



MODERNÍ ŽELEZNICE

VÍCE NEŽ POLOVINA CESTUJÍCÍCH UŽ BUDE MOCI VYUŽÍVAT OPRAVENÁ NÁDRAŽÍ

02

PŘÍCHOZÍ POŠTU JE NUTNÉ DŮSLEDNĚ KONTROLOVAT

04

MOLDAVSKÁ HORSKÁ DRÁHA PŘIVÁDÍ ŽELEZNICI NA KRUŠNOHORSKÝ HŘEBEN

08

20 LET S VÁMI



Vizualizace budoucí podoby pražského Masarykova nádraží

VIZUALIZACE archiv Správy železnic

Naše státní organizace letos slaví 20. výročí svého vzniku

Rok 2023 bude pro Správu železnic mimořádný. První lednový den totiž uplynulo 20 let od jejího vzniku. Kulaté jubileum oslaví mimo jiné zahájením dalších klíčových projektů, což umožní historicky nejvyšší rozpočet. Ve znamení výročí se ponese celý letošní rok.

TEXT Pavel Tesař

Dnešní Správa železnic vznikla v roce 2003 po rozdělení Českých drah na dva samostatné subjekty. Zatímco ČD začaly fungovat jako dopravce, naše státní organizace dostala na starost železniční infrastrukturu. Už rok po svém vzniku se stala investorem stavebních akcí na železnici. Od 1. září 2011 začala řídit železniční provoz, její řady tak rozšířilo několik tisíc výpravčích a dispečerů. V polovině roku 2016 pak převzala více než 1 500 nádražních budov. „S převodem nádražních budov se našimi přímými zákazníky stali cestující

z vlaků, což považujeme za velký závazek. Od začátku jsme se proto zaměřili na zlepšování stavu nádražních objektů. Do současnosti jsme jich zrenovovali téměř 300, na dalších čtyřech desítkách se momentálně pracuje,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Podle jeho slov se rekonstruují i ty největší památkově chráněné nádražní budovy, jako například v Praze, Českých Budějovicích nebo Plzni. Významné investice směřují i do zlepšení nabízených služeb ve zrekonstruovaných objektech.

ZMODERNIZOVALO SE PŘES 1 600 KM TRATÍ

Velmi sledovanou oblastí nejen z pohledu cestujících je modernizace tratí a stanic. Za dvě desetky let své existence Správa železnic zrekonstruovala úseky o celkové délce přes 1 600 kilometrů. Z toho 621 kilometrů tratí je součástí některého ze čtyř železničních koridorů, jejichž přestavba je téměř u konce. Nejen instalace jednotného evropského zabezpečovacího systému ETCS pak přispívá ke zvyšování bezpečnosti provozu. Jeho důležitou funkcí je automatické zastavení vlaku v případě projekt

návěsti Stůj. Jen za uplynulý rok bylo ETCS vybaveno 417 kilometrů tratí, ve zkušebním nebo ostrém provozu je už téměř 800 kilometrů. V úseku mezi Olomoucí a Uničovem byl navíc vůbec poprvé v Česku zaveden výhradní provoz vlaků pod dohledem tohoto nejmodernějšího zabezpečovacího zařízení. S tématem bezpečnosti souvisí i problematika železničních přejezdů. Ideálním řešením je jejich náhrada nadjezdy nebo podjezdy. Příkladem může být modernizace dvou traťových úseků čtvrtého koridoru mezi Soběslaví a Dobruškou a Sudoměřicemi a Voticemi, kde zmizela všechna úroňová křížení železnice a silnice. Současně také dochází ke zvyšování zabezpečení přejezdů instalací zabezpečovacího zařízení se světly a závorami. V minulých letech se podařilo doplnit závory na všech přejezdech nacházejících se na silnicích první třídy.



FOTO archiv Správy železnic

NAŠÍM CÍLEM JE MAXIMÁLNÍ ÚSPORA ENERGIÍ

Nesporným benefitem železnice je šetrnost k životnímu prostředí. V příštích letech proběhne elektrifikace dalších 588 kilometrů tratí, například mezi Otrokovicemi, Zlínem a Vizovicemi nebo Prahou a Kladnem v rámci modernizace a výstavby napojení na Letiště Václava Havla. Správa železnic v rámci udržitelnosti kontinuálně pracuje i na snižování energetické náročnosti budov, recyklaci kovových odpadů či opětovném využití materiálů – kolejí, pražců nebo kameniva. „Naším hlavním cílem je zajistit vždy rychlý, bezpečný a ekologický způsob dopravy. Zvyšování standardu našich tratí a nádražních budov s sebou přináší i neoblíbená omezení a výluky. Potýkat se s nimi musíte vy, cestující, i naši zaměstnanci. Nezapomínejme ale, že každé takové omezení nakonec přináší zlepšení,“ dodává Jiří Svoboda.

SPRÁVA ŽELEZNIC PATŘÍ MEZI NEJVĚTŠÍ ZAMĚSTNAVATELE

S rozšiřováním agendy naší státní organizace postupně rostl i počet zaměstnanců. V roce 2003 stalo u zrodu tehdejší Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) prakticky několik zaměstnanců. S přibývajícím agendou a poskytovanými službami jak dopravcům, tak cestujícím či jiným subjektům jejich počet neustále narůstal a dnes přesahuje hranici 17 tisíc. Díky tomu patří Správa železnic k největším zaměstnavatelům u nás nejen v sektoru dopravy, ale obecně na trhu práce.

ČESKÉ VRT JSOU SOUČÁSTÍ PLÁNU ROZVOJE STŘEDNÍ EVROPY

Projekt českých vysokorychlostních tratí (VRT) sahá daleko za naše hranice. Důkazem je podpis memoranda mezi Správou železnic, polskou společností CPK a zástupci projektu Rail Baltica. Iniciativa má za cíl vybudovat až 4 500 km VRT v oblasti Trojmoří. Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda zajistil také podporu kvalitnějšího přeshraničního spojení u německého spolkového ministerstva dopravy.

MODERNIZACE MASARYKOVA NÁDRAŽÍ MÁ STAVEBNÍ POVOLENÍ



Zásadní modernizace stanice Praha Masarykovo nádraží má za sebou další důležitý krok v přípravě. Správa železnic získala pravomocné stavební povolení. Na jaře se vypíše výběrové řízení na zhotovitele, v průběhu letošního roku by pak měly začít i samotné stavební práce. Hotovo bude v roce 2026. Součástí projektu je mimo jiné rozšíření stávajícího počtu kolejí ze sedmi na devět, rekonstrukce všech nástupišť a vybudování nové platformy nad kolejistištěm.

STAV MOSTU POD VYŠEHRADEM SI VYŽÁDÁ DALŠÍ DOPRAVNÍ OMEZENÍ

Železniční most pod Vyšehradem je na hranici své provozuschopnosti. Správa železnic proto v průběhu roku podle plánu postupně přistoupí k nezbytným opatřením, která budou mít vliv na železniční provoz. Jako první začal v polovině ledna platit zákaz jízdy vlaků s více lokomotivami. Cílem dalších přijímaných opatření je udržet provoz na mostě v maximálně možném rozsahu, aniž by byla ohrožena bezpečnost. Současně Správa železnic podniká kroky ke zmírnění výhledového omezení pro nákladní dopravu.

Více než polovina cestujících už bude moci využívat opravená nádraží

V posledních letech výrazně zrychlilo tempo oprav a rekonstrukcí nádražních budov, opravených objektů přibývá po celé republice. Podle ředitele odboru pozemních staveb Stanislava Bytnara se také daří zkvalitňovat služby pro cestující, nádraží se stávají přívětivějšími.

TEXT | **Tomáš Johánek**

Jaké je portfolio spravovaných budov?

V zásadě ho lze rozdělit do tří hlavních kategorií. První skupinou jsou nádražní budovy, které zcela anebo v nějaké části obsahují prostory určené cestujícím. Druhou tvoří provozní objekty, které zjednodušeně řečeno slouží k zajištění provozu nebo činností spojených s provozováním dráhy. Třetí skupinou jsou pak ostatní budovy, které nespĺňují svým využitím ani jednu z výše uvedených definic. Počet všech objektů dohromady se dlouhodobě pohybuje okolo osmi tisíc.

To je poměrně velký počet. Co to znamená spravovat takové množství budov?

Základem je především znalost rozsahu majetku a jeho stavu. Na základě těchto informací v kombinaci s dalšími parametry (např. význam lokality nebo využití budovy) připravujeme plánovací procesy. V nedávné době jsme i v návaznosti na požadavky Ministerstva dopravy zásadně aktualizovali pravidla, na základě kterých správa budov probíhá. Například díky hodnocení stavu majetku je možné sledovat vývoj stavu portfolia majetku a tím i efektivitu realizovaných opatření.

Jak jsme pokročili v oblasti oprav a rekonstrukcí nádražních budov?

Od poloviny roku 2016 do konce letošního roku bude dokončeno přes 320 staveb nádražních budov. Letos plánujeme vynaložit na potřebné stavební úpravy 2,5 miliardy korun. Od převodu budov tak dosáhnou celkové výdaje téměř 11,5 miliardy korun. Znamená to, že dnes už zhruba 54 procent cestujících využívá opravená a zrekonstruovaná nádraží nebo ta, kde právě stavby probíhají.

Má současná situace vliv na tempo stavebních úprav nádraží?

Aktuální dění na nás dopadá stejně jako na většinu firem i obyvatel, zdražují vstupy a energie a to má samozřejmě vliv na rozsah cílených činností, jaké můžeme s disponibilními finančními zdroji vykonat. Vzhledem k tomu, že probíhá řada velkých staveb (Praha hl. n., Pardubice hl. n., Plzeň hl. n., České Budějovice), patří ale letošní předpokládaný rozpočet na nádražní budovy k nejvyšším. Počet akcí bude nižší než v předchozích letech, ale v kombinaci s pokračující přípravou (na další roky připravujeme více než 120 staveb) a s dokončením těch



FOTO autor

Od poloviny roku 2016 do konce letošního roku proběhnou stavební úpravy v celkem 320 nádražních budovách.

významných výše uvedených se celkové číslo bude v dalších letech opět zvyšovat. Je nutné uvést, že po dokončení aktuálně připravovaných staveb bude už více než 70 procent cestujících využívat nové nebo zrekonstruované prostory. Je také třeba si přiznat, že do lokalit bez dalšího smysluplného využití pro železnici, organizační složky státu či místní samosprávu a další subjekty nelze finanční prostředky vynakládat.

Cestující mohli zaznamenat také zlepšující se prostředí českých nádraží. Mohl byste zmínit některé změny?

Od roku 2020 se mimo jiné věnujeme také modernizaci veřejných toalet. Jedná se jak o vylepšení jejich stavebně-technického stavu, tak i o instalaci zařízení pro vstup a výběr poplatku. Tím dochází nejen k rozšíření otevírací doby toalet či umožnění bezhotovostních plateb, ale také ke konci čekání na klíč ve frontě u pokladny. Dnes lze zmínit,

že touto proměnou si prošlo více než 100 lokalit. V roce 2021 se nám navíc podařilo vysoutěžít rámcovou dohodu na dodávky designových a kvalitních prvků mobiliáře. Splňují nejen vysokou kvalitu technického i estetického zpracování, ale také požadavky na designovou přibuzenost. Do současné doby se dodalo už přes 3,5 tisíce prvků.

Jak je to s přístupností nádraží pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace?

Přístupnost železniční infrastruktury je pro nás samozřejmě zásadní téma a je jí věnována značná pozornost. Už čtyři roky pořádáme Platformu pro setkávání zástupců Národní rady osob se zdravotním postižením ČR, Ministerstva dopravy a všech dopravců, jejímž hlavním tématem je přístupnost železniční dopravy a spolupráce na jejím rozvoji.

Pro samotné řízení úrovně bezbariérové přístupnosti byl zaveden systém vyhodnocování aktuálního stavu, aby bylo možné informovat cestující. V souvislosti s tím jsme přistoupili ke zveřejňování úrovně přístupnosti jednotlivých lokalit na webových stránkách. Pro snazší plánování přepravy byla vytvořena vrstva interaktivní mapy, kde je možné si podstatné informace o přístupnosti stanic a pomoci v nich přehledně zobrazit.

Pro srovnání uvedu, že úroveň přístupnosti byla v roce 2016 na tratích TEN-T v oblasti budov 34 procent a nástupišť 53 procent.

Aktuální přístupnost na stejném typu tratí je nyní v prvním případě 67 procent, ve druhém pak 59 procent. Předpokládaný výhled do roku 2028 vychází při zrealizování připravovaných akcí na 72 procent u budov a 80 procent u nástupišť. Finální vývoj samozřejmě bude odvislý od dostupných finančních zdrojů. Kromě toho nabízíme od roku 2019 i službu pomoci ve stanicích. V loňském roce jsme poskytli přes 14 tisíc asistencí, což znamená meziroční nárůst o více než polovinu. Od letoška pak ve vybraných stanicích zajišťujeme pomoc při nástupu, resp. výstupu do/z vozidla prostřednictvím mobilních zdvihacích plošin. Z uvedeného vyplývá, že naše organizace soustavně odstraňuje bariéry.

Ing. STANISLAV BYTNAR
Ředitel odboru pozemních staveb

Narodil se v roce 1975, pochází z Chrastí u Chrudimi. Vystudoval SPŠ stavební v Hradci Králové a Fakultu stavební na ČVUT v Praze. Prošel stavební praxí v oblasti pozemních i průmyslových staveb. V roce 2012 nastoupil do ČD jako ředitel odboru správy nemovitostí a od roku 2015 řídil organizační jednotku Železniční stanice, se kterou v roce 2016 přešel na Správu železnic. Ve volném čase se věnuje rodině, sportu a poslechu vážné hudby.



MODERNÍ ŽELEZNICE

Vydavatel Správa železnic, státní organizace
Adresa redakce Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Šéfredaktor Tomáš Johánek
Vedoucí projektu Kateřina Matásková
Grafická úprava Studio Marvil
Výroba a distribuce Profi-tisk group s.r.o.
Náklad 5 000 výtisků měsíčně
Evidenční číslo MK ČR E 20966

Nevyžádané texty a fotografie se nevracejí.



V Lovosicích letos opravíme všechna nástupiště

Během letošního roku projdou rekonstrukcí všechna stávající nástupiště ve stanici Lovosice, která leží na hlavním koridoru z Prahy do Děčína. Konkrétně se jedná o jedno vnější a tři ostrovní. Výška nástupních hran se zvýší na 550 mm nad temenem kolejnice, což cestujícím umožní pohodlný nástup do moderních vlakových souprav. Zrekonstruovaná nástupiště dostanou také nové zastřešení i osvětlení. V současné době je přístup k vlakům možný pouze po schodištích z podchodu. Ten projde celkovou obnovou a zároveň se prodlouží pod celým nádražím až k Máchově ulici. Bezbariérovost stanice zajistí výtahy z podchodu na jednotlivá nástupiště, v případě 1. nástupiště bude tuto funkci plnit nový výtah propojující podchod s výpravní budovou. Investice bude zahrnovat také částečnou obnovu železničního svršku kolem nástupiště a instalaci nového informačního a orientačního systému pro cestující. Dokončení úprav ve stanici je plánováno do závěru letošního roku.

V loňském roce jsme zmodernizovali nejvíce přejezdů v historii

Zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech je jednou z priorit naší státní organizace. Uplynulý rok byl v tomto směru rekordní, díky dostatečnému objemu finančních prostředků se podařilo zrekonstruovat 233 úrovnových křížení. Původní plán přitom počítal s úpravou 150 přejezdů.

TEXT **Dušan Gavenda**

Kromě modernizace a doplňování zabezpečovacího zařízení zajistilo vyšší bezpečnost dopravy také rušení přejezdů. K tomu došlo na více než stovce míst. „Posilování bezpečnosti na přejezdech má pozitivní dopady jak na železniční, tak i silniční provoz. Jde o jednu z našich hlavních priorit, ve které nehodláme polevit ani v dalších letech. Výstražné kříže doplňujeme světelným zabezpečovacím zařízením, instalujeme závory.

Jen v loňském roce jsme do přejezdů a jejich bezpečnosti investovali 3,1 miliardy korun, vůbec nejvíc v historii,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Celkem se v loňském roce podařilo zrekonstruovat 233 přejezdů, plány přitom počítaly s tím, že se za zmíněné období dočká úprav 150 úrovnových křížení. Správa železnic se zaměřila i na rušení vybraných přejezdů. Celkem se to loni povedlo na 102 místech. I to je rekordní číslo. Přejezdy se ruší nejen tam, kde trať kříží třeba lesní cesta, ale i v lokalitách s vysokou intenzitou dopravy. V takovém případě se nahrazují nadjezdem nebo podjezdem. Do roku 2030 se počítá s dalším snížením počtu přejezdů přibližně o pět procent.

Ani v letošním roce se rozhodně nepoleví v dalším zvyšování zabezpečení železničních přejezdů. Potřebné úpravy se chystají na 130 místech, celkové náklady přesáhnou 1,8 miliardy korun. Co se týká budování mimoúrovňových křížení, ještě letos by měl začít vznikat nový nadjezd v Olomouci-Holici, který nahradí stávající přejezd na koridorové trati.



V Praze začala modernizace trati mezi Bubny a Výstavištěm

Železnice v pražských Holešovicích zásadně změní svou podobu. Umožní to přestavba úseku ze stanice v Bubnech do nové zastávky Praha-Výstaviště, která už byla zahájena. V rámci stavby dojde také k náhradě přejezdu v Bubenské ulici silničním podjezdem.

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

Hlavním cílem projektu je zásadní modernizace stanice Praha-Bubny, zdvoukolejnění trati v délce zhruba 1,3 kilometru, její elektrizace a vybudování nové zastávky Praha-Výstaviště. „Úsek přímo navazuje na už zrekonstruovaný Negrelliho viadukt. Určitým protikladem k této historické stavbě se stane moderní stanice Praha-Bubny se třemi nástupišti a čtyřmi kolejemi. Z hlediska bezpečnosti je důležitá náhrada frekventovaného přejezdu v Bubenské ulici železniční estakádou, stejně jako zvýšení mostní konstrukce v ulici Dukelských hrdinů,“ popisuje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Jako první přišly na řadu přípravné práce, zejména budování stavenišť. Následovat bude výstavba provizorní koleje pro zachování provozu vlaků ve směru na Kralupy nad Vltavou. Největší stavební objekty – tři mostní estakády a nová nádražní budova v Bubnech – přijdou na řadu letos v květnu. Hotovo bude v roce 2025. Stanice Praha-Bubny se posune do nové polohy blíž k Negrelliho viaduktu a nabídne snazší přestup na metro C.



Její podoba se bude postupem času měnit. V první fázi, kdy bude jedinou budovou v území, se na její střeše vybuduje travnatá odpočinková plocha, která umožní lidem výhled na město a měnit se Holešovice. V další etapě prací vznikne spolu s výstavbou nové čtvrti přímo nad nádražím administrativní budova.

V nádražních vestibulech se budou nacházet komerční prostory, které využijí také obyvatelé budoucí

nové čtvrti Bubny-Zátory. Modernizovaná trať do nové zastávky Praha-Výstaviště povede z větší části po estakádě. Samotná zastávka vznikne na okraji Stromovky. Nedaleká lávka přes železniční trať zlepší propojení tohoto oblíbeného parku s Letnou. Díky úzké spolupráci Správy železnic a hlavního města bude v průběhu modernizačních prací vybudován také tramvajový podjezd.



Příchozí poštu je nutné důsledně kontrolovat

Phishing a vishing stále patří mezi nejčastější kybernetické útoky v dnešní společnosti. Jejich podstatou je vylákat z oběti takové informace, které pak může útočník využít ve svůj prospěch nebo k páčání další trestné činnosti.

TEXT | Jan Šaroch

Útočník se může například pokoušet získat přihlašovací údaje k informačním systémům organizace nebo informace, které mu umožní následně nakládat s finančními prostředky své oběti. Aby byl úspěšný, snaží se napodobit co nejlépe legitimní komunikaci, na kterou je potenciální oběť zvyklá. V případě vishingu se jedná o nevyžádaný telefonní hovor, kde se útočník pomocí vyvolání časové tísně pokouší taktéž z oběti vylákat potřebné údaje.

Organizace se proti takovým útokům brání systematickým vzděláváním svých zaměstnanců. Kromě klasického způsobu formou e-learningu nebo informačních kampaní používá také předstírané útoky na vybraný vzorek zaměstnanců, aby si ověřila jejich schopnost takovým útokům odolat.

SCHOPNOST ZAMĚSTNANCŮ ROZPOZNAT PHISHING SE SNIŽUJE

Správa železnic v roce 2022 provedla také dvě testy dvakrát, a to na stejném vzorku zaměstnanců. První vlna se odehrála v polovině června, kdy bylo e-mailem osloveno 1026 zaměstnanců. Z nich 338 zprávu otevřelo, 224 kliklo na závadný link a 172 vložilo údaje do přihlašovacího formuláře. Jen 126 z nich nahlásilo útok na centrální helpdesk SŽT. Druhá vlna testů následovala poté, co v organizaci proběhlo školení pomocí aplikace e-learning. V prosinci bylo osloveno opět 1026 zaměstnanců, 445 z nich e-mail otevřelo, 312 kliklo na závadný link, 185 vložilo přihlašovací údaje a navíc 72 zaměstnanců se pokusilo provést platbu pomocí své platební karty.



ILUSTRACE pixabay

Jen 87 zaměstnanců nahlásilo phishing na centrální helpdesk SŽT. Z výsledků je patrné, že schopnost našich zaměstnanců rozpoznat phishing se v čase nebezpečně snižuje. Z toho plyne, že úsek kybernetické bezpečnosti by měl v tomto roce změnit svůj přístup a nabídnout zaměstnancům společnosti takový systém vzdělávání, který by respektoval jejich schopnosti a možnosti v rámci jejich pracovního nasazení. A to tak často, aby jejich pozornost vůči phishingu opět neopadla.

ZÁKLADNÍ PRAVIDLA HODNOCENÍ PŘÍCHOZÍ POŠTY

Jako první krok vám může SŽT nabídnout stručné shrnutí základních pravidel pro vyhodnocení příchozí pošty.

Při kontrole pošty se zaměřte hlavně na tyto body:

1. Od koho pošta přichází. Je adresa odesílatele správná?
 2. Na jaké adresy odkazy v e-mailu míří. Jsou to důvěryhodné weby?
 3. Jakým jazykem je e-mail psán?
 4. Nikdy nezadávejte své přístupové údaje na webu, na který jste se dostali z odkazu v e-mailu a který jste si nekontrolovali.
 5. Platební údaje nikdy nezadávejte na webu, na který jste se dostali odkazem z e-mailu. Znovu si přečtěte bezpečnostní doporučení své banky ohledně plateb na internetu.
 6. Sledujte kontext. Opravdu se ve zprávě vyskytují očekávatelné informace od daného adresáta? Pokud vám e-mail nabízí nějaké benefity nebo překvapivé informace, je lepší si jeho autentičnost ověřit u odesílatele. A to zejména v případech, kdy po vás požaduje zadání přístupových údajů nebo číslo vaší karty!
 7. Pokud vám někdo zavolá a požaduje, abyste mu sdělili přístupové údaje nebo vás nutí pomocí „časové tísně“ odbavit e-mail, který vede k zadání přihlašovacích údajů nebo platebních údajů, zavěste. Zavolejte volajícímu zpět hned poté, co si ověříte jeho identitu.
 8. Oznamujte podezřelé e-maily na náš helpdesk.
- Pokud jste udělali chybu, neváhejte se na nás obrátit, bezodkladným postupem se dají případné ztráty minimalizovat.
- Své dovednosti můžete trénovat zde: www.kybertest.cz.
- Pokud máte doma malé děti, rozhodně doporučujeme navštívit odkaz: <https://www.kyberpohadky.cz/kyberpohadky/>. I kybernetická bezpečnost může být zábavná.



ILUSTRACE pixabay

Soutěž Železniční stavba roku zná vítěze třetího ročníku

Cílem soutěže Železniční stavba roku, kterou organizuje naše státní organizace, je ocenit nej kvalitnější realizované projekty na české železnici. V polovině ledna převzali ceny vítězové už jejího třetího ročníku.

TEXT | Tomáš Johánek

Zatímco slavnostní předávání cen zhatila v minulých dvou ročnících protiepidemická opatření, letos se mohlo premiérově uskutečnit. Ve srovnání s předchozími lety se nezměnil počet kategorií, stejná zůstala i hodnotící kritéria, zejména pak provozní, ekonomický a společenský přínos jednotlivých staveb. Jen vítězů bylo letos o jednoho více, konkrétně 12.

Nejprestižnější ocenění – Cenu generálního ředitele – získala rekonstrukce nejvytíženějšího

českého koridoru mezi Velimí a Poříčany. V kategorii Železniční tunely a mosty uspěla výměna mostu přes Labe v Děčíně, vítězem kategorie Bezpečná železnice se pak stala modernizace přejezdů mezi Třebovicemi v Čechách a Moravskou Třebovou.

V kategorii Rekonstrukce a opravy železničních tratí zaujala porotu nejvíce revitalizace trati mezi Lovosicemi a Českou Lípou. V kategorii Projektová příprava ocenila



FOTO archiv Správy železnic

dokumentaci pro rekonstrukci stanice Praha-Smíchov. Vítězem kategorie Rekonstrukce a opravy budov se stala renovace památkově chráněné výpravní budovy ve Veselí nad Lužnicí. Technologickou stavbou roku je pak pilotní projekt konverze napájecích soustav mezi Nedakonícemi a Říkovicemi. Ceny za Technickou inovaci roku byly letos dvě, konkrétně šlo o metodu, kterou se opravovaly některé tunely mezi Adamovem a Blanskem, a o řešení

napájení rádiového sdělovacího zařízení pro provoz systému GSM-R.

Vítězem kategorie Modernizace železničních stanic a uzlů se stala druhá etapa rekonstrukce stanice Přerov. Modernizace a elektrizace trati mezi Šakvicemi a Hustopečemi u Brna pak zabodovala mezi liniovými stavbami. A poslední kategorii – Rekonstrukce historických železničních staveb – ovládla obnova původní výpravní budovy v Nové Pace.

Dvě nádraží připomínají bývalou slávu zdejší železnice

Severočeský Manchester nebo také Malý Manchester v českém Nizozemí. Těmito přezdívkami se mohl pyšnit Varnsdorf, když jeho textilní průmysl dosáhl ve třetí třetině 19. století obrovského rozmachu. Samozřejmě také díky železnici.

TEXT **Marek Binko**

Textilní výroba zde probíhala již od počátku 18. století, ale až masivní industrializace podmíněná výstavbou železnice znamenala její rozvoj. Umožnila totiž nejen tradičně dovoz uhlí do kotelen, které dávaly sílu parním strojům pohánějícím stroje v dílnách, ale také přísun do té doby vzácných surovin pro textilní výrobu ze zámoří. První vlak do Varnsdorfu přivedla Česká severní dráha (BNB) z Děčína, respektive Bakova nad Jizerou 16. ledna 1869. Stalo se tak na základě koncese vydané v říjnu 1865. Varnsdorf byl od léta 1868 již městem, které mělo okolo 14 tisíc obyvatel, čímž se stal i největším městem na síti BNB. Zdejší nádraží se mělo stát přechodovou stanicí pro trať do saské Žitavy, ale protože ještě nebyly vyjasněny

všechny požadavky na dimenzování výpravní budovy, byla nejprve postavena malá provizorní. Ta sloužila do roku 1871 (zbourána byla až v 50. letech minulého století), kdy současně s přivedením železnice ze Žitavy došlo k otevření definitivní výpravní budovy. Jejím autorem byl architekt Moritz Hinträger, rodák ze západočeských Žinkov, který v té době pracoval pro Společnost státní dráhy (StEG). Téměř 100 metrů dlouhou stavbu ve slohu tudorské gotiky, zakončenou pavilony, realizovala firma Adolfa Tichého z Prahy. Budova byla v 50. letech rekonstruována, přičemž ale přišla o svou romantizující podobu. V roce 2020 byla již jako velmi zanedbaná zbourána, vyjma západního pavilonu, který byl zrekonstruován.

FOTO autor



Moderní železnice

ZCHÁTRALÁ BUDOVA ČEKÁ NA OPRAVU

Pokračování trati Saských královských drah ze Žitavy přes Varnsdorf dále do Eibau bylo dokončeno posledním úsekem z Varnsdorfu do Seiffhennersdorfu v září 1876. Na české části této peážní železnice vzniklo nádraží Starý Varnsdorf, po 2. světové válce Varnsdorf staré nádraží, se čtyřmi kolejemi a výpravní budovou v novorenesančním slohu. Osobní doprava zde byla ukončena po druhé světové válce, peážní provoz byl přerušen do roku 1951, a to jak německých vlaků mezi Žitavou a Eibau přes

český Varnsdorf, tak i českých mezi Hrádkem nad Nisou a Varnsdorfem přes německou Žitavu. V místě bývalé stanice Starý Varnsdorf byla 18. října 2013 otevřena zastávka Varnsdorf staré nádraží. Zchátralou výpravní budovu koupilo v loňském roce město. O 1,2 km dále směrem ke státní hranici byla 19. prosince 2013 otevřena zastávka Varnsdorf-pivovar Kocour, zcela financována zdejším pivovarem. Čekárnu z rezivějícího plechu v podobě historických beden od piva navrhla pražská architektonická kancelář Domy jinak.

Co se děje v regionech

BRANICKÝ MOST V PRAZE DOSTANE DRUHOU KOLEJ

V průběhu letošního roku začnou práce na zdvoukolejnění Branického mostu, který se nachází mezi stanicemi Praha-Radošín a Praha-Krč. Realizace projektu umožní odklon vlaků během plánované rekonstrukce železničního mostu pod Vyšehradem i stanice Praha-Smíchov.

Branický most, nazývaný také most Intelligence, pochází z poloviny minulého století. Železniční provoz na něm odstartoval v roce 1964. Přestože se budoval jako dvoukolejný, stavbaři na něm nakonec položili pouze jednu kolej. V současnosti je využívaný především nákladními vlaky, slouží ale také pro odklony spojů osobní dopravy.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic (2x)

Cílem stavby je vybudování druhé traťové koleje v úseku od odbočky Tunel, která se nachází před Branickým mostem, do stanice Praha-Krč. Současně se postaví odbočka Spořilov, která umožní vlakům přejíždět z jedné koleje na druhou. Práce budou dále zahrnovat sanaci Branického



mostu, vybudování nového přemostění Údolní ulice a výstavbu technologických objektů v Krči a na Spořilově. Na dosud jednokolejné zastávce Praha-Kačerov vznikne ostrovní nástupiště dlouhé 220 metrů, přestup na metro a autobusy MHD zajistí nová lávka. Práce potrvají přibližně 13 měsíců.

VÝPRVNÍ BUDOVA V NOVOSEDLECH DOSTALA NOVÝ KABÁT



Mezi nejvýznamnější opravné akce loňského roku v sektoru pozemních staveb patřila v obvodu OŘ Brno obnova výpravní budovy v Novosedlech na Břeclavsku. V rámci celkové opravy se odstranila postranní přízemní křídla patrového objektu a optimalizovalo se využití vnitřních prostor.

V přízemí budovy je umístěna dopravní kancelář, zázemí pro zaměstnance vykonávající v této železniční stanici službu a také čekárna pro cestující. V prvním patře se nacházejí dvě bytové jednotky, jejichž oprava nebyla součástí této akce, nicméně i ty se povedlo zrekonstruovat. Během stavebních prací se opravily vnitřní omítky, podlahy, stropy, krov i části střechy objektu.

Dále byly nově vybudovány rozvody elektroinstalace, vody, plynu a odpadů a bylo zavedeno etážové vytápění s plynovým kondenzačním kotlem. Okolo budovy jsou nové zpevněné plochy a bezbariérový vstup do čekárny. Architektonické a výtvarné řešení koresponduje s okolním prostředím, úprava fasády oživila celý ráz nádraží.

STRAKONICKÉ NÁDRAŽÍ OŽILO PRAŽÍRNOU KÁVY S KAVÁRNOU

Stanice Strakonice leží na hlavní trati mezi Plzní a Českými Budějovicemi, vedou z ní regionální trati do Blatné a Vimperka. V červnu roku 2021 skončila rozsáhlá rekonstrukce zdejší výpravní budovy a nové prostory bylo nutné zaplnit nabídkou služeb nejen pro cestující. To se podařilo a interiéry budovy mohou sloužit jako vzor pro jiné stanice.

Strakonické nádraží využívají cestující ve vlakové i autobusové dopravě, v bezprostřední blízkosti budovy je totiž multifunkční dopravní terminál. Cestující zde mají k dispozici kromě pokladen dopravců například obchodní síť Relay, výdejní box CONTEQ, automaty na kávu či miniknihovnu. Nechybí ani pobočka Pražírny Drahonice s kavárnou. Zajímavostí jsou i hodiny uprostřed odbavovací haly zasazené do kolejnice. Jejich autorem je architekt Josef Vrána.



FOTO archiv Správy železnic (2x)

KOLÍN
5. prosince

Ve večerních hodinách projel ve stanici Kolín posunový díl návěst Posun zakázán návěstidla Se 49, řízl výhybku č. 309 a srazil se s druhým posunovým dílem. Zraněn byl strojvedoucí, škoda byla předběžně vyčíslena na 8,7 milionu Kč.

BRNO-MALOMĚŘICE**8. prosince**

V Brně-Maloměřicích vykolejily v nočních hodinách za jízdy vlaku Nex 60310 tři nákladní vozy na výhybce č. 48. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 5 milionů Kč.

MORAVSKÝ PÍSEK –
BZENEC PŘÍVOZ**8. prosince**

Nad ránem se na přejezdu mezi stanicemi Moravský Písek a Bzenec přívoz střetl osobní automobil Volkswagen Polo s Os 4203. Řidička najela s automobilem do boku vlaku a způsobila vykolejení jedné nápravy osobního vozu řadu Bdmtee. Následně byla usmrcena nákladním vlakem Nex 41731, který projížděl po sousední koleji. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 14,6 milionu Kč.

RAŽICE – PROTIVÍN**22. prosince**

Opoledne se na železničním přejezdu mezi stanicemi Ražice a Protivín střetl osobní automobil BMW X5 s vlakem R 655. Zraněn byl řidič automobilu a jeho dva spolujezdci. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,5 milionu Kč.

SVOR**24. prosince**

Dopoledne vykolejila při posunu ve stanici Svor motorová jednotka řady 845 na samovratné výhybce č. 11sv. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1 milion Kč.

OSEK MĚSTO – HROB**27. prosince**

Dopoledne najel Os 26800 mezi dopravními Osek město a Hrob na kameny umístěné v průjezdném průřezu traťové koleje. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc Kč.

Cesta k digitálním stavědlům začala v Chrasti u Chrudimi

Elektrický proud a následně polovodičová a výpočetní technika umožnily konstrukci zcela nových druhů stavědel. Ta snižovala fyzickou námahu obsluhy, zvyšovala bezpečnost dopravy, přispěla ke zkrácení časů při stavění vlakových cest a umožnila i dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení.

TEXT | **Josef Schrötter**

Po druhé světové válce vzrostly požadavky i na zabezpečení železničního provozu. V roce 1950 byly stanice ČSD vybaveny převážně ještě starými typy zařízení, jednalo se o elektromechanické zabezpečovací zařízení s mechanickými přestavníky a návěstidly. Modernizace a elektrizace vyžadovala i zvýšení propustnosti tratí a toho bylo možné dosáhnout vyprojektováním a nasazením automatických bloků a moderním reléovým zabezpečovacím zařízením (RZZ) také v železničních stanicích. První RZZ na území Československa bylo aktivováno v roce 1950 ve stanici Chrast u Chrudimi a v roce 1952 v Králově Lehotě na Slovensku. Byla to jediná dvě reléová zabezpečovací zařízení firmy Ericsson (s domácími venkovními komponenty firmy ČKD) vybudovaná na síti ČSD. RZZ bylo v Chrasti u Chrudimi v provozu do roku 2005 a původní RZZ v Králově Lehotě do roku 1985.



RZZ ve stanici Třebovice v Čechách

SOVĚTSKÉ SYSTÉMY I DOMÁCÍ
PRODUKCE

Po roce 1953 nastala změna politické orientace a u ČSD byly zahájeny dodávky RZZ ze Sovětského svazu. Později byla výroba potřebných komponentů zahájena v domácích podnicích. Výrobce relé byl podnik Elektrosignál Praha, později Tesla Opočno, ostatní díly vyráběl státní podnik ČSD - Výroba a výstavba sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, později součást Automatizace železniční dopravy (AŽD). Prvními stanicemi, kde byla reléová zařízení typu TR 23 vyprojektována a uvedena do provozu, byly Praha-Smíchov, Velim a Varín. V Praze na Smíchově je zařízení v provozu dodnes. Původní reléový systém s individuálním stavěním výhybek nevyhovoval pro rozlehlé stanice, proto byla hledána cesta pro vývoj nového typu RZZ. Nejdříve byly dovezeny sovětské cestové systémy s klasickými relé do stanic Kolín a Bratislava hlavní stanice.

VYŠŠÍ STUPEŇ ZABEZPEČENÍ, SNAŽŠÍ
OVLÁDÁNÍ

Reléové zabezpečovací zařízení se v porovnání s elektromechanikou a elektrodynamikou vyznačuje vyšším stupněm zabezpečení. Toho bylo docíleno tím, že závislosti mezi ovládacími prvky a zařízením umístěným v kolejišti se vytvářejí pouze elektricky pomocí elektrických obvodů a relé. Zařízení v kolejišti se ovládá zpravidla z jednoho místa, z ústředního stavědla. V případě potřeby pro posunové práce nebo údržbu může výpravčí udělit souhlas k obsluze výměn z pomocného stavědla v kolejišti. Pro kontrolu volnosti kolejí

a výhybkových úseků reléové zařízení využívá kolejových obvodů. U RZZ byly dvě generace tohoto zařízení. V první byla použita velká relé s těžkou kotvou, označovaná jako klasická relé 1. bezpečnostní třídy. Těžká kotva zajišťovala její odpadnutí a tím byla zajištěna bezpečnost systému. Pro jednotlivé typy relé byla stanovena výměna po určitém čase (obvykle 10 let), provozovaná relé byla v opravných zkontrolována, seřízena a přeměřena a opět nasazena do provozu. Díky tomu byl tento reléový systém prakticky nezničitelný – viz RZZ v Praze na Smíchově. Původní klasická relé byla velkých rozměrů a jejich výměna vyžadovala odpojit všechny vodiče. Proto byly vyvinuty nástrčkové desky na jednotlivá relé, aby jeho výměna byla rychlá a zabránilo se možnému prohození vodičů.



Reléovka na Smíchově



Chrast u Chrudimi

FOTO archiv autora (3x)

K dispozici je už sedmé číslo VTS Správy železnic

Výstavba železničních elektráren, návrh taktové dopravy na trati z Pardubic do Havlíčkova Brodu či porovnání metodik hodnocení kvality geometrie koleje – to jsou některá z témat, kterým se věnuje nejnovější číslo Vědeckotechnického sborníku Správy železnic.

TEXT | **Tomáš Johánek**

Již sedmé číslo VTS Správy železnic obsahuje celkem osm odborných článků. První se ohlíží za 40. konferenci konsorcia RailML, která se konala v listopadu 2021 v Göteborgu. Druhý článek, s názvem Modelování zemního spojení pomocí programu EMTP – ATP, se zabývá tématem provozování trojfázové elektrizační soustavy, konkrétně modelováním zemního spojení v sítích s izolovaným uzlem nebo uzlem přes tlumivku. Další příspěvek mapuje možnosti zajištění trakční energie pro železniční dopravu.

Přetížení kapacity železniční dopravní cesty je fenoménem, který v odborných kruzích vyvolává velmi časté diskuze. Článek ve VTS

přibližuje německé zkušenosti v této oblasti a plány na zvýšení kapacity železniční trati Wunstorf – Minden. Rezortu dopravy se významně dotýkají strategické celosvětové plány na odklon od používání fosilních paliv. Podle dalšího příspěvku je moderní bezemisní železnice účinným nástrojem ke snížení energetické náročnosti dopravy a k jejímu fungování bez fosilních paliv.

Dalšími tématem, kterému se věnuje toto číslo VTS Správy železnic, je návrh taktového jízdního řádu na železniční trati 238 spojující Pardubice a Havlíčkův Brod. Nechybí ani příspěvek zabývající se aktuálním systémem



FOTO archiv Správy železnic

dopravní obslužnosti prostřednictvím železniční dopravy v České republice. Analyzuje její dopady na využívání vozidel na daných linkách z hlediska času, nákladů a v konečném důsledku i spokojenosti cestujících. Poslední článek pak porovnává v současnosti používanou metodiku hodnocení kvality geometrie koleje pomocí celkové známky kvality (CZK) s nově vytvořenou metodikou indexu kvality trati, vyvinutou na Technické univerzitě ve Štýrském Hradci (TU Graz Track Quality Index – TUG_TQI).

Sedmé číslo VTS Správy železnic je ke stažení na webu Správy železnic v sekci Publikace.

Od ledna se změnily některé benefity pro naše zaměstnance

Na začátku ledna vstoupily v účinnost některé legislativní změny, které se dotýkají i zaměstnanců naší státní organizace. Začala platit také 1. změna Podnikové kolektivní smlouvy, která například stanovuje novou výši stravného či odměny pro pracovníky dozoru.

TEXT **Tomáš Johánek**

Zásadní změnou, která se týká všech zaměstnanců a která platí od 1. ledna, je zvýšení stravného. V letošním roce bude příspěvek na stravování poskytován buď formou kreditů na elektronickou stravenku, či formou peněžitého příspěvku na stravování (stravenkový paušál). Změnu stravování lze provést na základě písemné žádosti zaměstnance k 1. červenci. Zvyšují se také odměny z dohody mimo pracovní poměr pro pracovníky dozoru. Pokud jde o výši sazeb zahraničního stravného při služebních cestách do zahraničí v roce 2023, na základě vyhlášky Ministerstva financí č. 401/2022 dochází ke změně u 25 zemí, například v případě Polska se stravné zvyšuje ze 40 na 45 eur. U ostatních sousedních zemí se sazby nemění.

Vyhláška č. 467/2022 pak mění pro letošní rok sazby základní náhrady za používání silničních

motorových vozidel a stravného při tuzemských pracovních cestách a stanoví průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad. Od 1. ledna 2023 se u všech zaměstnanců Správy železnic, kteří pracují v rovnoměrném rozvržení pracovní doby a mají přístup k výpočetní technice, podávají žádosti, zpracovává vyúčtování a schvaluje vyúčtování tuzemských cestovních náhrad výhradně prostřednictvím elektronické aplikace v personálním portálu STKR.

ZÁKONÍK PRÁCE NOVĚ UPRAVUJE OTCOVSKOU DOVOLENOU

V souvislosti se změnou zákona o nemocenském pojištění týkající se otcovské poporodní péče byl zákonem č. 358/2022 do zákoníku práce doplněn nový paragraf týkající se otcovské dovolené. Ta přísluší zaměstnanci po dobu poskytování

dávky otcovské poporodní péče. O otcovskou dovolenou byl doplněn výčet Překážek v práci na straně zaměstnance – Důležité osobní překážky v § 191 ZP, kdy je zaměstnavatel povinen omluvit nepřítomnost zaměstnance v práci.

S účinností od 1. ledna 2023 je všem nově nastupujícím zaměstnancům spolu s ostatními pracovními dokumenty zaměstnavatelem preventivně předkládán k podpisu nový formulář společné Dohody o srážkách ze mzdy při užívání eStravenky a přidělení mobilního telefonu. Na intranetu Správy železnic na stránkách odboru personálního jsou zveřejněny rámcové zásady a zásady C-FKSP pro rok 2023. Zaměstnanci, kteří mají přístup k výpočetní technice, využívají pro podání prohlášení poplatníka daně a žádosti o roční zúčtování daní výhradně elektronickou aplikaci v STKR. Papiřové podání je možné pouze v případech, kdy zaměstnanec prokazatelně nemá přístup k výpočetní technice nebo v případě specifické situace, která není elektronickou aplikací podporována. Termín, dokdy si může zaměstnanec vyplnit Prohlášení k dani na rok 2023, je platnou legislativou stanoven do 15. února 2023. Pokud tak zaměstnanec neučiní, budou mu podle platné legislativy odebrány pro rok 2023 měsíční slevy na dani (tj. i měsíční sleva na poplatníka), a to včetně daňového zvýhodnění na děti. Následně mu za rok 2023 vznikne povinnost podat si daňové přiznání na finančním úřadě.



NOVÁ KARTA EDENRED

Naše státní organizace poskytuje letos nově všem zaměstnancům čipovou kartu Edenred Card FKSP s příspěvkem z C-FKSP. Cílem je dát jim možnost dalšího využití prostředků FKSP odpovídající jejich individuálním zájmům. Touto kartou lze hradit například vstupenky na kulturní, tělovýchovné a sportovní akce, dočasné využívání sportovních a kulturních zařízení (bazény, sauny, fitness apod.), náklady na individuální rekreaci nebo zájezdy, na umělecké, jazykové a zájmové vzdělávání, které není odborným rozvojem, prohlubováním kvalifikace, soustavné vzdělávání nebo zdokonalování odborné způsobilosti zaměstnance. Pokud není plnění FKSP ani částečně hrazeno z veřejného zdravotního pojištění nebo jinou osobou, lze z příspěvku hradit i vitamínové prostředky, dioptrické brýle, kontaktní čočky nebo speciální optické pomůcky či dentální hygienu.



FOTO archiv Správy železnic (2x)

Kongres UIC shrnul nejnovější poznatky ve vzdělávání

Na přelomu listopadu a prosince loňského roku proběhl v Paříži 6. světový kongres UIC věnovaný železničnímu vzdělávání. Poprvé se konal kombinovanou formou, aby možnost zúčastnit se dostali i ti, kteří nemohli přicestovat osobně.

TEXT **Jitka Češková**

Díky zmíněnému formátu se pořadatelům kongresu ohlásilo stejně jako v předchozích letech na dvě stě účastníků ze zhruba 30 zemí celého světa. Jedním z témat byly výzvy, které přinesla pandemie covidu-19 pro železniční vzdělávání. Účastníci diskutovali o změnách, které museli v jednotlivých zemích přijmout, aby zabezpečili vzdělávání a školení svých zaměstnanců. Mnoho zemí

zavedlo i ve spolupráci s univerzitami online kurzy a výuku. Pandemie přinesla potřebu velkých investic do vzdělávacích nástrojů, jako jsou virtuální učebny nebo nástroje pro tvorbu webinářů, investice směřovaly do revize současných vzdělávacích programů.

Dalšími tématy byly inovace a technologie, simulátory a gamefikace. Prezentace se týkaly

především simulátorů a využití virtuální reality ve vzdělávání. Simulátory se využívají v železničním vzdělávání už delší dobu především pro výcvik strojvedoucích a zaměstnanců řízení provozu. Virtuální realita je celkem nový nástroj pro železniční vzdělávání. Kolegové nám ukázali několik typů školení. Využití simulátorů i virtuální reality je široké. Největším problémem je dokonalá příprava, je potřeba se správně rozhodnout, v jakém prostředí se budou simulace



FOTO UIC

odehrávat, pro jaký typ školení se budou tyto nástroje používat a jaké scénáře se budou vytvářet. Prvotní nastavení jsou asi nejdůležitějším prvkem vývoje simulátorů. Toto téma bylo zajímavé i pro nás, neboť v rámci nově vznikajícího vzdělávacího střediska by měl vzniknout i dopravní řízení provozu, a to včetně simulátoru ETCS pro naše řidiče drážních vozidel.

Kongres se dále zabýval tématy, jako jsou výuková technologie, udržitelnost v řízení dovedností lidských zdrojů, životní cyklus školení a mnoha dalšími. Obsah prezentací ukázal, že Správa železnic školí shodné věci jako ostatní železniční podniky. S některými projekty, například Top 30 nebo workshopy pro studenty, bychom se na příštím kongresu mohli s klidným svědomím prezentovat i my.

JSME MEZI TOP 20 ZAMĚSTNAVATELŮ V ČR

Kam chtějí studenti nastoupit po škole? To je jedna z hlavních otázek průzkumu švédské společnosti Universum, která už několik let sestavuje žebříček nejvyhledávanějších zaměstnavatelů v ČR. Správa železnic se historicky poprvé umístila v žebříčku a hned na 20. místě. Přeskočila tak etablované značky, jako jsou České dráhy, E.ON, Innogy, IBM nebo Alza. Průzkumu se účastnilo přes 11 tisíc studentů z šesti desítek českých vysokých škol a univerzit.

Klíčové bylo zjistit míru konkurenčního prostředí a preference studentů, kam chtějí po škole nastoupit. Měli za úkol sestavit seznam všech firem, o kterých by uvažovali jako o svém budoucím zaměstnavateli, a z něj následně vybrali nejlepších pět. Z průzkumu také vyplývá, že mladí lidé mají zájem spíše o stabilní firmy a organizace působící v tuzemsku namísto nadnárodních korporací, a to nejen v technických oborech, obchodu a marketingu, ale také v IT. Požadují ale změnu systému odměňování, vyšší mzdy a snazší skloubení profesního a osobního života. Hledají přátelské prostředí, chtějí se v zaměstnání cítit potřební a přijímaní. Kreativní prostředí, profesionální školení, rozvoj a pocit, že jejich práce má smysl – to jsou další kritéria, podle kterých si mladí podle průzkumu hledají svého zaměstnavatele.

VÝPRAVČÍM SE LZE STÁT UŽ BĚHEM STUDIA

Už pátým rokem připravujeme studenty pardubické dopravní fakulty na odbornou zkoušku D-07 (výpravčí) prostřednictvím volitelného třísemestrálního předmětu Odborné praktikum v železniční dopravě. Vždy začínáme a koníme v letním semestru tak, aby po jeho absolvování měli studenti možnost splnit autorizaci a zácvik na pozici výpravčího, a zažít tak nezapomenutelné letní prázdniny na dráze. Předmět je zakončen zápočtem a pro zájemce o zaměstnání ve Správě železnic navíc odbornou zkouškou D-07 (výpravčí), případně po druhém semestru umožňujeme výjimečně zkoušku D-03 (výhybkář). Teoretická část probíhá v dopravním sále Dopravní fakulty Jana Pernera na půdě Univerzity Pardubice. Pro praktickou část se využívá dopravní a cvičný sál CDP, kde vedou výuku školitelé z CDP Praha.

KŘÍŽOVKU NAHRADÍ NOVÉ SOUTĚŽE

Až do prvního letošního čísla jste byli zvyklí na křížovku o ceny. V rámci úprav obsahu Moderní železnice ji nyní nahradí soutěže o zajímavé ceny, ankety či tipy na výlet. Dlužíme vám ale ještě výherce křížovky z minulého vydání Moderní železnice. V ní se skrývaly názvy Katovice a Petrohrad. Knižní odměnu podle vlastního výběru od nás získali Alena Hossingerová, Lucie Zápalková a Pavel Sekera.

Moldavská horská dráha přivádí železnici na krušnohorský hřeben

Délka přibližně 40 kilometrů, výškový rozdíl 497 metrů a maximální sklon 36 promile – to je základní charakteristika moldavské horské dráhy (nebo také Teplického Semmeringu), která spojuje průmyslový Most s Moldavou v Krušných horách.

TEXT **Tomáš Johánek**

Trať s množstvím mostů, tunelů a dalších umělých staveb byla postupně vystavěna v letech 1874 až 1884 společností Pražsko-duchcovská dráha. Plány na její realizaci odstartovala potřeba spojit severočeskou hnědouhelnou pánev kolem Mostu a Duchcova se sousedním Saskem, kde se nacházela vhodná odbytíště uhlí. Úsilí o postavení plánované trati však naráželo na nedostatek finančních prostředků. Do května 1877 se tak podařilo zprovoznit pouze úsek z Mostu přes Osek do Hrobu. Na Moldavu přijel první vlak z českého vnitrozemí až v prosinci 1884, během následujícího roku se pak zprovoznilo i napojení do Saska. To fungovalo do poloviny minulého století, následně se Moldava v Krušných horách stala již trvale konečnou stanicí horské dráhy. Od šedesátých let 20. století se datuje zřetelný nárůst rekreační dopravy, která se kvůli horskému terénu a rozmarům krušnohorské přírody nedá uspokojivě kapacitně a ekologicky zvládnout jiným způsobem než právě po železnici. V 90. letech měla trať namále, když se technický stav některých úseků zhoršil natolik, že hrozilo zastavení provozu. To se však podařilo odvrátit a v roce 1998 se úsek Louka u Litvínova – Moldava v Krušných horách stal kulturní památkou České republiky.

UNIKÁTNÍ ÚVRATĚ V DUBÍ

Vlaky na Moldavu odjíždějí z mosteckého nádraží, první část cesty vede průmyslovou krajinou kolem pozůstatků důlní činnosti. Prvním zajímavým nádražím je Osek město, kde se nachází malá expozice věnovaná historii dráhy. Pozornější návštěvníci si vedle budovy mohou všimnout miniaturní hradu Rýzmburk. V centru Oseka je také dochovaný cisterciácký klášter. Za zastávkou v Horním Háji se po levé straně nachází strážní domek, v němž se narodila Hana Benešová, manželka prezidenta Edvarda Beneše. Následuje stanice Hrob, v jejíž blízkosti vlak přejíždí po unikátním viaduktu přes údolí potoka Bouřlivec. Má úctyhodné rozměry, a to výšku 34 metrů a délku 146 metrů. Za viaduktem trať



stoupá stále strměji. Po zastávce ve Střelné vlak přijíždí na unikátní nádraží v Dubí, kde dochází k úvrati, která pomáhá překonat značný výškový rozdíl mezi údolím a horským hřebenem. I zde se nachází malé železniční muzeum, do původního stavu se podařilo uvést dopravní kancelář a místnost přednosty stanice. Po změně směru jízdy dráha stoupá stále strměji, po úbočí Krušných hor. Úsek z Dubí je určitě nejkrásnější z celé trati. Mezi stanicí v Mikulově a zastávkou Mikulov-Nové Město se nacházejí dva tunely. První má délku 334 metrů, druhý je dlouhý 210 metrů. Mezi nimi je ještě jeden menší viadukt o výšce 31 metrů a délce 117 metrů. Ze zmíněné zastávky je nejdostupnější vrch Bouřňák, centrum zejména zimních sportů. Vlak svou jízdu končí na moldavském nádraží, těsně před státní hranicí s Německem. Nádražní budova je monumentální a pamatuje ještě dobu, kdy vlaky jezdily dál do Německa a měla zde své kanceláře i pohraniční stráž. Stav nádraží však není moc uspokojivý a rekonstrukce je zatím v nedohlednu. Samotné koleje končí

přímo na státní hranici pod silničním mostem. V posledních letech se diskutuje i o tom, že by trať mohla opět pokračovat do německého Holzau a dále do Freibergu. Konkrétní řešení ale zatím není na stole. Po bývalé dráze tak lze momentálně jít pouze pěšky a z Holzau pokračovat německým vnitrostátním vlakem.



HISTORII DRÁHY PŘIPOMÍNÁJÍ DVĚ MUZEA

Na trase horské dráhy jsou hned dvě malé železniční muzea, která připomínají její historii. To první je ve výpravní budově stanice Osek město a snahou zdejšího spolku je co nejatraktivnější a interaktivní formou přiblížit návštěvníkům život na železnici a historii trati Most – Dubí – Moldava v Krušných horách. V památkově chráněné budově nádraží v Dubí je v současnosti přístupná dopravní kancelář a místnost přednosty v meziválečném stylu. V plánu je expozice osobní a zavazadlové pokladny a čekárna, která by měla opět sloužit svému účelu. Z původního vybavení se v budově zachoval trezor a hodiny. Expozici doplňují starožitné předměty a dobové vybavení z jiných železničních stanic. Obě muzea jsou otevřena nepravidelně během letní sezóny.

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



Vážení klienti, děkujeme za objednávky, které posíláte. V naší nabídce najdete hotely nejenom od ČD travel, ale i od spolupracujících cestovních kanceláří. Naprostou většinu destinací jsme osobně navštívili, proto nás neváhejte kontaktovat v případě jakýchkoli dotazů. Nezapomínejte prosím, že pojištění, které vám nabízíme, je cenově nejvýhodnější a rozsahem srovnatelné s nabídkou jiných cestovních kanceláří.



ČD TRAVEL

vaše cestovní kancelář

OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Počet platných licencí strojvedců se výrazně snížil

Zatímco před rokem Drážní úřad evidoval více než 10 500 licencí, ke konci loňského roku už jich bylo jen 9732. Pokles je způsoben tím, že od září 2021, kdy končila platnost prvním desetiletým licencím, o prodloužení nepožádali všichni jejich majitelé. Část licencí je tak pravděpodobně neaktivních a patří těm, kteří odešli do důchodu či změnili zaměstnání.

V roce 2022 vydal Drážní úřad úspěšným uchazečům 393 licencí. Zájemci o licencí strojvedoucích skládají teoretickou zkoušku na Drážním úřadě, která prověřuje jejich znalosti písemnou i ústní formou. Jen sedm z deseti zkoušených uspěje na první pokus. Uchazeči musí složit zkoušku nejpozději do jednoho roku od absolvování výcvikového kurzu v akreditovaném středisku a mají maximálně tři pokusy.

Od října 2021 byla prodloužena platnost více než dvou tisíc licencí, pro letošní rok se předpokládá, že o prodloužení požádá dalších 2400 strojvedoucích.

Drážní úřad doporučuje dlouholetým držitelům licencí strojvedoucích, aby si zkontrolovali jejich platnost a požádali včas o prodloužení. Bez platné licence nelze řídit drážní vozidlo!

