

MODERNÍ ŽELEZNICE

NOVÁ SLOŽKA POMŮŽE

k lepšímu fungování
celé organizace

02

Z ČESKÉ ŽELEZNICE ZA PÁR LET

zmizí poslední hlásky

04

TOUŽILA PRACOVAT V AUTOMOBILOVÉM PRŮMYSLU, učarovala jí ale železnice

06



Fantův sál na pražském hlavním nádraží

Otevíráme pro vás opravené prostory historických nádražních budov!

Naše státní organizace investuje ročně značné finanční částky do rekonstrukcí nádražních budov. Během následující týdnů a měsíců se otevřou novotou vonící prostory pro cestující i dopravce a další zaměstnance dráhy hned na několika místech. Zmínit lze například Plzeň či České Budějovice.

TEXT **Tomáš Johánek**

Drtivou většinu nádražních budov na českých, moravských a slezských nádražích jsme do své péče převzali v roce 2016. Ihned poté začala příprava i realizace rekonstrukcí zejména menších budov, postupně se přidávaly i větší a náročnější projekty. Letos končí hned několik z těch, které lze označit za mimořádně náročné. Jsou to například rekonstrukce památkově chráněných budov na plzeňském a českobudějovickém nádraží. Svým rozsahem naprosto unikátní akce lze srovnat snad jen s opravou Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží, kde na konci loňského roku skončila obnova historických sálů severního křídla budovy a všechny prostory se proměnily v okouzlující ukázkou secesní architektury.

OZDOBOU PLZEŇSKÉ BUDOVY JE HISTORICKÁ DREZÍNA

Památkově chráněná budova plzeňského hlavního nádraží se po náročné rekonstrukci otevřela částečně cestujícím již na začátku ledna. Stavba zahrnovala celkovou obnovu střechy, fasády interiéru, vše s důrazem na památkovou ochranu objektu. „Cílem prací bylo nejen vrátit lesk této stavbě, ale také zlepšit její vnitřní uspořádání, což ocení nejen cestující, ale i dopravní zaměstnanci. Díky rekonstrukci můžeme obsadit prostory, pro které dosud nebylo využití,“ popisuje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Cestující ocení bezbariérový přístup do celé budovy, daleko větší nabídka komerčních služeb i pohodlí a komfort při čekání na vlak. K dispozici mají také moderní veřejné toalety,

k překonání poměrně velkého výškového rozdílu mezi vstupní a horní halou slouží nově eskalátory, které doplnily výtahy. Samozřejmostí jsou nový informační systém, hlasové majáčky pro zrakově postižené či nové osvětlení vstupní haly. Bonusem navíc pak je multifunkční expozice s historickou drezínou Tatra Kyrklop ve spodní části haly.

NOVÉ SLUŽBY ČEKAJÍ CESTUJÍCÍ TAKÉ V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Na počátku února pak přivítala první cestující zrekonstruovaná nádražní budova v Českých Budějovicích. Památkově chráněný objekt ze začátku minulého století prošel největší přestavbou ve své historii. Práce probíhaly od roku 2020, vznikl zde multifunkční objekt s obchody,

AKTUÁLNĚ SE OPRAVUJÍ DESÍTKY BUDOV

Na celé české železniční síti se momentálně opravuje, případně chystá k rekonstrukci přes 60 nádražních budov. Zatímco obnova některých se již chýlí ke konci, na jiných místech se naopak začne pracovat. Stavební firmy se tak letos objeví například v Ostravě-Vítkovicích, Lovosicích, Jaroměři, Bečově nad Teplou, Čáslavi, Jihlavě, Hlinsku v Čechách nebo Ústí nad Labem-Střekově. Náročným a dlouho očekávaným projektem bude i zahájení výstavby nové budovy Mladé Boleslavi.

nabídkou služeb i moderními kancelářemi, potřebný bezbariérový přístup zajišťují výtahy. Ten v centrální části spojuje podchod s 1. nástupišťem, další se nacházejí v severní i jižní věži. Objekt dostal také nový orientační a informační systém pro cestující. „Součástí projektu bylo i vybudování pasáže mezi severní věží a hlavní odbovovací halou. Jde o pomyslné propojení s Lannovou třídou, která je hlavní spojnicí mezi nádražím a centrem Českých Budějovic. Jejím otevřením snížíme počet cestujících směřujících na chodník

před budovou podél frekventované Nádražní ulice, zvýší se tak jejich bezpečnost,“ pokračuje Jiří Svoboda. Dokončením obnovy budovy v Českých Budějovicích ale letos otevírání opravených významných nádražních objektů ale rozhodně nekončí. Během roku se totiž dokončí náročná rekonstrukce budov například ve Světlé nad Sázavou, Teplicích v Čechách (1. etapa prací), Berouně či Plané u Mariánských Lázní. První cestující přivítá i novostavba ve Vsetíně. Na mnoha místech se tak máme na co těšit.



Sloupový sál Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží

SPUSTILI JSME GIS PORTÁL PRO ÚSEK VRT VELKÁ BÍTEŠ – BRNO

V rámci intenzivnější komunikace s veřejností jsme spustili geografický informační systém (GIS) pro úsek Velká Bíteš – Brno, který přehledně ukazuje předpokládanou trasu vysokorychlostní trati zasazenou do mapových podkladů. Návštěvníci GIS portálu mohou pomocí jednoduchého systému klást dotazy či připomínky přímo k místům, která je zajímavá. Následné odpovědi budou do portálu zasílat přímo odborníci ze Správy železnic. Zájemci najdou odkaz na webu Správy železnic v sekci úseku VRT Vysočina fáze I.

ZAČALA PŘESTAVBA MASARYKOVA NÁDRAŽÍ

Stavebním ruchem ožije v následujících třech letech pražské Masarykovo nádraží. Železniční dopravě slouží už více než 175 let, nyní projde největší proměnou ve své historii. Jeho kolejiště překlenuje unikátní platforma, která zkrátí přístup na nástupiště z okolních čtvrtí a současně nabídne novou odpočinkovou zónu přímo v centru metropole. Moderní podobu stanice ocení jak cestující v příměstské dopravě, tak brzy i ti, kteří se vydají vlakem na letiště. Slavnostní zahájení stavebních prací proběhlo na začátku ledna.



FOTO autor

DRÁŽNÍ NEMOVITOSTI BUDOU NABÍZET REALITNÍ KANCELÁŘE

Naše organizace disponuje množstvím komerčních ploch a bytů určených k pronájmu. Konkrétní nabídky, vyhledávané většinou prostřednictvím veřejných soutěží, mohou zájemci nově najít na webech tří realitních agentur – M&M Reality, RE/MAX a Century 21. Jejich výběr proběhl na základě veřejné soutěže, kdy jedním z kritérií byla celorepubliková působnost, neboť i naše nemovitosti se nacházejí na území celé ČR.

Nová organizační jednotka pomůže k lepšímu fungování celé naší organizace

V říjnu loňského roku vznikla nová organizační jednotka SŽ Facility, od letošního ledna se výrazně rozšířil okruh její působnosti. O co všechno se bude starat, jsme se zeptali ředitele Jakuba Červenky.

TEXT | Tomáš Johánek



V říjnu loňského roku vznikla nová organizační jednotka SŽ Facility. Proč a co je její náplní?

Její vznik souvisí se snahou integrovat činnosti v rámci celé naší organizace. Cílem je zajistit a posílit služby a podpůrné činnosti spojené s využíváním nemovitostí, autoprovozu či řízení nájmu. Správnou implementací dojde jednoznačně ke zjednodušení celkové komunikace, a především k vyšší efektivitě všech procesů. Nová organizační jednotka sice vznikla už loni v říjnu, ale její struktura byla poněkud odlišná, než je tomu nyní od 1. ledna 2024. V poměrně krátké době po vzniku SŽF totiž bylo zcela jasné, že pokud má opravdu fungovat, je třeba sloučit ještě některé odbory tak, aby byla schopná poskytovat komplexní servis v oblasti facility.

Které činnosti se tedy dostaly do portfolia SŽF od 1. ledna?

S příchodem bývalého odboru pozemních staveb GR se rozšířila činnost SŽF směrem k zajišťování provozu budov a péče o ně. Patří sem zejména provoz a služby veřejně přístupných prostor, technická správa budov a stavební obnova pozemních staveb. Využijeme plně potenciálu kolegů z bývalého odboru a jejich zkušenosti s technickou standardizací i centrálními veřejnými zakázkami, díky kterým postupně dochází ke sjednocení standardů napříč všemi oblastními ředitelstvími především v oblasti provozu veřejně přístupných prostor a jejich vybavení. Cestující i veřejnost se

tak již setkávají s novým mobiliářem, vyšším standardem úklidu či postupným osazováním zařízení pro vstup a výběr poplatku na veřejných WC s možností bezhotovostní platby. Dalším podstatným tématem je přístupnost osobních nádraží, která zahrnuje orientační a informační systém pro cestující, ale i bezbariérovost budov a služby pomoci osobám s omezenou schopností pohybu a orientace ve stanicích. V neposlední řadě je potřeba jednotně přistoupit k efektivnějšímu využívání všech nemovitostí. Omezené finanční prostředky na opravy budov je nezbytné směřovat jen do objektů s perspektivou jejich dalšího využití.

Ve svém portfoliu máte velké množství činností. Budete je všechny vykonávat vlastními silami, nebo je zde prostor pro externí subjekty?

Ano, penzum aktivit je opravdu obrovské. Jde o realitní činnosti, kam patří pozbývání nebo nabývání majetku, metodika a správa smluv, strategický rozvoj, ale také o řízení nemovitostních projektů či investiční podporu. Další oblastí jsou provozní činnosti. Zde nalezneme autoprovaz, provoz budov a hmotných rezerv, požární ochranu nebo péči o sklady Správy státních hmotných rezerv. V neposlední řadě je to i technická správa pozemních staveb. Ve většině případů budeme činnosti vykonávat vlastními silami, proto také SŽF vznikla. Je však pravda, že zde bude i prostor pro externí subjekty, stejně jako tomu

celorepublikovou působnost. Dále vidíme velice pozitivně možnost využití konzultací při cenotvorbě nájmu, a to i přesto, že máme zavedené postupy při určení ceny v místě a čase obvyklé. Jedním z důležitých faktorů je také zviditelnění nabízených prostor, kterými disponujeme. Je nutné říct, že realitní kanceláře z podstaty svého předmětu činnosti využívají podstatně více realitních webů, a to i v regionálním kontextu, než samotná Správa železnic. Určitým bonusem pro nás bude jistě i srovnání našich prezentací a prezentací realitních kanceláří. Jsme na začátku, ale věříme, že toto partnerství má potenciál do budoucna. Pokud se ukáže jako produktivní, a všechny indície tomu nasvědčují, dojde jistě i na spolupráci v oblasti prodeje nemovitostí. Ale vše půjde postupně.

Nová organizační jednotka bude působit celorepublikově. Jak bude tedy například fungovat spolupráce s oblastními ředitelstvími?

Spolupráce s jednotlivými OR je jednoznačně hlavní prioritou, chceme jim být blíž. Víme, že před vznikem SŽF byla komunikace leckdy náročnější, a to jak z pohledu časového, tak i počtu vyjádření. Právě sloučení jednotlivých odborů do SŽF má tuto komunikaci usnadnit a zefektivnit. Zásadní je pro nás především intenzivní osobní spolupráce s jednotlivými OR. Každé je jiné, každé se potýká se specifickými problémy svého regionu. Nelze tedy zcela aplikovat jednotný vzorec na řešení situací napříč všemi OR. Cílem je správně je vyhodnotit a nabídnout řešení a to od stolu s počítačem lze jen těžko. V oblasti technické správy pozemních staveb chceme jednoznačně navázat na již nastavenou spolupráci a vztahy s OR a dále je rozvíjet i s využitím synergických efektů daných vznikem SŽF. Spolupráci s OR by také měla podpořit připravovaná digitalizace činností při technické správě budov.

Omezené finanční prostředky na opravy a rekonstrukce budov je nezbytné směřovat jen do objektů s perspektivou budoucího využití.

bylo v případě smlouvy s realitními kancelářemi. Správné nastavení spolupráce může přinést spoustu pozitiv pro naši organizaci.

Proč jste se v oblasti pronájmů nemovitostí rozhodli jít cestou spolupráce s realitními kancelářemi?

Má to hned několik důvodů. Začnu tím, že při výběru realitních kanceláří se dbalo především na jejich

ING. JAKUB ČERVENKA
ředitel SŽ Facility

Narodil se v roce 1979. Po absolutoriu oboru podnikání a administrativa na Fakultě provozní České zemědělské univerzity Praze v nastoupil v roce 2006 na České dráhy, kde pracoval do roku 2009 v ekonomickém úseku na různých pozicích v rámci celé skupiny. V roce 2009 přešel na Generální ředitelství SŽDC na pozici ředitele odboru. Před jmenováním do současné funkce byl ředitelem odboru prodeje a pronájmu.





Výstavba náhrady přejezdu ve Velké Chuchli se blíží

Několikaleté čekání na mimoúrovňové křížení železniční trati v centru pražské Velké Chuchle se blíží ke zdárnému konci. Naše státní organizace již hledá zhotovitele silničního nadjezdu, stavět by se mohlo začít ještě letos.

Stavba začne výstavbou nadjezdu ze Starochuchelské do Mezichuchelské ulice. V další etapě prací se vybuduje podchod pro pěší, čímž dojde k definitivnímu zrušení stávajícího čtyřkolejného přejezdu. Dokončení projektu v roce 2026 přinese výrazné zvýšení bezpečnosti silničního i železničního provozu. Hlavním účelem stavby je odstranění čtyřkolejného železničního přejezdu, který se nachází ve frekventované Starochuchelské

ulici. Ta spojuje podstatnou část Velké Chuchle s důležitými dopravními tepnami. Vysoká intenzita železničního provozu má za následek časté čekání vozidel před sklopenými závorami, což způsobuje zhoršenou plynulost silničního provozu a narušuje kvalitu života ve stávající obytné zástavbě.

Nový nadjezd povede ze Starochuchelské ulice přes koryto potoka Vrutice po nově zrekonstruované ulici Nad Drahou, která bude

na straně železnice podepřena novou opěrnou zdí. Zhruba v místě křížení ulice Na Mrázovce s ulicí Nad Drahou mimoúrovňově překročí železniční trať a vyústí v Mezichuchelské ulici. Nadjezd bude doplněn po jedné straně chodníkem pro pěší. Podoba osvětlení v celé délce nadjezdu, dále zábradlí a protihlukových stěn bude výsledkem architektonického řešení.

Po realizaci silničního nadjezdu dojde ke zrušení železničního přejezdu, v jeho

stávající poloze vznikne nový podchod pro pěší. Ten zajistí bezpečný, bezbariérový průchod pod tratí a propojí obě části Velké Chuchle. Východy z něj se vybudují ve Starochuchelské, Dostihové a Radotínské ulici, čímž dojde i k přímému napojení na novou železniční zastávku Praha-Velká Chuchle. Prostor podchodu, výstupy, osvětlení a informační systém jsou opět předmětem architektonického návrhu.

Začíná modernizace Vlkova u Tišnova a úseku do Křižanova

Po královopolském nádraží začíná další fáze modernizace havlíčkobrodské trati. Na řadu přichází komplexní obnova stanice Vlkov u Tišnova následovaná úpravami na navazujícím traťovém úseku směrem do Křižanova.

Přípravné práce ve Vlkově začnou ještě letos, nejintenzivnější stavební činnost je na obou místech naplánovaná od jara do podzimu příštího roku, hotovo bude v prosinci. V rámci modernizace vlkovské stanice dojde k úplnému odstranění nástupiště a podchodu. Vlaky budou zastavovat blíže obci, přímo za obecním úřadem. „Vznikne nová zastávka Vlkov-Osová, což výrazně zkrátí docházkovou vzdálenost obyvatelům Vlkova a nedaleké Osové. Dvě nová nástupiště budou dostupná prostřednictvím šikmých chodníků. Součástí rekonstrukce je také náhrada stávající nádražní budovy novým technologickým objektem,“ uvádí generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Stavba zahrnuje rozsáhlou

revitalizaci kolejí, včetně spodku a svršku, rekonstrukci mostů a propustků, trakčního vedení a modernizaci sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

Souběžně s modernizací stanice proběhne rekonstrukce jedenácti kilometrů trati z Vlkova do Křižanova. „Tato stavba změní celý mezistaniční úsek a zastávky v Osově Bítýšce a Ořechev, které projdou přestavbou a získají bezbariérový přístup,“ doplňuje Jiří Svoboda. Změny v poloměrech oblouků dovolí zvýšení traťové rychlosti ze 100 km/h na 160 km/h. Během celé stavby se zrenovuje osm mostů, čtrnáct propustků a postaví se dvě opěrné zdi. V Ořechev se počítá s protihlukovou stěnou chránící mateřskou školu.



Nymburští a chebští hasiči získají moderní areály

Drážní hasiči v Nymburce a v Chebu se mohou těšit na nové, moderní zázemí. Výstavba areálů, ve kterých nebudou chybět výcvikové a školicí prostory, plochy pro fyzickou přípravu a také odpovídající zázemí pro hasičskou techniku, již začala.

V novém dvoupodlažním objektu v nymburské Nádražní ulici nebude chybět operační středisko, ubytovací prostory a jídelna. Přízemí bude tvořit technické a hygienické zázemí, šatny a garáže. V jejich sousedství se bude nacházet mycí box pro hasičská vozidla a použité hadice. Na střeše budovy se rozmístí fotovoltaické panely. Výraznou dominantou areálu bude 18 metrů vysoká věž, která se využije nejen na sušení hadic, ale nabídne i prostory pro fyzický výcvik hasičů včetně umělé horolezecké stěny.

V areálu ve Vrázově ulici v Chebu budou mít hasiči k dispozici novou dvoupodlažní základnu s veškerým potřebným vybavením a zázemím pro hasičskou techniku. Také její střešinu pokryjí fotovoltaické panely, které budou součástí topného systému. V přízemí budovy vznikne vedle technického zázemí, šaten a hygienického zařízení rovněž garáž pro celkem 13 vozidel. Na ni naváže venkovní stání pro vyprošťovací tank. Ve druhém podlaží bude situováno operační středisko a administrativně-sociální zázemí hasičů. Součástí objektu bude i věž pro lezecký výcvik a požární sport.

Spustili jsme pilotní provoz mobilní aplikace Datel

Všem cestujícím i fanouškům železnice je určena nová mobilní aplikace Datel, která umožňuje snadný přístup k informacím o poloze vlaků, stanicích a zastávkách po celé republice i podrobnosti o železničních stavbách. V první fázi bude probíhat testování funkcí a dokončování designu.

Oblíbený informační servis Datel, který po roce fungování na síti X získal přes tři tisíce sledujících, má svou mobilní aplikaci pro Android i iOS. Aplikace Datel integruje kromě živě aktualizovaných zpráv o mimořádnostech v provozu také všechny další funkce webové Interaktivní mapy Správy železnic – sledování polohy vlaků, informace o stanicích a zastávkách či podrobnosti o připravovaných, probíhajících i dokončených stavbách.

V prostředí chytrých telefonů přináší Datel vedle snadné dostupnosti také uživatelsky přívětivý design a nové funkce. Mimořádnosti v provozu a aktualizace na stránkách staveb je tak nyní možné odebrat přímo jako systémové notifikace. Nově si mohou uživatelé založit vlastní profil a uložené předvolby využívat v aplikaci Datel napříč svými zařízeními a brzy také na webové Interaktivní mapě.

Pilotní provoz bude využit pro testování a sběr zpětné vazby od prvních uživatelů. Aktuálně také probíhá spolupráce se Sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých ČR, díky níž ještě v první polovině letošního roku začne aplikace naplno sloužit také zrakově postiženým osobám. Náměty a připomínky můžete posílat na e-mail datel@spravazeznic.cz.



Z české železnice za pár let zmizí poslední hlásky, zůstanou jen vzpomínky

Blešno a Petrovice nad Orlicí, dvě zastávky na trati mezi Hradcem Králové a Týništěm nad Orlicí, dvě místa na české železniční mapě, kde dosud fungují hlásky jako součást řízení provozu. Už brzy ale zmizí a zůstanou jen vzpomínky lidí, kteří zde strávili kus svého života.

TEXT **Tomáš Johánek**

Jednokolejná trať mezi východočeskou krajskou metropolí a Týništěm nad Orlicí patří v tomto regionu mezi nevytíženější, silnou osobní dopravu totiž doplňují nákladní vlaky mířící do Kvasin, kde je výrobní závod společnosti ŠKODA AUTO. Podle dozorcího provozu Petra Broučka dokonce není zejména ve špičkách všedních dnů možné přidat ani jeden vlak. K tomu, aby se sem vůbec tolik vlaků vešlo, slouží i dvě hlásky – Blešno v úseku Hradec Králové–Slezské Předměstí – Třebuchovice pod Orebem a Petrovice nad Orlicí, která rozdělují navazující úsek do Týniště nad Orlicí přibližně na polovinu. Jaký je vůbec rozdíl mezi hláskou a známějším hradlem? „Hradlo má traťové zabezpečovací zařízení, které znemožňuje postavit vlakovou cestu do obsazeného oddílu. Hláška žádné podobné zařízení nemá a vše je v ruce jednoho jediného člověka,“ upozorňuje Petr Brouček. Hláškař nebo hláškařka tak jen s pomocí telefonu sleduje komunikaci mezi



Věra Kašková, hláškařka v Petrovicích nad Orlicí

výpravčími sousedních stanic, podle rychlosti blížícího se vlaku ovládá návěstidlo, vizuálně sleduje podle koncových návěstí, zda je vlak kompletní, a zapisuje do zápisníku jeho průjezd. Tato trať tak za 150 let existence prakticky příliš nezměnila způsob svého zabezpečení, pouze v 80. letech minulého století proběhla náhrada mechanických závor a návěstidel za modernější. Hláška rozděljuje mezistaniční úseky

na dva a umožňuje tak, aby mohly jet dva vlaky ve sledu za sebou. Po průjezdu jednoho pracovník na hlásce čeká na potvrzení uvolnění oddílu od výpravčího sousední stanice a může postavit na volno pro následný vlak.

PRÁCE 24 HODIN DENNĚ SEDM DNÍ V TÝDNU

Na rozdíl od některých tratí, kde je v noci služba železničářů přerušena,



protože tam nejezdí žádné vlaky, se na hláškách v Blešně a Petrovicích nad Orlicí pracuje nepřetržitě. V noci totiž jezdí hlavně nákladní vlaky, které nemají prakticky šanci dostat se na trať ve dne. Jsou zde tedy klasické 12hodinové směny, denní a noční, sedm dní v týdnu. Podle Petra Broučka jsou na české železnici ještě hlásky mezi Mělníkem a Lysou nad Labem, ale ty se obsazují, jen když je zde výluka a vlaky

jezdí po nesprávné koleji. Ale pojďme se podívat přímo do jedné z hlásek, konkrétně do té v Blešně. Zařízení je zde velmi skromné, prakticky pouze stůl s telefony, zápisníky a na zdi ovládací zařízení blízkého návěstidla a přejezdu. Ve směně se zde střídají čtyři naši zaměstnanci, pátý je doplňuje v případě potřeby. Usměvavá Hana Dušková zde působí už 24 let a na svou práci nedá dopustit. Hlavně se jí líbí spojení hlásky se zastávkou a kontakt s lidmi. „Baví mě i to, že je to práce různorodá, každý den je jiný,“ říká. Své už má na hlásce v Petrovicích nad Orlicí odpracováno i její kolegyně Věra Kašková, mezi Blešněm a touto hláskou pendluje už 30 let, nyní je již delší dobu „doma“ v Petrovicích. Už za pár let ji i její kolegyně a kolegy čeká nelehké loučení, obě hlásky skončí při plánované modernizaci trati. Jisté je, že ukápně i nějaká ta slza, ale jinak to nejde, zabezpečení provozu musí odpovídat požadavkům 21. století a do toho, pro někoho bohužel, už hlásky nepatří.



Hana Dušková, hláškařka v Blešně

Základem financování rozvoje železnice musí být veřejné zdroje

Evropský parlament ve Štrasburku se stal v polovině ledna dějištěm živé debaty s názvem **Propojení vysokorychlostních sítí jako klíč k rychlejšímu a ekologičtějším spojení mezi východem a západem. Na jejím uspořádání se podílela i naše organizace.**

TEXT **Text: Jakub Dufek, Martin Král**

V první části debaty spolupředsádané europoslancem Ondřejem Kovaříkem a Společenstvím evropských železnic a infrastrukturálních společností (CER) vystoupil Herald Ruijters, náměstek generální ředitelky pro mobilitu a dopravu (DG MOVE) Evropské komise. Zdůraznil význam dosažené dohody o revidovaném znění nařízení TEN-T, potřebu pracovat na chybějících propojeních a nutnost dokončit implementaci 4. železničního

balíčku. Poslanec Evropského parlamentu Andrej Novakov, předseda Rail Forum Europe, hovořil o významu železničních projektů, které jsou atraktivním faktorem rozvoje, a o potřebě odstraňovat administrativní zátěže.

V následné debatě, kterou moderoval výkonný ředitel CER Alberto Mazzola a které se zúčastnil i generální ředitel naší organizace Jiří Svoboda, mimo jiné zaznělo, že dohoda o TEN-T jako pevném

a nezbytném regulačním rámci musí být doprovázena stabilními nástroji financování. Soukromé financování je vítáno, ale realizace většiny projektů, zejména těch menších a těch, které se týkají zajištění provozuschopnosti, musí být pokryta z veřejných zdrojů.

Dalším tématem byla vysokorychlostní doprava, která prokázala schopnost přilákat více cestujících z jiných druhů dopravy s potenciálem úspěšných



mezinárodních spojení. Kritickým bodem je samozřejmě čas potřebný k vyprojektování a dokončení vysokorychlostních tratí napříč Evropou. Během diskuse se ukázal význam integrace regionálních i dálkových a mezinárodních spojení a bylo představeno několik probíhajících mezinárodních projektů. Nezbytně nutné je transformovat evropskou železniční infrastrukturu

z „vysokorychlostních ostrovů na souvislou síť“.

Závěrem Alberto Mazzola zdůraznil priority CER: koordinované zavedení ERTMS, kvalitnější propojení nákladní železniční dopravy s přístavy a terminály a kvalitnější spojení významných aglomerací a letišť osobní železniční dopravou, v souladu s plánem evropské vysokorychlostní železnice.

V bývalé řevnické nádražní budově se dnes vaří pivo

I zdánlivě obyčejná nádraží, jako je to například v Řevnicích nedaleko Prahy, mají zajímavou historii. Odráží historii železnice propojenou s rozvojem sídel podél kolejí, ale i dobu, kdy byly české země integrální součástí rakouské monarchie.

TEXT **Marek Binko**

Spojení mezi Prahou, respektive tehdy samostatným městem Smíchovem, Plzní a bavorskou hranicí vybuďovala v letech 1860 až 1862 Česká západní dráha (BWB), v níž figurovala zejména firma bratří Kleinů a také Vojtěch Lanna starší. Trať z Prahy do Plzně, otevřená slavnostně 14. července 1862, se vlastně povedla až na druhý pokus, když první záměr v podobě koněspřežky ztroskotal o třicet let dříve. Ale zase díky ní máme Barrandien. Při jejím vyměřování u Skryjí totiž našel Joachim Barrande zkameněliny.

V údolí Berounky mezi Prahou a Berounem železnice iniciovala velký rozvoj obcí zejména pro rekreaci pražské honorace. Tak vznikly známé vilové oblasti v Černošicích, Všenorech

a Dobřichovicích. Ani Řevnicím se rozvoj nevyhnul, již v roce 1870 zde byla původní zastávka se strážním domkem rozšířena na výhybnu a nákladíště. Při té příležitosti se postavila patrová výpravní budova v romantickém slohu podle projektu architekta BWB Ignáce Řechky (1821–1886), který předtím působil u Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB) a Jiho-severoněmecké spojovací dráhy (SNDVB). V roce 1891 se mezi výpravní budovu a strážní domek přistavila dřevěná veranda, nicméně již v roce 1895, kdy se BWB zestátnila, došlo k rozšíření stanice a výstavbě nové výpravní budovy. Ta leží o téměř 400 metrů blíže k Praze, protože původní budova se ocitla na berounském zhlaví. Císařsko-královské státní dráhy (kkStB)

FOTO autor



Moderní železnice

použily pro stavbu nové budovy typový projekt 18/H Českomoravské transversální dráhy. Stejný typ budovy, stavěný po dvě desítky let, proto nalezneme jak na oné transversálce, tak třeba ve Strančicích, Říčanech, Praze-Uhřetěvesi nebo v Praze-Hostivaři. Řada typových plánů kkStB velmi podobných budov, které se lišily zejména svými rozměry, se používala v celé rakouské části monarchie. Najdeme je tedy například jak mezi jihočeskými rybníky, tak v alpských údolích, odkud jejich architektura vychází.

Původní výpravní budova v Řevnicích z roku 1870 se využila pro obytné účely. Již jako notně zchátralá prošla v letech 2017 až 2018 velmi zdařilou konverzí na minipivovar s restaurací a ubytováním podle návrhu architekta Tomáše Šantavého. Rekonstrukce byla oceněna v soutěži Stavba roku Středočeského kraje 2020. Velmi zdařilá a následováníhodná rekonstrukce skončila v roce 2022 také u typového nádražního skladiště z doby rozšiřování stanice v polovině 90. let 19. století. Pod názvem Dřevák dnes slouží pro účely výstav a komunitního života.

Co se děje v regionech

MONTÁŽNÍ HALA DTV BLANSKO PROŠLA MODERNIZACÍ

Minulý rok jsme se pustili do rekonstrukce montážní haly DTV v Blansku, což zahrnovalo i rekonstrukci administrativní části budovy. A nyní už máme hotovo!

Rekonstrukce zahrnovala proces od zrestaurování degradované fasády budovy až po instalaci moderních oken, která oplývají skvělými izolačními vlastnostmi, a navíc velmi dobře zapadají do finálního pohledu zvenčí. V rámci projektu proběhla kompletní přestavba interiéru budovy. Opravily se a vyměnily vnitřní povrchy, nášlapné vrstvy podlah, omítky i podhledy. Došlo také ke kompletní revizi rozvodů vody a kanalizace a k instalaci nového topného systému. Nejmodernější komponenty zajistí optimální energetickou náročnost a funkčnost. Zaměstnancům je k dispozici moderní vybavení včetně zrenovovaného hygienického zařízení.

Samotnému omlazení se nevyhnula ani montážní hala. Do montážní jámy, která je určena speciálně pro opravu kolejových vozidel, nainstaloval stavební tým sofistikovaný teplovzdušný systém včetně zařízení pro nucený odtah výfukových zplodin MVTV a moderní osvětlení tvořené LED svítidly. Nová podlaha z vysoce pevné a odolné pryskyřice plní požadavky na odolnost i na estetiku.



KOUZELNÁ PROMĚNA BUDOVY VE VRANÉM NAD VLTAVOU

Úspěšně se nám podařilo opravit další nádražní budovu, tentokrát ve Vraném nad Vltavou nedaleko Prahy, které leží na trati legendárního Posázavského pacifíku. Budova již září novotou a může se tak chlubit novou fasádou a střechou.

Zdejší budova slouží svému účelu již od roku 1897, opravou jsme se snažili zachovat i její historii. V okolí celé nádraží jsme celkově upravili a zpevnili venkovní prostor, přidali jsme moderní lavičky a osvětlení. Pro vášnivé cyklisty jsou nachystané i nové stojany na kola. Neopomněli jsme ani interiér celé budovy, a tak se opravy dočkala i čekárna, veřejné toalety, pokladny a zázemí dopravní kanceláře.



NÁDRAŽNÍ BUDOVĚ V ŽATCI SE VRÁTÍ PŮVODNÍ LESK

Do konce příštího roku projde zásadní obnovou nejen střecha a fasáda, ale také vnitřní prostory nádražní budovy ve stanici Žatec. Nový výtah zajistí bezbariérový přístup z přednádražního prostoru, cestující ocení i přehlednější informační a orientační systém.

Kompletní oprava čeká veřejné toalety a nástupištní přístřešek. Stavební práce zahrnou také výměnu dlažby, inženýrských sítí či elektroinstalace. Veškeré práce budou probíhat pod dohledem památkářů, obnovením původních střešních světlíků a odstraněním přístavby se napraví historicky nevhodné zásahy do vzhledu budovy.

Renovaci projde rovněž odbavovací hala včetně pokladen a zázemí hned několika dopravců. Po opravě zde vzniknou další komerční prostory, zlepší se i zázemí zaměstnanců Správy železnic, a to nejen na pracovišti řízení provozu, ale také v administrativních prostorách.

Současně se ve stanici připraví dokončení peronizace, aby i nástup do vlaků byl plně bezbariérový. K opravě by se mělo připojit město úpravou přednádražního prostoru.

V KOŘENOVĚ UŽ JEN ZBÝVÁ DOPLNIT MOBILIÁŘ

Výpravní budova kořenovského nádraží byla postavena v roce 1902 a zajistila přeshraniční spojení Rakousko-Uherska s Pruskem. Nyní je součástí kulturní památky známé jako Železniční ozubnicová trať Tanvald – Kořenov.

V rámci nedávné opravy prošlo stavebními úpravami východní křídlo nádražní budovy, které se v budoucnu využije především pro instalaci nového zabezpečovacího zařízení ozubnicové dráhy. Při přípravě projektu i realizaci bylo nutné respektovat podmínky památkové ochrany, proto se použily repliky původních špaletových oken a dveří, fasáda budovy je provedena z břízolitů a barevnost všech prvků respektuje podmínky Národního památkového ústavu.

Uvnitř budovy vznikla místnost pro náhradní zdroj elektrické energie a nové technologické místnosti s přípravou pro budoucí technologii, včetně chrániček a kanálů pro inženýrské sítě. Dále je zde nová čekárna s bezbariérovým přístupem. Na peronu podél celé budovy je nová velkoformátová dlažba, obnovilo se zábradlí a byl osazen nový orientační systém. Prostory pro cestující ještě doplní do konce dubna mobiliář.



PEČKY

1. prosince

Ve večerních hodinách najel ve stanici Pečky IC 515 (jednotka Pendolino) na uvolněný kryt čelistového závěru výhybky. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 15 milionů Kč.

ČESKÁ TŘEBOVÁ

3. prosince

V České Třebové projel brzy ráno Pn 54812 vjezdové návěstidlo ZL, poškodil výhybku č 103 a srazil se se zastavujícím vlakem Pn 62102. Po srážce došlo k bočnímu nárazu vykolejených vozů do stojící soupravy. Lehce zraněn byl strojvedoucí vlaku Pn 54812, který před srážkou vyskočil z lokomotivy. Škoda byla předběžně vyčíslena na 177 milionů Kč.



STUPNO

10. prosince

Odpoledne vykolejil v dopravně Stupno motorový vůz řady 842 s Os 27310 na samovratné výhybce. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc Kč.

BRUMOV

13. prosince

V ranních hodinách vykolejila v dopravně Brumov motorová jednotka řady 848 vlaku Os 23203 na samovratné výhybce. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 900 tisíc Kč.

BAKOV NAD JIZEROU – MLADÁ BOLESLAV-DEBŘ

15. prosince

Odpoledne se na přejezdu mezi Bakovem nad Jizerou a Mladou Boleslaví-Debří střetl osobní automobil Range Rover Evoque s Os 6011. Řidič automobilu byl usmrcen, jeho spolujezdec těžce zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 3 miliony Kč.

BEROUN

18. prosince

Po poledni se na železničním přejezdu v obvodu stanice Beroun střetl nákladní automobil Renault 460 s vlakem Ex 559. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 15 milionů Kč.

KRÁSNÝ JEZ – BEČOV NAD TEPLOU

24. prosince

V ranních hodinách najel vlak Os 7101 mezi dopravnami Krásný Jez a Bečov nad Teplou do spadlých stromů a sesunutého svahu a vykolejil prvním dvojkolím motorové jednotky řady 818. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 400 tisíc Kč.



Toužila pracovat v automobilovém průmyslu, učarovala jí ale železnice

Od konce loňského roku vede Oblastní ředitelství v Hradci Králové Pavla Kosinová, která zde působila delší dobu v roli náměstkyně ředitele. Zeptali jsme se jí nejen na to, co ji čeká v nové funkci a s jakými plány vstoupila do nového roku.

TEXT Marie Řeháková

Jak dlouho působilte v naší organizaci. Čím vším jste zatím na železnici prošla?

Na železnici jsem nastoupila v září 1997 k tehdejší Správě železniční energetiky. Odtud jsem v roce 2005 přešla na Správu dopravní cesty Hradec Králové, kde jsem působila na různých pozicích. Před jmenováním do současné funkce jsem byla více než tři roky náměstkyní pro provozuschopnost dráhy Oblastního ředitelství Hradec Králové.

Chtěla jste vždy působit na železnici a čím jste chtěla být jako malá?

Od mládí jsem se zajímala o techniku a stroje. Toužila jsem pracovat v automobilovém průmyslu. Život mě však po studiích dovedl k železnici. Tady jsem zjistila, že železniční svět je také plný zajímavých technických věcí a lidí kolem.

Čemu se ráda věnujete ve svém volném čase?

Na prvním místě je moje rodina, ale velkým odpočinkem je pro mě lyžování, jízda na in-line bruslích nebo hudba. V nedávné době jsem se začala věnovat včelaření, ale jsem zatím pouhým učeněm.

Jaké byly vaše první kroky na pozici ředitelky organizační jednotky?

Samozřejmě jsem se snažila intenzivněji proniknout do problematiky ostatních úseků mimo provozuschopnost a nastavit si zefektivnění některých činností. Jednou z velkých priorit je snaha o obsazení volných pozic odborných zaměstnanců zejména v oblasti elektrotechniky a zabezpečovací techniky. Plánujeme realizovat různé prezentační dny



FOTO autorka

pro základní a střední školy, které budou nejen teoretické, ale studenti si budou moct některé činnosti vyzkoušet i v praxi.

Jaké jsou klíčové pracovní cíle pro rok 2024?

Důležitým milníkem je dokončení přestavby železničního uzlu Pardubice. Zde při přebírání nových zařízení a jejich aktivaci je neocenitelná a nekonečná práce udržujících zaměstnanců, stejně tak ale i zaměstnanců řízení provozu. Neméně důležitá je spolupráce při přípravě dalších významných rekonstrukcí velkých stanic, jako je Česká Třebová a Hradec Králové, které začnou v následujících letech.

Dále se chceme soustředit na nahrazení lidského zdroje technologiemi, například při dálkovém zavírání čekáren. Vnímáme, že musíme pokračovat v systematickém kácení dřevin ohrožujících bezpečnost na železnici, abychom omezili zastavení provozu při jejich pádu. Avšak v některých hustě zalesněných oblastech je to dlouhodobý úkol, který se dotýká mnohdy soukromých vlastníků. V naší správě je rozsáhlá síť regionálních tratí, které od doby své výstavby neprošly žádnou významnou rekonstrukcí ani ucelenou opravou. Tudiž se musíme vypořádat s opravami jednokolejných úseků, které s sebou nesou potřebu výlukové činnosti.

V neposlední řadě stojí před námi úkol vybrat zhotovitele komplexní obnovy jediné ozubnicové trati v České republice, vedoucí z Tanvaldu do Kořenova. V tomto úseku o délce 6,7 km překonává výškový rozdíl 235 metrů. Sklon na této trati tak dosahuje hodnoty až 58 promile. Doufáme, že tuto ojedinělou obnovu se nám podaří úspěšně zrealizovat v příštím roce.

Projekt Vlak nezastavíš letos zamíří do dalších škol

Jedním ze základních úkolů naší organizace je dělat maximum pro bezpečnost na železnici, pro dodržování všech předpisů přímo na kolejích nebo v jejich těsné blízkosti. Jedním z nástrojů, jak šířit pravidla bezpečné železnice mezi studenty, je projekt Vlak nezastavíš!

TEXT Ivana Canincová, Tomáš Johánek

Společný projekt několika odborů Generálního ředitelství Správy železnic, konkrétně odboru personálního, odboru systému bezpečnosti provozování dráhy a odboru komunikace, a drážních hasičů navštívil během loňského roku několik našich partnerských středních škol, za studenty se kolegové chystají vyrazit i nadále. Jedna z prvních letošních zastávek byla v Mostě na zdejší střední škole. Co konkrétně studenty na těchto akcích čeká? Zhruba 1,5hodinový program, který organizujeme v prostorách školy. Jeho součástí je speciálně vytvořený střihový film Bezpečná železnice, který obsahuje i kvízové otázky, prezentace pravidel bezpečné

železnice spojená s diskuzí s vyšetřovateli, praktický nácvik zachraňujících úkonů první pomoci s drážními hasiči a v neposlední řadě diskuze se studenty a prezentace naší organizace včetně promítání personálních spotů.

Cílem akce je poskytnout studentům takovou dávku poměrně drsných informací od vyšetřovatelů mimořádných událostí na železnici a drážních hasičů, aby na sebe dávali při pohybu v okolí železnice větší pozor. Studenti i jejich učitelé mají vždy jedinečnou příležitost pobavit se s vyšetřovatelem o nešťastných událostech, kterých byli svědky nebo o nich slyšeli z vyprávění od svých nejbližších či přátel. Díky členům jednotky



Hasičského záchraného sboru Správy železnic si pak zkusili poskytnout první pomoc na vlastní kůži. I zde platí: těžko na cvičišti, lehká na bojišti.

Hlavním posláním roadshow je zachránit životy a zdraví mladých lidí a upozornit na následky lidských chyb. Každý rok přijdou o život kvůli nepozornosti či zbytečnému hazardu na kolejích či v jejich blízkosti desítky mladých lidí. Přitom stačí tak málo – neriskovat a dodržovat všechna pravidla!

Otevíráme studentům dveře k zajímavé kariéře

Pamatujete si na vaši stáž nebo praxi během studia? Také jste se namísto získávání pracovních zkušeností museli prokopat nudou a dostali nesmyslné úkoly, do kterých se nikomu nechtělo? Ve Správě železnic jsme se rozhodli, že stáž už nikdy nebude taková, jakou ji někteří z nás sami zažili.

TEXT **Eva Rubešová**



Naším cílem je, aby se studenti maximálně zapojili do dění a získali nové kontakty, které jim pomohou nastartovat kariéru. Začátkem února se rozběhne další program speciální tříměsíční stáže pro nejlepší studenty partnerských škol. Loni jsme zorganizovali dvě výběrová řízení, respektive technické workshopy, jeden pod taktovkou Stavební správy západ (SSZ) a druhý ve spolupráci se třemi složkami úseku náměstka generálního ředitele pro provozuschopnost dráhy, konkrétně s odborem elektrotechniky a energetiky (O24), odborem zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14) a Centrem techniky a diagnostiky (CTD).

Do tříměsíčního programu placené stáže se dostalo díky svému talentu a motivaci celkem

14 studentů. Od poloviny února do poloviny května se stanou novými tvářemi Správy železnic a zapojí se do některých z našich projektů. Kromě toho se dostanou na místa, kam se veřejnost běžně dostat nemůže. Společně se podíváme na Centrální dispečerské pracoviště, elektrodyspečink, projdeme si velká nádraží a podíváme se na ně z jiného úhlu, než ze kterého je pozorují například cestující. Navštívíme zajímavé stavby a zjistíme, jak funguje sedmnáctitisícová státní organizace zřízená Ministerstvem dopravy, aby řídila, spravovala a modernizovala železniční dopravu v České republice.

Stážistům postupně představíme organizační strukturu, zapojíme je do pracovních týmů, kde dostanou svoji nezastupitelnou roli,

seznáme je s co největším počtem lidí, kteří pracují pro Správu železnic. Cílem je, aby za relativně krátkou dobu tří měsíců pochopili naši firemní kulturu, nasáli co největší množství dat, vytvořili si zajímavé kontakty z pohledu své budoucí kariéry, ale hlavně aby získali potřebný vhled do činnosti a profesí u správce železniční infrastruktury. Profesní slepota se vyléčit nedá, ale my ve skupině spolupráce se školami věříme, že se dá oddálit na maximum.

A co dál? Po skončení tříměsíční intenzivní kúry pod vedením zkušených zaměstnanců a mentorů v jedné osobě získají ti nejlepší z nejlepších nabídku další pracovní spolupráce. Těm, kteří se rozhodnou věnovat se naplno studiu, se však dveře k nám nezavřou.

Možností, jak zůstat v kontaktu, je víc. Nabízíme studentům, aby si s našimi odbornými garanty napsali svoji závěrečnou práci, ať už seminární, bakalářskou, nebo diplomovou, a zveme je na nejrůznější workshopy, konference a eventy, které pořádáme. Spolu s partnerskými školami máme cíl zapojit generaci Z do změny vnímání železniční dopravy v České republice.

Informace o tom, jak se našim novým stážistům vede, vám budeme průběžně podávat prostřednictvím krátkých reportáží, třeba na studentském webu Správy železnic. Studuje vaše dítě na vysoké škole technického zaměření a chcete, aby se dostalo do speciálního tříměsíčního programu placené stáže ve Správě železnic? Napište nám na adresu studenti@spravazeleznic.cz.

Pomáhat postiženým se musí umět, učili jsme to staniční dozorce

Jak pomáhat cestujícím s omezenou schopností pohybu či orientace na nádražích, co vlastně od nás potřebují a jak zajistit skutečně účinnou pomoc? To vše se dozvědělo 60 našich kolegů, většinou staničních dozorců, na druhém ročníku školení pomoci těmto osobám.

TEXT **Tomáš Johánek**

Během celkem čtyř prosincových dnů čekal vždy 15 účastníků školení bohatý program. Pro naše staniční dozorce ze všech koutů republiky ho připravil tým odboru personálního ve spolupráci s odborem předpisů a technologie. Velké poděkování patří firmě MEYRA ČR, která nám poskytla zdarma pomůcky pro nácvik – hole, invalidní vozíky a chodítka. Všichni účastníci absolvovali nejprve dvě hodiny velice zajímavé teorie, která se zaměřila především na to, jak pomoci cestujícím s různým druhem postižení.

Něco jiného je totiž asistovat zájemci o přepravu s poruchou sluchu či zraku a cestujícímu s omezením pohybu, nebo dokonce na invalidním vozíku. Zcela zásadní je také stanovit hranici, kde končí asistence našich zaměstnanců a co už musí být povinností doprovodu zdravotně postiženého cestujícího. Důležité je také předem přesně vědět, jaké postižení má zájemce o asistenci a zda mu bude stačit pomoc jednoho zaměstnance Správy železnic. To vše je nutné sdělit již při objednání asistence.

Po teorii následovala praktická ukázka toho, jak se cestující se zdravotním hendikepem může pohybovat po nádraží a jaké ho čekají nástrahy. Účastníci školení si tak vyzkoušeli pohyb po stanici na invalidním vozíku či se slepečkou holí a sami měli možnost zjistit, že dostat se třeba v případě nevidomého cestujícího k pokladnám a na nástupiště není nic jednoduchého. Naše státní organizace jako provozovatel železničních stanic zajišťuje v současnosti pomoc osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v prostorách



nádraží od vstupu do budovy až po nástup do vlaku. Poskytuje se na základě žádosti cestujícího v rezervačním systému dopravce nebo společnosti CENDIS. Školení se aktivně účastnil i Mikuláš Kopas, student se zrakovým postižením, se kterým Správa železnic spolupracuje pro zajištění správného označení nádraží nejen pro slabozraké osoby.

ZMĚNY V RÁMCI CENTRA PODPORY IT SLUŽEB

Od 18. ledna 2024 proběhly další změny v rámci Centra podpory IT služeb. Pro usnadnění a zpřehlednění části personální agendy Správy železnic byl nově vytvořen projekt Personální podpora SŽ. V jeho rámci můžete aktuálně řešit požadavky spojené s portálem STKR (pověření, oprávnění, dotazy, incidenty a další), aktivity STKR v SAP HR (založení externisty, důchodce a další) i centrálně poskytované benefity (MultiSportka, stravenková karta/paušál).

V rámci Centra podpory IT služeb lze řešit i agendy, které nesouvisí s IT a v budoucnu jich bude přibývat. Proto bychom vás rádi informovali, že z tohoto důvodu dojde také ke změně původního názvu na Centrum podpory a služeb. Jsme tu pro vás, a proto je možné zasílat návrhy na úpravu Centra podpory a služeb prostřednictvím projektu Atlassian Správy železnic.



EXKURZE PRO BUDOUCÍ ELEKTRIKÁŘE

Oblastní ředitelství Hradec Králové uspořádalo v lednu první letošní exkurzi pro budoucí elektrikáře z druhého ročníku Střední průmyslové školy elektrotechniky a informačních technologií. Společně jsme navštívili zmodernizovanou trakční napájecí stanici v Týništi nad Orlicí, která slouží jako důležitý napájecí bod pro směry z Týniště nad Orlicí do Chocně a Hradce Králové.

Další zastávkou exkurze byla stanice Pardubice hl. n. Zaměstnanci správy elektrotechniky a energetiky zde představili nově vybudovanou trafostanici a pracoviště elektrodyspečinku. Studenti si mohli prohlédnout vůz MVTV a dispečerské pracoviště uzlu Pardubice. Kolegové prezentovali i práci na staničním zabezpečovacím zařízení, výhybce i návěstidle.



Na dovolenou lze stále častěji létat i z menších českých letišť

Určitě hodně našich kolegů využívá pro plánování své dovolené služeb cestovní kanceláře ČD travel. Zeptali jsme se proto její ředitelky Blanky Jíšové, jaké novinky připravila pro své klienty a o které destinace je největší zájem.

TEXT | Tomáš Johánek

Jaké novinky chystáte pro klienty ČD Travel v letošním roce?

Novinky tvoří minimálně 15 procent naší nabídky. Například cestovní kanceláře, se kterými úspěšně spolupracujeme již mnoho let (Čedok, EXIM Tours či CK FISCHER), neustále rozšiřují nabídku o odlety z malých letišť (České Budějovice, Karlovy Vary). A na druhou stranu nabízejí přímé lety do exotických destinací (Zanzibar, Vietnam, Kuba, Srí Lanka). Navíc jsme rozšířili spolupráci s evropskou jedničkou CK TUI nebo s CK Azzurro orientující se na Itálii.

O které destinace byl loni největší zájem? Očekáváte letos nějaké změny?

Největší zájem je tradičně o pobyt v tuzemsku. Ale asi chcete znát nejoblíbenější zahraniční destinace. Tady opět vede Řecko a jeho krásné ostrovy s nádhernou přírodou. Těsně je následuje Egypt – celoroční destinace cenově přijatelná hlavně pro rodiny s dětmi. A Turecko díky kvalitním službám za přijatelné ceny pro naše malé klienty.

Je dobré nechávat výběr dovolené na poslední chvíli, nebo je už nyní nejvyšší čas myslet na letní dovolenou?

Každý hotel má omezený počet rodinných pokojů, které se logicky rychle vyprodávají hlavně

na období prázdnin. Rodinám s malými dětmi doporučuji nečekat a objednat co nejdříve. A nezapomenout na pojištění – přece jen jsou děti náchylnější k náhlým onemocněním. A my nabízíme pojištění, na které

zaměstnancům Správy železnic přispíváme minimálně 50 procenty. Dvojícím, které nejsou nucené plánovat příliš dopředu, mohou doporučit vyčkat na výhodné last minute nabídky. Díky spolupráci Správy železnic a ČD travel dokážeme realizovat pobyt s odjezdem za 24 hodin.

Lze žádat o dovolenou s dotací, když ještě nejsou známy parametry dotace na letošní rok?

Samozřejmě to je možné. A takových žádostí již evidujeme stovky. Klient si u nás objedná pobyt na formuláři jako běžný uživatel – tedy vyplní Smlouvu o zájezdu. My vystavíme fakturu na zálohu a čekáme, až budou odsouhlasena pravidla pro čerpání dotací. Pak fakturu změníme a klient doplatí částku sníženou o dotaci. Tuto praxi jsme zavedli právě kvůli možnosti objednávání výhodných zájezdů s first minute slevami. Snažíme se, abychom co nejvíce usnadnili zaměstnancům čerpání dotací a zároveň aby jejich dovolená proběhla v klidu, se zárukou šťastného návratu.



Studenti českořebovské střední školy zvou na výstavu fotografií

Výstava s názvem **Krajina vlaků**, která potrvá až do konce března, je společným dílem **Městské knihovny Česká Třebová** a studentů oboru elektrotechnika **Střední školy technické a dopravní Gustava Habrmana Česká Třebová**.

TEXT | Eva Rubešová

Devět studentů třídy E2 připravilo výběr fotografií ze svého portfolia. Jejich tématem jsou vlakové soupravy. Díky dlouhodobé spolupráci a společné přípravě zážitkového batůžku (unikátní výpůjčka této knihovny) s tématem železnice dostali aktivní a nadaní mladí lidé prostor ukázat veřejnosti, co umí.

Slavnostní vernisáže se účastnili nejen autoři fotografií, ale také řada hostů, například starosta města Česká Třebová Zdeněk Řehák či ředitel školy Jan Kovář. Návštěvníci zaplnili prostor knihovny a nenechali si ujít ani prohlídku fotografií na chodbách a v před-sálí knihovny, ani následné prezentace žáků. Z jejich komentářů vyplynulo, že fotografie mají svůj příběh a pozadí jejich vzniku je mnohdy dobrodružstvím.

Na celkem 35 fotografiích můžete vidět nejrůznější hnací vozidla a železniční vozy v nádherné krajině naší země či v zahraničí. Často jsou zachyceny zajímavé technické detaily nebo architektonické prvky železničních staveb. Přijďte se podívat sami.



ČD TRAVEL



DOVOLENÁ LÉTO 2024

- Zájezdy na léto 2024 si můžete rezervovat již nyní za výhodné first minute ceny.
- Vybrat si můžete i z webových stránek CK, se kterými spolupracujeme (Čedok, České kormidlo, EXIM tours, Fischer, Travel Family, TUI, Canaria Travel, Mayer Crocus, Riviera aj.). Zde si zájezd VYBERETE, ale zarezervujete si jej u ČD TRAVEL – máme přístup do rezervačních systémů těchto CK. Po schválení dotací snížíme fakturovanou částku. Pokud zájezd objednáte u jiné CK přímo, nemůžeme pak již změnit rezervaci a dotace odečíst.
- Pokud máte dotazy, napište nebo zavolejte (viz kontakty). Jsme připraveni vám poradit.

Kolektiv ČD travel



OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Na české železnici se pohybuje 138 dopravců

- Počet českých a zahraničních dopravců, kteří mají oprávnění provozovat drážní dopravu po celé ČR, se už více než půl roku drží na podobných číslech. Nárůst z uplynulých let se zastavil. Aktuálně se po českých kolejích pohybuje 100 českých a 16 zahraničních dopravců.
- Celkový uváděný počet ještě navyšují polští a slovenští dopravci, kteří mají oprávnění zajíždět pouze do příhraničních stanic. Snadněji získat povolení jim umožňují dohody o spolupráci s oběma státy. Jen za poslední měsíc se seznam těchto společností rozrostl o čtyři – tři polské a jednoho slovenského dopravce.
- V seznamu provozovatelů drážní dopravy přibyl ale i jeden nový český dopravce. Je jím společnost good thing s.r.o., začátkem tohoto roku získala jednotné osvědčení o bezpečnosti pro provozování osobní i nákladní železniční dopravy.
- Aktuální seznam najdete na webu Drážního úřadu

<https://ducr.cz/informace-pro-verejnost/seznamy-a-prehledy/>

