

MODERNÍ ŽELEZNICE

**CDP SI VYCHOVÁVÁ
NOVÉ DISPEČERY**
S Pavlem Kolářem nejen
o rozšiřování počtu tratí
řízených z CDP Praha.

02

**DO MĚSTA AUTOMOBILŮ
PŘES MILOVICE**
Zlepšení železničního
spojení Prahy a Mladé
Boleslavi dostává podobu.

06

**VLAKEM DO SANTIAGA.
A MOŽNÁ JEŠTĚ DÁL**
I do světoznámého poutního
místa se dá alespoň
částečně dojet vlakem.

08



FOTO archiv Správy železnic

Tunel Deboreč je prorážen v celé své délce

Na trase čtvrtého železničního koridoru mezi Sudoměřicemi u Tábora a Voticemi skončila prorážka tunelu Deboreč. Ten v budoucnu výrazně přispěje ke zkrácení jízdních dob vlaků. Práce na celém modernizovaném úseku pokračují dál ve vysokém tempu.

TEXT **Tomáš Johánek**

Ražba tunelu dlouhého 660 metrů začala v prosinci 2018 od výjezdového (pražského) portálu. Byl ražen tzv. Novou rakouskou tunelovací metodou. Ta spočívá v mechanickém rozpojování horniny a jejím následném jištění primárním ostěním, kterým se aktivují základní vlastnosti horninového masivu. „Po prorážce tunelu budou následně zahájeny práce na dobírcí jádra tunelu, na izolacích a na sekundárním ostění tunelu,“ popisuje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Tunel Deboreč je kratším ze dvou tunelových děl budovaných na trati Sudoměřice – Votice. Součástí modernizace je i tunel

Mezno s délkou 840 metrů. Ten je aktuálně vyražen v délce zhruba 350 metrů s postupem dva metry za den.

Modernizace tratě Sudoměřice – Votice je jednou z posledních součástí souboru staveb na čtvrtém tranzitním koridoru, který spojuje Německo a Rakousko přes Děčín, Prahu a České Budějovice. Kromě dvou jmenovaných tunelů přibude na dosud jednokolejném úseku druhá kolej a také nová železniční stanice Červený Újezd. Trasa, která z velké části vybočí ze stávající stopy, bude o dva kilometry kratší než dosud, což společně se zvýšením traťové rychlosti přinese zkrácení

jízdních dob expresů mezi Prahou a Tábořem na jednu hodinu.

PRÁCE ČÁSTEČNĚ STOJÍ KVŮLI ZMĚNĚ PARAMETRU RYCHLOSTI

V současné době je také část prací pozastavena z důvodu rozhodnutí o budoucím zvýšení rychlosti nad 160 km/h do 200 km/h. Probíhají zemní práce v místech budoucích hlubokých zářezů, razí se tunel Mezno, po prorážce se upravuje tunel Deboreč. Pokračují práce na realizaci umělých staveb, zejména pak na vícepolových mostních objektech. Začala také 42 dní trvající nepřetržitá výluka v celé délce stavby, během které jsou

naplánovány práce na zprovoznění přeložky za Sudoměřicemi u Tábora, dále úpravy trakčního vedení a kolejiště v budoucích místech křížení a bodech dotyku tak, aby došlo k uvolnění staveniště pro realizaci nové části trasy. Největší objem prací se pak bude realizovat v Nazdickém zářezu, který musí být v celé délce téměř 500 metrů kompletně rozšířen a zajištěn pro pokládku druhé traťové koleje.

TRHACÍ PRÁCE NESMÍ OHROZIT VODNÍ ZDROJE

Stavba od svého zahájení musela řešit několik problémů. Jedním z nich bylo pozdní zahájení výstavby oproti POV (Plán organizace výstavby), který byl součástí projektové dokumentace. Tento posun z podzimních měsíců na jaro způsobil problémy s dočasnými záborů některých pozemků, na kterých jejich majitelé provedli osetí, a nesouhlasili tak s dočasným záborom do doby sklizně. Načasování zahájení výstavby do plně

Úsek ze Sudoměřic u Tábora do Votic je součástí čtvrtého tranzitního železničního koridoru, jehož modernizace začala v roce 2005. V současné době jsou již dokončeny ucelené úseky ze Ševětína do Soběslavi, z Doubí u Tábora do Sudoměřic u Tábora, z Votic do Prahy-Hostivaře a také koleje v železničním uzlu České Budějovice. V plném proudu jsou práce v pražském železničním uzlu, kde vzniká čtyřkolejná trať mezi stanicemi Praha-Hostivař a Praha-Vršovice. Začala již také modernizace úseku ze Soběslavi do Doubí u Tábora.

stavební sezony způsobilo nedostatek materiálu pro budování vysokých násypových těles. POV počítal s využitím výzisku z obou tunelů

pokračování na straně 3



FOTO Josef Novotný

TTP SE TESTUJÍ V NOVÉM FORMÁTU

Na Portálu provozování dráhy jsou k dispozici tabulky traťových poměrů (TTP) pro tři tratě v novém, přepracovaném formátu. Jedná se o spuštění ověřovacího provozu modulu TTP v informačním systému Kango Kmen. Úde konkrétně o tratě Nymburk – Poříčany, Letohrad – Týniště nad Orlicí a Čáslav místní nádraží – Třemošnice. TTP jsou poprvé zveřejněny ve strojově zpracovatelném formátu XML, který umožní dopravcům data dále zpracovávat a zpřístupnit svým zaměstnancům.

ROZPOČET SPRÁVY ŽELEZNIC SE POSÍLÍ



Naše státní organizace má pro letošní rok k dispozici na investice a opravy celkem 43,4 miliardy korun oproti původní částce 39,2 miliardy korun. Výbor SFDI schválil navýšení rozpočtu o 4,2 miliardy korun. To se promítne mimo jiné do neinvestiční oblasti na posílení zdrojů na opravy a údržbu železničních tratí. Přibližně 2,4 miliardy korun pak půjde na posílení v oblasti investic.

VYŠLO PREMIÉROVÉ ČÍSLO VTS SPRÁVY ŽELEZNIC

V samém závěru loňského roku vyšlo premiérové číslo 1/2019 Vědeckotechnického sborníku Správy železnic (VTS) poté, kdy se České dráhy v srpnu 2019 rozhodly ukončit dlouholetou edici VTS ČD. VTS má ambici být i nadále vhodnou platformou pro odborníky z různých oborů železnice a poskytnout možnost dělit se o své objevy, zjištění a zkušenosti. Jeho prostřednictvím mohou nové informace čerpat také odborníci ze spolupracujících podniků a organizací i perspektivní budoucí zaměstnanci z řad studentů. VTS je k dispozici na webové adrese <https://www.szdc.cz/o-nas/publikace/vts>

CDP Praha zkouší nové možnosti výchovy traťových dispečerů

Úsek řízení provozu trápí v poslední době nedostatek výpravčích, což velmi znesnadňuje i získávání nových traťových dispečerů. Počet dálkově řízených tratí přitom stále roste. Jak tento problém řeší na CDP Praha, jsme se zeptali jeho ředitele Pavla Koláře.

TEXT | Tomáš Johánek

CDP Praha oslavilo v prosinci své sedmé narozeniny. Jakých bylo minulých sedm let?

Centrální dispečerské pracoviště vzniklo v prosinci 2012, což nám umožnilo velmi intenzivně se zapojit do přípravy výstavby budovy CDP na Balabence. Mohli jsme nastavit parametry tak, aby řízení provozu fungovalo podle našich představ. V březnu 2016 jsme spustili ostré řízení provozu prvního úseku ze Zdic do Rokycan. Následoval úsek Česká Třebová – Kolín s výjimkou železničních stanic Česká Třebová, Brandýs nad Orlicí a Pardubice hl. n., které jsou zatím řízené výpravčím místně. V srpnu stejného roku byl dále zapojen dílčí traťový úsek Praha-Uhřetěves (mimo) – Olbramovice (obvod Votice). Do konce roku 2016 pak proběhlo zapojení a aktivace úseků Velím – Úvaly, Rokycany (mimo) – Nezvěstice (mimo) a Praha-Holešovice – Kralupy nad Vltavou (mimo). V jarních měsících roku 2017 byly k řízení z CDP Praha zapojeny stanice Praha-Běchovice, Praha-Libeň a Praha Masarykovo nádraží. Na tomto úseku zatím není dálkově řízen provoz ve stanici Praha-Bubny. V dubnu loňského roku byl zapojen úsek Ejovice – Plzeň hl. n. (mimo) a dále byl aktivován zcela nový dispečerský sál, ze kterého je rovněž od dubna řízen úsek Praha-Smíchov spol. n. (mimo) – Hostivice (mimo). Od začátku prosince je odsud dálkově řízen i úsek Praha-Smíchov (mimo) – Rudná u Prahy – Beroun včetně řízení tohoto uzlu. Další významnou událostí minulého roku bylo na přelomu června a července přenesení dálkového řízení tratě Plzeň – Cheb z pracoviště v Plzni do Prahy. Tato trať byla vůbec první, na které bylo u nás v roce 1967 uplatněno dálkové ovládní zabezpečovacího zařízení. Momentálně je do CDP Praha zapojeno zhruba 475 kilometrů tratí.

Co chystáte na letošní rok?

Letos především napojíme do CDP Praha plzeňský uzel. Výběr zaměstnanců pro řízení tohoto úseku již proběhl, v březnu začneme s výcvikem, zahájíme ostrého provozu je plánováno na polovinu dubna. V polovině roku začneme dálkově z Prahy řídit provoz na trati Ústí nad Orlicí (mimo) – Letohrad – Lichkov. Tady máme trochu problémy s výběrem zaměstnanců, ale musíme si s tím poradit.



FOTO autor

ING. PAVEL KOLÁŘ Ředitel CDP Praha

Narodil se v roce 1966 v Pardubicích. Je absolventem Univerzity Pardubice, Dopravní fakulty Jana Pernera, oboru Technologie a řízení dopravy. Na tehdejší ČSD nastoupil po absolvování Střední průmyslové železniční školy v České Třebové v roce 1984 do funkce výpravčí vlaků. V roce 2000 nastoupil na Obchodně provozní ředitelství Praha do pozice technologa, aby pak návazně prošel mnoha funkcemi v segmentu řízení provozu. Od 1. listopadu 2018 působí na pozici ředitele Centrálního dispečerského pracoviště Praha.

O jaké problémy jde konkrétně?

Když do CDP Praha zapojujeme nějaký další konkrétní úsek, je naším cílem, aby se na řízení provozu podíleli především ti zaměstnanci, kteří na daném úseku pracují a mají tak s ním konkrétní zkušenosti. Znamená to ale, že daný zaměstnanec bude muset dojíždět do Prahy, což ne každému vyhovuje.

Jak to budete řešit?

Musíme sáhnout do vlastních řad, případně získat lidi z jiných regionů. Naším cílem dosud bylo, abychom

získali výpravčí, kteří mají za sebou nějakou praxi, vyzkouší si pozici pohotovostního výpravčího a následně nastoupí k nám jako traťový dispečer. Bohužel podstaty u výpravčích jsou téměř ve všech provozních obvodech, tento model nám tedy nefunguje, jak bychom si představovali. Budeme tedy muset začít přijímat nové zaměstnance přímo ze škol, případně z nabídky pracovního trhu, a reagovat na to upravenými kurzy. Už to nebude jako v minulosti, kdy byla nějaká posloupnost zkoušek, zájemce musel nejprve absolvovat zkoušky na výhybkáře a po určité praxi teprve na výpravčího. Teď bude možné se rovnou připravovat na pozici výpravčího. My zatím jdeme cestou, že vybereme zaměstnance z našich řad a vyškolíme si je sami na traťové dispečery. To je momentálně případ první pěti zaměstnankyň, které dosud pracují jako operátorky železniční dopravy. Pokud projdou všemi zkouškami, zůstanou už tady na pozici traťových dispečerů a zařadíme je na úseky podle potřeby a podle jejich schopností. Výhodou je, že z CDP se neřídí provoz jen na exponovaných traťových úsecích, jako je Praha – Česká Třebová, ale i na méně vytížených, například z Prahy do Berouna přes Rudnou u Prahy či do Hostivice přes Prahu-Zličín.

Jak dlouho trvá, než se zájemce, který přijde rovnou

ze školy, stane traťovým dispečerem?

Pokud by takový člověk přišel přímo ze školy nebo takzvané z ulice, je otázkou, jakou úroveň znalostí o fungování železnice má. Některá škola seznamuje studenty s prostředím železnice více, některá méně. Je také možné, že přijde někdo, kdo vystudoval úplně jiný obor. Základem je kladné zdravotní a psychologické posouzení každého uchazeče. Ideální by bylo, aby si každý zájemce o práci traťového dispečera vyzkoušel určitý čas pozici operátora železniční dopravy, aby si to tady osahal a pak postoupil dále.

Jaká bude do budoucna úloha regionálních dispečerských pracovišť?

My samozřejmě počítáme s tím, že i v regionech budou dispečerská pracoviště, protože ve finále se dálkově z Prahy má řídit provoz na zhruba 2200 kilometrech, Přerov má pokryt 1100 kilometrů, což je dohromady 3300 a celá síť provozovaná Správou železnic má zhruba 9400 kilometrů. Do regionálních dispečerských center bude postupně soustředěno řízení provozu na těch tratích, na kterých se nebude řídit provoz z Prahy nebo z Přerova. Postupně tak vzniknou integrovaná pracoviště se všemi výhodami, které takové uspořádání přináší.



FOTO archiv Správy železnic

Letošní ples se odehrál na královském dvoře

Stalo se již tradicí, že první únorová sobota je vyhrazená tradičnímu plesu železničářů. Nejinak tomu bylo i letos. Novinkou však bylo, že ples pořádala naše státní organizace sama, tedy bez spolupráce s Českými drahami. Ples byl stylizovaný do prostředí anglického královského dvora. Hosty přivítali královna Alžběta II. a moderátor celého večera Ondřej Sokol coby Agent 007. Následovalo předtančení v podání Veroniky Khek Kubařové a Dominika Vodičky, vítězů posledního ročníku taneční soutěže StarDance. A pak už se rozeběhl pestrý hudební program na několika pódii, který trval až do časných ranních hodin. Ani letos nechyběl Moondance Orchestra s excelentní Dashou, slovenskou hudební scénou zastupoval Pavol Habera a největší hity britské skupiny Queen prezentovala skupina Queenie. A to nebylo rozhodně všechno. Na své si přišli i příznivci lidové hudby, pro které hrála cimbálová muzika Réva, z dalších účinkujících lze zmínit například saxofonistu Saxofrancise, Lucii Klasek a Femme2Fatale či DJ Pavla Cejnara.

Moderní železnice

Tunel Deboreč je proražen v celé své délce

pokračování ze strany 1

a zářezových úseků, kde už měla být realizace zahájena, a měla tak být vytvořena materiálová rezerva pro následnou výstavbu. Aktuální zvýšenou potřebu stavby nebyl schopen svými kapacitami pokrýt ani uvažovaný lom Votice a muselo se přistoupit k dodávkám ze vzdálenějších lokalit, úpravám a zlepšování aktuálně dostupného materiálu, který generovala stavba. Dalším problémem bylo zahájení výstavby tunelu Mezno. Báňský úřad vydal povolení trhacích prací velkého rozsahu s podmínkami, jejichž splnění způsobilo zpoždění v realizaci o 12 měsíců. Konkrétně se týkaly vodních zdrojů pro obec Mezno, jelikož ražbou a trhacími pracemi by mohlo dojít k ohrožení jejich vydatnosti. Proto bylo jednou z podmínek kompletní vybudování vodojemu a přeložky vodovodu před samotným zahájením

jakýchkoliv trhacích prací v zářezech, budoucích portálech a samotné ražby.

ZMĚNA NA DVOUSTOVKU SE BUDE TÝKAT I NÁSTUPIŠTĚ

Jak již bylo uvedeno, realizace prací se dotkla rozhodnutí o změně parametru rychlostí, a to do 200 km/h. V současné době je část stavby pozastavená a probíhají úpravy projektové dokumentace na nové parametry. Ty se týkají zejména konstrukcí železničního spodku a vyšších zatěžovacích parametrů na těchto vrstvách a dále pak konstrukcí nástupiště. Další úpravy se očekávají u podpěr trakčního vedení, kotvení protihlukových stěn a celkových dispozic zastávek z důvodu širších bezpečnostních pruhů. Je snahou zrealizovat projekční úpravy a následně stavební úpravy během zmiňovaného zpoždění výstavby, která by měla být dokončena v srpnu roku 2022.



FOTO Josef Novotný (3x)

Při průjezdu výhybnou Dluhonice vlaky zrychlí

V letošním roce pokračuje přestavba železničního uzlu Přerov. Po celkové rekonstrukci samotné železniční stanice přišla na řadu nedaleká výhybna Dluhonice a přilehlé mezistaniční úseky. Dokončení stavebních prací je naplánováno na konec příštího roku.

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

„Stavba navazuje na již provedenou modernizaci traťových úseků z Přerova do Hranic na Moravě a do Olomouce i na dokončenou první etapu přestavby přerovského uzlu. Nyní přichází na řadu takzvaný triangel, na kterém se nachází také výhybna Dluhonice. Kromě zlepšení jízdního komfortu dojde i ke zvýšení traťové rychlosti a tomu odpovídajícímu zkrácení jízdních dob. Zlepší se rovněž napojení Dluhonicke spojky, které bude odpovídat současnému pravostrannému provozu,“ popsal generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce železničního spodku a svršku, stejně jako železničních mostů a propustků. V nezbytném rozsahu projdou úpravami elektrická zařízení včetně osvětlení výhybny v Dluhonicích. Práce se budou týkat rovněž zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a současně i trakčního vedení. Trať z Břeclavi do Bohumína byla poslední na české železniční síti s levostranným provozem vlaků. Po přechodu na pravostranný provoz v závěru roku 2012 dochází ve výhybně Dluhonice ke vzájemnému rušení vlaků jedoucích v přímém směru z Přerova do České Třebové s těmi, které využívají Dluhonicke spojku, tedy odbočnou trať Dluhonice – Prosenice. Cílem stavby je proto vytvoření podmínek pro možnost mimoúrovňového křížení vlaků. Jeho vlastní technické řešení bude předmětem třetí etapy rekonstrukce přerovského uzlu.

Koncepce kolejiště ve výhybně Dluhonice vychází ze souběhu dvou dvoukolejných tratí, od Přerova a od Prosenic, při dodržení jejich přímého pokračování čtyřmi hlavními dopravními kolejiemi. Zajištěny tak budou současné vjezdy i odjezdy na kolejovém rozvětvení na Přerov do všech směrů. V navrhovaném stavu bude mít výhybna celkem sedm dopravních kolejí, rychlost vlaků jedoucích v přímém směru se zvýší až na 130 km/h. Součástí



FOTO archiv Správy železnic

projektu je rovněž rekonstrukce obou kolejí mezi Přerovem a Prosenicemi. Po dokončení prací dojde zde i na dalších mezistaničních úsecích ke zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h.

V rámci stavby nahradí rušené železniční přejezdy jedna novostavba silničního nadjezdu a dvě lávky pro pěší. K tomuto nadjezdu bude vybudovaná přeložka silnice. Nové sdělovací a zabezpečovací zařízení bude umístěno v technologické budově v Dluhonicích, která vznikne na místě již zbourané provozní budovy.

03

Letohrad dostává postupně nový kabát, hotovo bude v červenci

Prakticky přesně rok probíhá rozsáhlá modernizace železniční stanice Letohrad na východě Čech. Stavební práce míří pomalu do finále, hotovo bude ve druhé polovině července. Kdo v Letohradu dlouho nebyl, současné nádraží by asi nepoznal.

TEXT **Tomáš Johánek**

Místo úrovnových nízkých nástupišť tři zcela nová, moderní, bezbariérově přístupná, s normovou výškou 550 mm nad temenem kolejnice, část kolejiště už vyměněná, částečně zpřístupněný podchod spojující výpravní budovu s ostrovním nástupištěm, nové výtahy. Tak vypadá stanice Letohrad dnes. Rozsáhlé úpravy plně odpovídají jejímu významu, setkávají se zde tratě ze tří směrů – od Lichkova, Žamberka a Ústí nad Orlicí. Zejména ta

poslední patří k poměrně vytíženým, protože spojuje tento region s centrem Čech i s Moravou. Co už se tady za rok přestavby nádraží udělalo, jsme se zeptali ředitele stavby Přemysla Krejse ze společnosti Chládek & Tintěra Pardubice, která je ve spolupráci s firmou EŽ Praha a dalšími zhotovitelem stavby: „Hotové jsou čtyři hlavní koleje, kde se vyměnil jak železniční svršek, tak spodek, cestujícím slouží tři nová nástupiště, nově budovaný

podchod zatím vede pouze na ostrovní nástupiště. Do budoucna povede pod celým kolejištěm.“

VĚTŠINA PRACÍ PROBĚHNE BĚHEM DVOUMĚSÍČNÍ VÝLUKY
 Hodně práce se již udělalo, poměrně dost stavbaře ještě čeká. Pro cestující není dobrou zprávou, že se to neobejde bez další dlouhodobé výluky. Na konci února začala 52denní výluka, která skončí 21. dubna, během ní proběhne rozhodující část



FOTO autor (3x)

zbývajících stavebních prací. „Jedná se zejména o úpravy obou zhlaví, dále dokončení podchodu a výměnu trolejového vedení nad celou stanicí,“ popisuje další postup Jaroslav Štursa, zástupce naší organizace, který má stavbu na starosti. Během této výluky bude přerušeno provoz na všech třech tratích, vlaky nahradí autobusy. Následovat bude další dvouměsíční období, kdy se vymění koleje za ostrovním nástupištěm, určené pro nákladní dopravu a odstavování souprav. „Během této doby ale bude nádraží v hlavních kolejích zcela průjezdné, krátkodobé výluky budou nutné například jen při zapojování opravených kolejí do zhlaví,“ informuje dále Jaroslav Štursa. V této fázi se také dokončí výstavba podchodu pod celým kolejištěm a u jeho ústí na opačné straně, než je výpravní budova, vzniknou nová parkovací místa pro cestující. U samotné výpravní budovy, jejíž rekonstrukce

bude následovat po opravě kolejiště v rámci samostatné investice, jsou možnosti parkování pro osobní auta velmi omezené, protože zde je autobusový terminál. Nový podchod také usnadní přístup na nádraží z Kunčic. Součástí stavby jsou také tři železniční přejezdy v bezprostřední blízkosti stanice Letohrad. Dva směrem na Lukavici dostanou světelné zabezpečovací zařízení, třetí ve směru na Jablonné nad Orlicí pak bude doplněn závorami.

PROVOZ SE BUDE NOVĚ ŘÍDIT Z CDP PRAHA

S modernizací stanice Letohrad souvisí jedna zásadní změna, která se dotkne řízení provozu. Ještě během letošního roku se totiž celá trať z Ústí nad Orlicí přes Letohrad do Lichkova napojí do CDP Praha a bude se řídit dálkově. V praxi to znamená, že ve výpravní budově zůstanou pouze staniční dozorce a zaměstnanci dopravce.

Účet za Sabinu: 296 událostí a škody za devět milionů korun

Na počátku druhého únorového týdne zasáhla většinu území České republiky bouře Sabina, která významně ovlivnila dopravu na železniční síti zejména v jižních a středních Čechách. Během dvou dnů byl postupně zastaven provoz na více než stovce tratí.

TEXT **Tomáš Johánek**

Správa železnic zaznamenala během řádění Sabiny celkem 296 událostí, z toho ve 192 případech došlo k zastavení provozu. Neznamená to ale, že vlaky nejezdily na tomto počtu tratí,

na některých tratích byl totiž provoz zastavován opakovaně, případně na více úsecích. Pouze v osmi případech došlo k najetí vlaku do stromu. Celkové škody se vyšplhaly na skoro devět milionů korun.

Naše organizace přistoupila poprvé k preventivnímu zastavování provozu a ukázalo se, že to bylo velmi správné rozhodnutí, protože na všech těchto úsecích se našly popadané stromy. Z celkového počtu 192 přerušení provozu se 19 událostí týkalo preventivního zastavení provozu, za 169 případů stály stromy popadané na železniční trati a zbývající čtyři měly jiný důvod (pád střechy na koleje, zařízení v kolejišti apod.).



Nejhorší situace byla v Jihočeském a Plzeňském kraji, nejdéle, konkrétně téměř 80 hodin, byl zastavený provoz mezi Rybníkem a Lipnem, kde desítky popadaných stromů poškodily trolejové vedení. Jejich odstraňování trvalo kvůli obtížnému přístupnému terénu delší dobu. Nejvíce případů jsme zaznamenali v pondělí 10. února, kdy se Sabina představila v největší síle. Vedle poškození tratí a trolejového vedení utrpěly šrámy během bouře



FOTO archiv Správy železnic (3x)

také některé výpravní budovy, jako například v Turnově, Liberci, Prazě-Běchovicích či Újezdci u Luhačovic.

Velký počet událostí si vyžádal nasazení značného počtu zaměstnanců Správy železnic i techniky, a to jak hasičské, tak určené na opravu trolejového vedení či poškození stožárů. Díky maximálnímu nasazení všech složek Správy železnic se dařilo velmi rychle odklízet následky bouře Sabina a obnovovat provoz. Za to všem patří velké poděkování.

Most v Neratovicích

Historie Neratovic je nerozlučně spjatá s chemickou výrobou, která zde začala koncem 19. století a v jejímž důsledku se Neratovice staly moderním městem s 16 tisíci obyvateli. Jak je však v naší historii běžné, nic z toho by se bývalo nestalo bez železnice.

TEXT **Marek Binko**

Když tudy v roce 1865 začaly projíždět vlaky Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy (TKPE) od Turnova do Kralup nad Vltavou, Neratovice, tehdy bezvýznamná víska, své nádraží ještě neměly a vlaky zastavovaly ve stanici Obříství-Chlumín u přejezdu tzv. Rumburské silnice (dnešní silnice I/9). To se změnilo s výstavbou tratě TKPE do Prahy v roce 1871, která odbočovala právě v Neratovicích. Již při stavbě kmenové tratě do Kralup se inženýři TKPE museli vypořádat s překonáním řeky Labe, což vyřešili čtyřpolovým mostem z tehdy běžně užívaných Schiffkornových nosníků o celkové délce přibližně 160 metrů. Most se ale poněkud nečekaně zapsal do dějin v průběhu Prusko-rakouské války v roce 1866. Prusové pro přesun své armády z východních do středních Čech totiž používali právě trať TKPE. Tomu chtěli učinit přítrž rakouští vojáci

z pevnosti Terezín a 28. července v ranních hodinách most u Neratovic vyhodili do povětří. Protože ale příměří mezi Pruskem a Rakouskem bylo vyhlášeno již o dva dny dříve, neratovická diverzní akce poraženému Rakousku při mírových jednáních zrovna neprospěla. Most byl opraven, přičemž k jeho náhradě za novou ocelovou konstrukci došlo v roce 1884.

Schiffkornovy konstrukce se totiž po několika nehodách ukázaly pro železniční provoz nevhodné a hromadně se vyměňovaly. V roce 1911 tak byla použita nová ocelová konstrukce s větší únosností. Její životnost skončila v roce 1983, kdy ji železniční vojsko shodilo do řeky a nahradilo mostním provizoriem. Stará konstrukce byla samozřejmě z Labe zase vytažena, v té době se jednalo o běžný postup. Nový most, již pátý, byl postaven v roce 1991 vedle stopy původní-



FOTO autor

ho, kvůli čemuž jsou nájezdy na most z obou stran esovitými oblouky. Oproti předchozím příhradovým mostům nemá pilíře v řece a jeho střední pole tvoří tzv. Langrův trám o délce 94 metrů, každé krajní pole je pak dlouhé 35 metrů. Na mostě je i lávka pro pěší, která tvoří jediné spojení Neratovic s místní částí Mlékojedy, proto je možné ji

pojízdit i vozidly integrovaného záchranného systému. V létě 2019 byl most opraven a jeho původní světle šedá barva se změnila na tmavě šedou. Neratovice mají z pohledu železnice ještě další zajímavosti, třeba úvratové zapojení lokálky do Čelákovic nebo celorepublikově ojedinělé vedení železniční tratě přes náměstí.

Co se děje v regionech

VE ŽDÁRU NAD SÁZAVOU SE OPRAVUJE NESTABILNÍ SVAH



FOTO archiv Správy železnic

Část železniční stanice Ždár nad Sázavou a navazující traťový oblouk ve směru na Sázavu u Ždaru procházejí rekonstrukcí. Kromě železničního svršku a spodku se obnoví i trakční vedení, a to v délce jednoho kilometru. Upraví se také zabezpečovací zařízení. Pro minimalizaci dopadu na cestující bude během prací zachován jednokolejný provoz. Dokončení stavby se předpokládá v červnu příštího roku.

Stavbaři budou také sanovat nestabilní násep a zpevňovat skalní masiv nad tratí. V úseku dlouhém 400 metrů je trať postavená na vysokém násypu, který vykazuje známky nestability. Výsledek podrobného geotechnického průzkumu a posouzení stability násypu ukázal, že násypové těleso je tvořeno převážně nesoudržnými nebo slabě soudržnými zeminami. Průzkum rovněž zjistil výskyt zvětralé vysokopecní strusky a popela.

„Neřešení současného nevyhovujícího stavu by si v dohledné době vyžádalo zavedení pomalé jízdy. Po pečlivém vyhodnocení geotechnického průzkumu jsme se rozhodli

pro hloubkovou sanaci železničního tělesa pomocí stabilizačních pilířů,“ říká ředitel Stavební správy východ Správy železnic Miroslav Bocák.

Komplexní stavební řešení, které zpevní železniční násep, je složeno ze dvou etap. První fáze reprezentuje sanaci pražcového podloží systémem kotvených gabionových zdí, které zajistí stabilitu paty násypu. Druhá část bude použita v nejlépe ohroženém úseku, kde bude železniční těleso stabilizováno soustavou pilířů o průměru 60 cm. Ty budou vyplněny promíchanou cementovou suspenzí. Zvolený stavební systém zajistí přenos zatížení způsobeného drážní dopravou až do pevného podloží.

OPRAVUJE SE VÝPRAVNÍ BUDOVA V TŘEBÍČI. HOTOVO BUDE ZA ROK



FOTO archiv Správy železnic

V polovině února začala kompletní rekonstrukce výpravní budovy ve stanici Třebíč. Práce potrvají do února příštího roku, zahrnují jak úpravy obvodového pláště objektu včetně fasády se zateplením, tak i modernizaci interiéru spojenou s jeho dispozičními změnami. Celkové investiční náklady stavby dosahují 27,5 milionu korun.

Hlavním cílem stavby je kompletní obnova celé výpravní budovy. Dojde tak ke stavebním úpravám na obvodovém plášti, během kterých dostane fasádu se zateplením, dále se vymění okna, dveře a střešní krytina. Součástí prací jsou také stavební úpravy interiéru s dispozičními změnami pro oživení a modernizaci stávajících prostor a pro



FOTO archiv Správy železnic

zvýšení komfortu cestujících a zajištění bezbariérovosti. V celém objektu se provede sanace sklepních prostor, ústředního vytápění a elektroinstalace.

Stavební práce přinesou určitá omezení pro cestující. Po dobu výstavby bezbariérových toalet budou využívat mobilní WC, prodej jízdních dokladů bude trvale zajištěn. Pro pohyb cestujících bude na 1. nástupišti vytvořen průchozí koridor pomocí dřevěného bednění nebo deskového systému s vyznačením trasy. Dopravní zaměstnanci budou mít v rámci rekonstrukce zabezpečeno zázemí pro vykonávání své činnosti.

ZÁVORAMI SE LETOS DOPLNÍ DALŠÍCH 39 PŘEJEZDŮ

I v letošním roce bude pokračovat zvyšování bezpečnosti na železničních křižnicích, závory přibudou na 39 místech. Statistiky mimořádných událostí způsobených řidiči motorových vozidel na přejezdech potvrzují, že se tento přístup osvědčil.

„Statistiky skutečně verifikují klesající trend ve vývoji počtu nehod na přejezdech. Tento fakt potvrzuje, že masivní investice Správy železnic do zabezpečení přejezdů v uplynulých letech měly své opodstatnění

a začínají se již také projevovat v praxi,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda a doplňuje: „Aktivní jsme ale i na poli prevence. Na našich webových stránkách, facebookovém profilu a komunikačním kanálu na youtube.com je k dispozici množství preventivních spotů. Letošní rok jsme zahájili videi zaměřenými právě na bezpečnost na přejezdech.“

Na konci ledna jsme také v rámci prevence zveřejnili instruktážní video, jak se chovat na železničním přejezdu. K dispozici je na Youtube kanálu Správy železnic.

V letošním roce doplníme závory na osmnácti přejezdech na silnicích první třídy. Na komunikacích druhé třídy pak dojde k doplnění na deseti křižnicích a na silnicích třetí třídy se jedná o jedenáct instalací závorových břeven. Vedle toho bude dalších třináct přejezdů situovaných na silnicích třetí třídy nově doplněno o výstražnou světelnou signalizaci.



FOTO archiv Správy železnic



FOTO archiv Správy železnic

TUNEL EJPOVICE
14. ledna
 Ve večerních hodinách došlo při jízdě vlaku Ex 363 tunelem Ejpovice (Plzeň hl. n. – Ejpovice) k závadě na brzdě podvozku prvního osobního vozu řady Bdmpee a k jejímu následnému zahoření. Při hašení vznikajícího požáru se strojvedoucí, vlakvedoucí a jeden cestující nadýchali zplodin. Škoda byla předběžně vyčíslena na 30 tisíc korun.

KRÁSNÝ JEZ
17. ledna



V ranních hodinách za jízdy osobního vlaku 7122 do dopravní D3 Krásný Jez vykojila motorová jednotka řady 654 na samovratné výhybce 1Sv. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,1 milionu korun.

ČACHOVICE – VELELIBY
22. ledna
 V podvečerních hodinách se na železničním přejezdu mezi stanicemi Čachovice a Veleliby střetl osobní automobil Lexus s vlakem R 1197, kterým byla motorová jednotka řady 845. Při střetnutí se zranila řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 365 tisíc korun.

SOKOLOV
1. února
 V nočních hodinách po zastavení nákladního vlaku Pn 66201 ve stanici Sokolov došlo k požáru lokomotivy 240.026. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 800 tisíc korun.

KOLÍN – ZÁBOŘÍ NAD LABEM
9. února



V ranních hodinách se na železničním přejezdu mezi stanicemi Kolín a Záboří nad Labem střetl vlak Ex 121 v čele s lokomotivou 362.010 s osobním automobilem Škoda Fabia. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 110 tisíc korun.

HAVLÍČKŮV BROD
10. února
 V nočních hodinách začala při vjezdu nákladního vlaku Nex 69506 do stanice Havlíčkův Brod hořet lokomotiva 753.719. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na milion korun.

Vlakem z Prahy do Mladé Boleslavi přes Milovice

V polovině loňského prosince byla Centrální komisí Ministerstva dopravy schválena studie proveditelnosti, jejímž cílem bylo opětovné prověření možnosti zlepšení železničního spojení mezi Prahou, Mladou Boleslaví a Libercem.

TEXT | David Fuksa

Za stávajících metodických a především cenových podmínek byla obhájena tzv. varianta Deko spočívající v modernizaci úseků Praha-Vysočany – Všetaty a Lysá nad Labem/Nymburk – Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou včetně novostaveb tzv. Všejsanské, Bezděčinské a Dalovické spojky. Správa železnic nyní může pokračovat v investiční přípravě.

Varianta zahrnuje projektový stav mezi Prahou a Bakovem nad Jizerou nejen ve stávající trase přes Neratovice, ale především za pomoci nových částí železniční infrastruktury na rameni přes Milovice. Všechny stanice projdou rekonstrukcí a peronizací, nástupní hrany budou všude 550 mm nad temenem kolejnice a budou přístupné bezbariérově. Na větvi přes Neratovice spočívá projektový stav v modernizaci stávající tratě od Prahy po Všetaty, ta zahrne zvýšení traťové rychlosti do 120 km/h a elektrizaci střídovou trakční napájecí soustavou 25 kV, 50 Hz. V úseku výhybna (dnes odbočka) Skály – Neratovice je navrženo zdvoukolejnění.

POČÍTÁ SE S VÝSTAVBOU TŘÍ SPOJEK
 Druhá jmenovaná větev spojení přes Milovice, která je výhledově pro projekt stěžejní v mnoha ohledech, je vymezena úseky Lysá nad Labem/Nymburk – Čachovice – Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou. Ve městě automobilů bude obsluha ze všech směrů nově soustředěna do stanice Mladá Boleslav město. Aby bylo možné této stanici dosáhnout přímo

bez potřeby úvratě ze směru Turnov a Česká Lípa, je součástí návrhu tzv. Dalovická (resp. Ptácká) spojka, procházející přes Krásnou Louku. Železnice ji překoná estakádou zohledňující potřebu minimalizace dopadů umístění nové tratě do tohoto prostoru, a to technickým i architektonickým řešením. Dále řešení obsahuje návrh novostavby dvoukolejné tratě



Lysá nad Labem – Čachovice (tzv. Všejsanská spojka), modernizaci úseku Nymburk – Čachovice zahrnující zdvoukolejnění úseku Čachovice – Bezděčín a novostavbu dvoukolejné tratě Bezděčín – Mladá Boleslav město (tzv. Bezděčinská spojka). Stávající jednokolejná trať Lysá nad Labem – Milovice bude zrušena. Nejvyšší traťová rychlost bude v úseku Lysá

nad Labem – Čachovice 200 km/h, v úseku Čachovice – Mladá Boleslav pak 160 km/h. V úseku Nymburk hl. n./Lysá nad Labem – Mladá Boleslav město – Mladá Boleslav hl. n. bude trať elektrizována střídovou trakční napájecí soustavou 25 kV, 50 Hz.

VARIANTA DEKO ZRYCHLÍ SPOJENÍ PRAHY A MLADÉ BOLESLAVI
 Je zřejmé, že z pohledu spojení Praha – Liberec lze řešení chápat jako etapu. Nicméně stěžejní přínosy z rozsahu přepravních výkonů jak v osobní, tak především v nákladní dopravě jsou soustředěny právě do úseku Praha – Mladá Boleslav. I tak se v osobní dopravě zkrátí cestovní doba z centra Prahy do stanice Mladá Boleslav město na zhruba 45 minut, spojení Praha hl. n. – Liberec, byť stále zřejmě s přestupem, bude trvat zhruba 2 h 10 minut (výhledově 1 h 50 minut v případě posunu křižování rychlíků Pardubice – Liberec do Turnova). Ještě významnější je schválené řešení pro nákladní dopravu, a to vznikem nákladního obvodu o dostatečné kapacitě ve stanici Mladá Boleslav město, tzv. obvodu Mladá Boleslav východ. Poté dojde k uvolnění kapacit stanice Nymburk hl. n. od zátěže či souprav určených pro Škoda Auto a přílehlé vlečky. Díky Všejsanské spojnici pak nákladní vlaky z/do Mladé Boleslavi budou moci jezdit ve směru na západ přímo bez potřeby úvratě či přepracování ve stanici Nymburk hl. n.

Křížovka o ceny

I tentokrát hledáme názvy dvou našich

nádraží. Správná řešení pošlete do 16. března na adresu: redakce@szdc.cz. Opět na vás čekají tři knižní ceny. Lednová

tajenka zněla: Pátek, Sobotka. Výhru od nás získali Jaromír Jedlička, Jitka Fojtová a Zdeněk Janoušek.

	SEVEŘAN	MEZINÁR. OZNAČENÍ NÁKL. VAGONŮ	NEOBUTÁ	PLOD OŘECHOV. NIKU		SMOTEK DRÁTKŮ NA MYTÍ NÁDOBÍ	INICIÁLY TENISTY AGASSIHO	ZAPÁCHAJÍCÍ ŠELMA	ANGL. LÁSKA	LATINSKÁ SPOJKA A		PŘÍMORÍ	OBEC U CHRUDIMI	PNEUMATIKA (ZKR.)	1. část tajenky	DOMÁCKÝ CEDRIK	PLOŠNÉ MÍRY
ČI					JUŽNÍ OVOCE						ŠETŘENÍ						
HRAD U PRAHY					HŘMOT						PŘEDHISTORICKÝ BALVAN						
POKAPANÁ RANNÍ VLÁHOU					PŘEDLOŽKA					ALMANACHY							
	SPOJKA	NAŘÍKAT (ŘÍDČ.)					NAŠ HEREC (ZDENĚK)						ZAKVIČENÍ VEPŘE			MRÁVOKÁRCE	BÝT S NĚKÝM VYROVNÁN
		ŠPAŇ AUTOMOBILKA					VE VĚTŠÍ VZDÁLENOSTI						MLADÉ KRÁVY				
ZN. ARSENU			ZKRATKA NUKLEOVÉ KYSELINY	KMET				PRIMITIVNÍ PĚŠÁK	USEKNOUT					ŠEK (ŘÍDCE)			
				NÁSEP					SPZ OSTRAVY					ŘÍMSKÝCH 1495			
2. část tajenky												NÁZEV HLÁSKY			ZKR. TĚLESNÉ VYCHOVY		
SILNÉ PROVAZY					ZOBÁK							ŘÍMSKY 58			ŘÍMSKY 2		
JIHOEVROPAN					PROVZDUŠNOVÁNÍ							ÚŘEDNÍ VÝNOS					

Součástí ceny zájezdu je i pojištění stornopoplatků

Jednou z největších výhod cestovní kanceláře ČD Travel ve srovnání s konkurencí je to, že dostanete automaticky i pojištění stornopoplatků při neplánovaném zrušení zájezdu. „To u jiných cestovních kancelářích rozhodně nebývá zvykem,“ říká ředitelka ČD Travel Blanka Jíšová.

Od 8. ledna mají zaměstnanci Správy železnic možnost objednat si zájezdy ČD Travel z letního katalogu 2020. Jaké jste na letošní rok připravili novinky?

Naše nabídka je tradičně velice rozmanitá. Nabízíme totiž jako jedni z mála i tuzemské pobyty a poměrně hodně pobytů na Slovensku. Novinky již tradičně tvoří minimálně 30 procent z naší nabídky. Letos nově nabízíme poznávací zájezdy ve spolupráci s cestovní kanceláří Mayer Crocus. A podle ohlasů soudíme, že volba byla správná. Také jsme nabídli více destinací u polského Baltského moře a v Rakousku. Novinkou je také řecký ostrov Kithira – kouzelný, ale bez all inclusive hotelů. Ty mohou klienti najít v Turecku, Egyptě nebo Tunisu. Kanárské ostrovy máme v nabídce již třetím rokem, letos jsme přidali i Lanzarote.

Jak vůbec správně postupovat při objednávání dovolené s dotací?

Letošní rok je ve znamení rozšířené spolupráce s vybranými cestovními kancelářemi. Ale i při výběru z nabídky těchto CK musí klient objednávkou nejprve zadat do systému STKR a my jeho požadavek zaneseme do rezervačního systému vybrané cestovní kanceláře. Není možné si nejprve udělat rezervaci – nebo dokonce zaplatit zálohu – a pak dovolenou vyřizovat u zaměstnavatele. Nesmíme zapomenout, že se jedná o rekreaci

s dotací z C-FKSP a ta má daná pravidla. Dovolenu pro klienty nakupuje zaměstnavatel a prodává ji svým zaměstnancům za cenu sníženou o dotaci.

Zaměstnanci si tedy mohou objednat dotovanou dovolenou i u jiných cestovních kancelářích. Jaké výhody jim přináší spolupráce s ČD Travel?

Hlavní výhodou je, že všechny rekreace zakoupené přes ČD Travel mají v ceně zahrnuté pojištění i na stornopoplatky. Takže pokud vidí klient například u některé z CK dovolenou za 30 tisíc korun pro dvě osoby, pak mu ji prodáme za tuto cenu a přidáme pojištění v hodnotě 600 korun na osobu. Pak jsme pro klienta rázem o 1200 korun zajímavější.

Jiné CK nabízejí „děti zdarma“, což ČD Travel nikdy nemá. Proč?

Děti zdarma jsou významným lákadlem jiných CK. Je to ale pouze reklamní trik. Dítě je sice na faktuře za 0 korun, ale jeho cenu rozpočítají do ceny obou dospělých cestujících. To se ale klient dozví až při zadávání počtu osob do kalkulačky. Právě nedávno jsem tento případ řešila s klientkou. Vybrala si hotel za 23 tisíc korun na osobu s tím, že dítě je zdarma. Ale po zadání dítěte do požadavku na rezervaci cena rázem poskočila na 28 tisíc korun za osobu. Takže dítě není zdarma, ale za pět tisíc korun, což je více než u našich vlastních zájezdů. ČD Travel má vždy na zřeteli zájmy



Kolektiv ČD Travel, ředitelka Blanka Jíšová zcela vpravo

klientů. Pokud bychom nabízeli „děti zdarma“ tímto způsobem, nebylo by možné uplatnit na dětskou cenu dotaci. A pro klienta by byl zájezd nevhodný.

Existuje nějaké časové omezení, během kterého je možné objednat si dovolenou s dotací?

Nevím o takovém. Jediným omezením je objem dostupných finančních prostředků. Jedinou „nepříjemností“ se může zdát fakt, že zaměstnavatel uvolňuje možnost čerpání až začátkem ledna. Čeká se na podpisy kolektivních smluv. Klientům tak utíkají lákavé first minute nabídky. Pracujeme na tom, abychom byli v tomto roce schopni rezervace přijímat již na podzim, a dotace začneme přidělovat později, podle potřeb zaměstnavatele. Jsme

ve fázi prověřování dopadu na naše cash flow.

Samozřejmostí je už snad dnes cestovní pojištění. Jaká jiná pojištění je dobré si před cestou do zahraničí zařídit, má smysl vůbec investovat do pojištění?

Jak jsem se již zmínila – naši klienti jsou pojištěni vždy, a to hlavně na stornopoplatky. Ochrana zaměstnanců je jednou z našich priorit. Klienti mohou být v klidu, že je ani případné náhlé onemocnění dětí nepřivede do finanční nouze. Peníze dostanou zpět od pojišťovny.



VPN Family nabízí nejen volání za atraktivní ceny

VPN Family pro vás i v roce 2020 připravilo zajímavé akce. Můžete nejen ušetřit za mobilní volání, ale i vyhrát zajímavé ceny. Stačí být nezávazně registrován na portálu VPN Family <https://family.cdt.cz>.

Sleva 30 % na paušál, volání a SMS až do konce dubna!

Ještě nejste součástí rodiny VPN Family? Pořídte si u nás novou hlasovou SIM kartu nebo si k nám převedte stávající telefonní číslo a získáte slevu 30 % na paušál, volání a SMS až do konce dubna! Pořídte si například ve VPN Family – Vodafone tarif Šetřím, který obsahuje 20 minut volání, 20 SMS a 100 MB dat. Až do konce dubna za paušál zaplatíte pouze 49 Kč měsíčně a další peníze

ušetříte za volání a SMS nad rámec tarifu. Ve VPN Family – O2 doporučujeme hlasový tarif Bavím se, se kterým voláte a posíláte SMS do všech sítí v ČR zcela zdarma. Do konce dubna váš paušál přijde jen na 279 Kč měsíčně.

Soutěžte s VPN Family o 30 neomezených hlasových tarifů a poukaz v hodnotě 20 000 Kč Každý měsíc rozdáme tři neomezené hlasové tarify a v prosinci se

stane jeden šťastný výherce majitelem poukazu v hodnotě 20 000 Kč na nákup elektroniky v partnerských e-shopech SETOS a SAM-SUNG. Otázky pro daný měsíc zveřejňujeme na začátku každého měsíce na portálu, kde také snadno odpovíte. Čím častěji budete soutěžit, tím větší máte šanci na výhru hlavní ceny!

Přechod na DVB-T2 vás s Kuki TV nezaskočí!

Přemýšlíte, jak vyřešit přechod na nový datový formát televizního vysílání DVB-T2? Ten postupně nahradí předchozí formát na celém území ČR, a to už do poloviny tohoto roku.

Velkou předností Kuki TV je 130 programů, možnost sledování TV programů až 7 dní zpětně až na 5 dalších zařízeních. Kuki TV vám nabízíme na měsíc zdarma. Chcete-li nejdříve vyzkoušet, jak vám bude

Kuki TV přes váš domácí internet fungovat, kontaktujte nás a my vám zřídíme testovací verzi na 14 dní zdarma. **Kuki Start pořídíte pouze za 100 Kč měsíčně.**

A pokud rádi fotografujete, nezapomeňte se zúčastnit naší tradiční Jarní fotosoutěže a můžete si jako výhru odnést tablet, mobilní telefon, chytré hodinky a mnoho dalších cen.

Podrobnosti o všech akcích a celém programu VPN Family najdete na portálu <https://family.cdt.cz> nebo vám poradíme na naší zákaznické lince 972 326 459.



TALENTOVANÍ STUDENTI JSOU NAŠÍ PRIORITOU

Téměř každá firma v České republice se potýká s problémy v důsledku krize na pracovním trhu. Chybí stovky kvalifikovaných a zároveň motivovaných absolventů technických oborů na středních a vysokých školách. I přesto se naše organizace stará o to, aby k nám nastoupili ti nejlepší a stali se plnohodnotnou posilou našeho týmu.

Pokud je prioritou naší organizace zaměstnávat odborníky, je potřeba, abychom si je uměli hýčkat. Tomu však také předchází odborná příprava a podpora studentů zejména partnerských středních škol. V rámci vzájemné spolupráce získáváme také cenné informace o tom, jaké jsou potřeby a přání budoucích kolegů z řad absolventů. Na základě toho se dokážeme jednodušeji přizpůsobit novým jevům na pracovním trhu.

Důkazem zájmu o talentované studenty je skutečnost, že se jim věnuje celá řada našich kolegů, a to často i nad rámec svých pracovních povinností. Příkladem toho je mimo jiné úzká spolupráce se skupinou studentů třetího a čtvrtého ročníku Vyšší odborné školy a Střední průmyslové školy elektrotechniky a strojírenství v Praze 10. Těch se ujali zaměstnanci Správy železnic Blanka Vávrová a Jiří Manych, kteří je formou konzultací a exkurzí



FOTO archiv Správy železnic

připravují k odborným zkouškám D-03 a D-07 pro výhybkáře, resp. výpravčí.

Tento projekt vznikl na základě prvních vlašťovek z nedávné minulosti. Studenti v rámci školních osnov a přípravy k maturitní zkoušce z odborných předmětů využili vědomosti a znalosti z praxe na dopravních sálech a formou individuální přípravy vykonali odborné zkoušky. Dnes již samostatně pracují na stavědlech nebo v dopravních kancelářích například ve stanici Praha-Smíchov na trati Praha – Plzeň, kde je velmi silný provoz.

Některí z těchto studentů navíc využívají stipendijní program Nádražák a tím získávají výhodné benefity již během studia a přípravy. Gratulujeme deseti studentům k úspěšnému vykonání odborných zkoušek a těšíme se, že posílí naše řady spokojených zaměstnanců.

Vlakem do Santiaga. A možná ještě dál

Běžím. Už zase. Běžím se stejnou rutinou, s jakou ekolog třídí plasty. Už jsem si zvykl. Takhle začíná každý můj výlet. Co už. Už jen pár kroků a jsem na perónu. Stíhám. Bouchnou za mnou dveře a hned za tím zvukem houkne píšťalka. Odjezd!

TEXT **Michal Urbanec**

Koukám z okna a ujíždím. Ujíždím Praze, Děčín, Drážďanům, ujíždím Lipsku a Freiburgu, ujíždím dni i noci. Ujíždím i městům, jako jsou Mylhúzy a Lyon. Zpomaluju až na jihu Francie v Carcassonne. To je známé především díky svému hradu a deskové hře, která nese stejné jméno. Nejednou večer jsem strávil nad touto hrou, tak proč nestrávit jeden večer na hradě. Navíc víno z okolních vinic k tomu vybízí. Příjemně ovíněný usínám. Ve stanu. Tento výlet bude hlavně o stanu. A taky o vlacích a o autostopu.

Ráno zkusím autostop, už mě svědí palec. Navíc jedu do Andorry, tam vlaky stejně nejezdí. V Andoře mám domluvený nocleh přes Couchsurfing, potkávám se se svým hostitelem Rogerem. Tento zajímavý klučík se společně se svou manželkou nedávno vrátil z dvouleté cesty kolem světa. Ochotně mi vypráví zajímavosti o Andoře. Například že malé státy si pořádají svou vlastní obdobu olympijských her. Říkají tomu Hry malých evropských států. Na velkých hrách by tyto státy nejspíše neuspěly, tak vozí medaile alespoň odsud. Roger mě ráno svezde do Španělska, kam dojíždí do práce. Autem to je necelých 30 minut jízdy. Vůbec situace s prací v Andoře je zajímavá. Kdo nepracuje ve službách nebo v bankovním sektoru, musí si najít práci jinde. Každé ráno tak tisíce Španělů a Francouzů směřují do Andorry za lepšími výdělkem a nižšími daněmi, zatímco Andořané cestují opačným směrem za lepší prací. Zajímavý kout Evropy.

JMÉNO, KTERÉ NEUMÍM VYSLOVIT

Pokračuji do Pyrenejí. Aigüestortes. Ten název mi nejde přes jazyk. To už dříve řeknu nejkoulikovatější. Čeká mě 20 kilometrů šlapání na chatu. Co mi zbývá. Aspoň budu mít dost času přemýšlet. Přemýšlím, jak je to ještě daleko. Přemýšlím, že až se vrátím, dám si české pivo. Přemýšlím, jestli jsem se nezbláznil. Přemýšlení mi moc nejde, raději se tedy kochám. A je čím. Jméno národního parku, nebudu ho psát znovu, na to nejsem dostatečně vyrovnaný, znamená v překladu zkroucené vody. Tě vody je tady opravdu hodně. Nachází se ve skoro 200 jezerech a ještě více potůčcích. Nejvyšší vrchol má 3029 metrů. A hlavně je tady nádherně. Hezčí už jsou snad jen Tatry.



Pohled na nástupiště nádraží v Zaragoze.



Vnitřní okruh hradu městečka Carcassonne vystavěli Římané.



Z hradu Carcassonne jsou za jasného počasí vidět i vzdálené Pyreneje.

Konečně docházím na chatu, dávám si španělské pivo a jdu spát. Zdá se mi o českém pivu. Další tři dny trávím v Pyrenejích v podobném duchu. Chození bylo dost, volím přesun. Stopem a pak vlakem. Směřuju do Zaragozy, tam přespím a ráno pojedou do Gijonu. (Místní říkají Chichón, tak jim to nekazím a kupuju si rezervaci do Chichónu. Chachá.) Chci se podívat na oceán. A na severní pobřeží Španělska, kam ani turisté nejezdí.

Poprvé se svezu po známé španělské široko-rozchodné železnici. Kontroly jsou stejné jako na letišti a já už si představuju scénář, jak mi zabavují nožik, který se mnou poslední tři roky jezdí po Evropě a chodí po slovenských horách. Orosím se, když si představím, jak si nemám

čím namazat paštiku nebo čím nakrájete řízek. Jak teď ostatní turisté poznají, že jsem Čech? Cestování bez tohoto nožiku už nebude ono. Vše ztratí smysl. Nožik ale na rentgenu kupodivu nevádí. Nasedám do vlaku a koukám.

KONEC POUTI?

Koukám z okna, jak ujíždím Oviedu, Gijonu a La Coruni. Ujíždím dni i noci. Zpomaluju až v Santiagu de Compostela. Santiago, to je téma na samostatný článek. Město, které bylo založeno na přelomu 4. a 5. století, je zajímavé tím, že jsou v místní katedrále uloženy ostatky svatého Jakuba Staršího, jednoho z dvanácti apoštolů. Z tohoto důvodu je také cílem Svatojakubské pouti. První pouť do Santiaga podnikl jeden francouzský biskup v roce 951. A od té doby se sem hlavně chodí pěšky. Pro mě naštěstí Santiago není cílem pouti. Následuje přesun do Porta, kde strávím dva dny plné památek, portského vína a racků, kteří jsou v tomto městě tak drzí, že mi kradou svačinu. Ale to už je jiný příběh.

CO TO JE COUCHSURFING?

Tento projekt má spojit všechny baťůžkáře světa. Celkem 14 milionů lidí po celém světě hostí jiné lidi z této komunity. Předem se neznají a vidí se většinou jen jednou v životě. Necháávají se přespat u sebe doma, jen pro dobrý pocit, skvělé zážitky a dobrou karmu. Platba za pohostinnost, to je v této komunitě tabu. Nejlepší zaplatíte tím, že dobrý skutek vrátíte. Klidně i někomu jinému.

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem
z C-FKSP



KRÉTA

- oblíbená destinace
- ověřené hotely
- příznivé ceny

DOPRAVA

Odlety z Prahy, Brna a Ostravy

VÍCE INFORMACÍ

- www.cdtravel.cz
- tel.: 972 243 051 (R. Hořejší)



OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Počet dopravců stoupá

Během roku 2019 jsme vydali 11 nových licencí k provozování drážní dopravy na dráhách celostátních nebo regionálních. V ČR je tak registrováno nejvíc železničních dopravců v historii. Celkem může naši železniční infrastrukturu využívat 111 dopravců, z nichž 18 je zahraničních.

Úspěšná spolupráce

V letošním roce navážeme na úspěšnou spolupráci z minulých let se slovenským Dopravným úřadem. Počátkem března navštívíme kolegy na Slovensku, abychom si vyměnili informace a dohodli další spolupráci v oblastech licencí k provozování drážní dopravy, práv cestujících a státních dozorů a nastavili rámec společného memoranda ke spolupráci na 4. železničním balíčku, který vstoupí v platnost 16. června letošního roku.

Zakázané vstupy do kolejiště

Policie v Moravskoslezském kraji pokračuje v preventivní činnosti týkající se vstupu osob do kolejiště. Během ledna byly provedeny již čtyři kontrolní akce. Výsledkem jedné z nich v Havířově je 30 přestupků postoupených do správního řízení.

