘ
Libor Škvára
bývalý náměstek ředitele OŘ Praha pro techniku
Jan Szalai
pracovník infrastr. s licencí strojvedoucího, OŘ Hradec Králové
Vladislav Martinák
vedoucí provozního střediska tratí, OŘ Hradec Králové
Marie Flajzarová
signalista žst. Sokolnice-Telnice
Milan Komárek
vedoucí provozního střediska SZT, OŘ Brno
Ing. Jiří Ambrož
technický dozor investora, SSZ
Ing. Vanda Šimánková
odd. telekom. techniky a síť. apl., GŘ – O14
Ing. Jarmila Heltová
systémový specialista, SŽF
Ing. Radomír Havlíček
bývalý vedoucí odd. HGD, GŘ – O13
Václav Vlček
hasič strojník HZS, JPO Č. Budějovice
Ing. Vladimír Kudrnáč
systémový specialista, OŘ Ústí nad Labem
Ing. Miroslav Kasa
náměstek přednosty provozního obvodu, OŘ Ústí nad Labem
Ing. Pavel Král
vedoucí technického oddělení, OŘ Plzeň
Michal Polcar
vedoucí provozu infrastruktury POS, OŘ Plzeň
Milan Kos
vedoucí dispečer, CDP Praha

POVODNĚ 2024
Tomáš Kutý
vedoucí provozu infrastruktury, OŘ Ostrava
Vlastimil Buryánek
vedoucí provozního střediska, OŘ Ostrava
Jan Vaníček
vedoucí provozního střediska, OŘ Ostrava
Ing. Petr Havelka
systémový specialista, OŘ Ostrava
Jiří Jarecký
velitel družstva, HZS, JPO Ostrava
Martin Mokrý
hasič technik specialista, HZS, JPO Ostrava
Pavel Benda
velitel směny, HZS, JPO Liberec
Martin Sulke
vedoucí technik specialista, HZS, JPO Liberec
Tomáš Lanc
vedoucí technik specialista, HZS, JPO Liberec
Daniel Justra
vedoucí technik specialista, HZS, JPO Přerov
Antonín Vánský
hasič technik specialista, HZS, JPO Přerov
Lukáš Dzurňák
hasič, HZS, JPO Přerov
Tomáš Říha
hasič – strojník, HZS, JPO Přerov
Ing. Tomáš Kuneta
systémový specialista, OŘ Brno
Daniel Macák
vedoucí oddělení dálkového řízení provozu, CDP Praha
Bc. Jan Rouš
vedoucí provozního střediska SZT, OŘ Praha

VZDĚLÁVÁNÍ V ODVĚTVÍ ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY

V říjnu tohoto roku proběhl ve školicím středisku v Pardubicích první přípravný kurz pro naše provozní zaměstnance, kteří budou skládat zkoušku Z-03 Provozní pracovník v přípravě (dříve návěstní/spojový dozorce). Tento kurz vznikl z důvodu nedostatečných kapacit pro školení nových zaměstnanců v jednotlivých organizačních jednotkách (OJ).

Díky tomu, že kurz byl organizován jednotně pro více OJ, bylo možné zajistit nejlepší školitele a odborníky ze Správy železnic a zároveň novým kolegům umožnil vyměnit si zkušenosti napříč organizací. Přípravný kurz trval 2 týdny a obsahoval základní informace o zabezpečovací technice, předpisech a reálných poznatcích z provozu včetně odborné exkurze. Zúčastnilo se ho celkem 15 zaměstnanců, kteří na závěr školení většinově vyjádřili přání zúčastnit se podobného kurzu pro přípravu na zkoušku Z-04 Technik SZT (dříve návěstní mistr).

Na základě zájmu z jednotlivých odborných správ připravujeme pro rok

2025 další dva podobné kurzy, které zohlední poznatky z toho právě uskutečněného. Zároveň bychom rádi pro účely výuky zřídili v Pardubicích venkovní expozici vybraných prvků zabezpečovací techniky, na které by bylo možné prakticky získat a ověřit požadované znalosti v bezpečném prostředí mimo provozovanou dopravní cestu. Jednalo by se například o výhybku s funkčním čelisťovým závěrem a elektrickým přestavníkem, návěstidlo a výstražník.

Obdobně vybavená pracoviště pro tyto účely najedeme všude po světě i v ČR, nikoli však u Správy železnic. Naším velkým vzorem je nizozemské školicí středisko Rail Center, ve kterém se vzdělávají všichni zaměstnanci se vstupem do provozované dopravní cesty. Toto centrum disponuje všemi technologickými a venkovními prvky, se kterými se můžete v Nizozemsku setkat. Ambice stávajícího programu u Správy železnic jsou menší, ale jedná se o krok správným směrem, který by zefektivnil a zlepšil podmínky pro výuku nových zaměstnanců.

Velké poděkování si zaslouží všichni školitelé a organizátoři kurzu.

Radek Volf, Zbyněk Zunt

Silvestrovským expresem na střechu české železnice

Poslední den v roce se dá strávit různě. Například se můžete svézt zvláštními vlaky z Vimperka do Kubovy Hutě, nejvýše položené železniční stanice u nás, i když se de facto jedná jen o dopravnu. Silvestrovské expresy se na tuto trať vrací po tříleté přestávce.

TEXT | **Tomáš Johánek**

V roce 2000 vyjel poprvé na trať Vimperk – Kubova Huť a zpět zvláštní Silvestrovský vlak Stifterova pošumavského železničního spolku. Jeho tradice trvala až do roku 2020, tedy plných dvacet let. Vypravení vlaku vždy doprovázel tematický doprovodný program. Po tříleté odmlce se pořádání jízd nyní ujímají přímo České dráhy. Ranní Silvestrovský expres se vydá do Kubovy Hutě už ze Strakonic, odjezd je v 8:00. Poslední silvestrovský vlak, který odjíždí z Kubovy Hutě ve 14:20, zase bude pokračovat z Vimperka přes Strakonice až do Českých Budějovic. V čele vlaků pojede motorová lokomotiva T478.1001, přezdívaná Bardotka, která v letošním roce slaví 60 let od výroby. Jubilantka poveze dva vozy Bdtn^{756} s nezávislým vytápěním pro dostatečný tepelný komfort cestujících. Zájemci se mohou v Kubově Huti zúčastnit tradičního silvestrovského pochodu na Boubín. Od rozcestí u nádraží vede na vrchol, jemuž dominuje 21 metrů vysoká dřevěná rozhledna, modře značená turistická trasa (5 km).

BÝVALOU SKLÁŘSKOU OSADU PROSLAVILA ŽELEZNICE

Když už přijedete do Kubovy Hutě, měli byste o malebné obci na úpatí Boubína něco vědět. Vznikla jako jedna ze sklářských šumavských osad a dostala jméno po zámeckém hejtmanovi Gubovi. Leží v místech, kudy procházela v minulosti tzv. střední větev Zlaté stezky, vedoucí z bavorského Pasova přes Strážný do Vimperka. Až do roku 1736 se zde vyrábělo tabulové a zrcadlové sklo. V roce 1899 protnula Kubovu Huť železniční trať spojující Vimperk a Volary. V obci je několik historických budov, např. u Kubešů, u Geců, které jsou ukázkou původní šumavské architektury. V samotném centru můžete obdivovat typickou Schwarzenberskou myslivnu z roku 1908. V lesích okolo vsi se dochovalo několik pevnůstek ze třicátých let 20. století, které tvořily opevnění jižní hranice Československa. Obec je také ideálním východiskem pro vycházky do okolí, mimo jiné i na zmiňovaný Boubín.

SILVESTROVSKÉ ČI PŘEDSILVESTROVSKÉ VLAKY VYJEDOU I JINDE

Svézt se nějakým zvláštním vlakem na konci roku bude možné i v jiných lokalitách. Mezi tradiční akce patří jízdy úzkorozchodných vlaků vedených motorovou lokomotivou v Solvayových lomech na pomezí Českého krasu či po kolínské řepařské drážce. Silvestrovské jízdy nabízí například také Plzenecká železnice ve Starém Plzenci. A novinkou jsou letos zvláštní vlaky tažené tentokrát parní lokomotivou mezi Kořenovem a Harrachovem na pomezí Jizerských hor a Krkonoš. Rozlučte se tedy s končícím rokem stylově ve vlaku. Jízdní řády a další podrobnosti jsou na webech jednotlivých organizátorů.

Nový zákaznický portál VPN Family

Spustili jsme nový zákaznický portál VPN Family! Zmodernizovali jsme grafiku, ale především jsme zjednodušili a zpřehlednili přístup k našim službám, které nyní najdete na jednom místě.

Spolu se spuštěním nového portálu jsme provedli i modernizaci loga VPN Family, aby odráželo současné trendy a lépe zapadalo do nového prostředí portálu a služeb. Věříme, že nový portál splní vaše očekávání.

Přinášíme vám také velké slevy a změny v cenách, zejména ve VPN Family – Vodafone, ale lepší ceny jsou i ve VPN Family – O2. Nově si můžete u VPN Family – Vodafone k minutovým tarifům, například k 7kačce, přidat i neomezená data! Neomezený internet (10 Mbps) můžete získat již od 495 Kč anebo si pořiďte neomezený hlasový tarif s neomezenými daty (5 Mbps) jen za 509 Kč! Snížili jsme také ceny některých minutových tarifů a zlevnili volání, aby bylo ještě výhodnější. Nezapomněli jsme ani na zákazníky VPN Family – O2. Zde jsme se zaměřili především na ceny neomezených hlasových tarifů s daty, včetně neomezených dat NEO 5/10/20 a 5G.

Od listopadu si můžete aktivovat balíčky 1,5 GB nebo 3 GB a surfovat po internetu do konce roku zcela zdarma. Tato nabídka platí pro zákazníky, kteří v říjnu 2024 neměli aktivní mobilní internet v rámci VPN Family. Pro ty, kteří již data využívají, máme připravenou jednorázovou slevu 30 Kč, pokud si během listopadu nebo prosince navýší svůj datový tarif.

Výhodné mobilní služby s O2 nebo Vodafone i Kuki TV si ve VPN Family může objednat každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic na stránce https://vpnfamily.cz. Anebo nám zavolejte na telefonní číslo 972 111 333, kde vám naše zkušené operátorky rády poradí nebo třeba nastaví data a služby na míru.

Již 15 tisíc zaměstnanců a jejich rodin se stalo součástí drážní rodiny VPN Family.

Připojte se i vy, zeptejte se svého kolegy a ušetřete!

ČD TRAVEL

ZÁJEZDY NA ROK 2025

Již dnes můžete objednávat pobyty na rok 2025. Nabídka smluvních CK je ONLINE na našich nových webových stránkách. Ceny jsou aktualizovány každých 10 minut. Tedy pokud má například Čedok v nabídce Vietnam, pak jej nabízí i ČD travel za identickou cenu. Případné dotace pro rok 2025 můžeme následně KDYKOLIV od ceny odečíst – stačí si jen požádat u zaměstnavatele. Jedinou podmínkou je tedy objednat zájezd přes WEBOVÉ STRÁNKY ČD TRAVEL. Ano, je to opravdu tak snadné.

Vaše ČD travel

OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

DÚ změní od února 2025 své sídlo v Praze

Drážní úřad se během ledna přestěhuje do nových prostor Paláce Pyramida v Bělehradské ulici na Praze 2. Kvůli komplexní a dlouhotrvající rekonstrukci zbývajících částí Fantovy budovy, kterou plánuje Správa železnic, musí opustit dosavadní prostory severní věže na hlavním nádraží v Praze, kde sídlil od svého zřízení v roce 1995.

Nové sídlo na adrese Bělehradská 222/128, Praha 2 bude díky své poloze v blízkosti I. P. Pavlova dobře dostupné městskou hromadnou dopravou nebo i pěšky z hlavního nádraží.

PF 2025

Právě končící rok byl naplněn celou řadou pozitivních změn a přípravami na změnu největší, kterou je zavedení výhradního provozu ETCS od ledna 2025. Přejeme Vám proto klidné prožití vánočních svátků a bezpečný vstup do nového roku 2025!