

MODERNÍ ŽELEZNICE

KLÍČOVÉ PROJEKTY

proměny podoby
železnice v metropoli

02

MODERNIZACE
ŽELEZNICE
v Praze pokračuje
rychlým tempem

04

NASAZENÍ
DUÁLNIÍCH SOUPRAV
vyžaduje úpravy
infrastruktury

06



Pražské hlavní nádraží se v budoucnu výrazně rozšíří

Pod pražským hlavním nádražím vznikne nová dvoupatrová stanice

Dvě nové samostatné tunelové trasy, které se protnou v centru Prahy, dvoupatrová centrální stanice, která se vybuduje pod dnešním hlavním nádražím, a čtyři nové podzemní zastávky. Taková budoucnost čeká pražský železniční uzel v příštích letech, či spíše desetiletích.

TEXT | Tomáš Johánek (s využitím TZ)

Není žádným tajemstvím, že současné tratě na území Prahy už zdaleka nestačí poptávce nejen v osobní železniční dopravě. Příměstské vlaky v metropoli využívá stále více cestujících. To je třeba zohlednit i při plánování dalších železničních tratí. Již před několika lety jsme proto zadali studii proveditelnosti, která řeší budoucí podobu pražského železničního uzlu. A právě nyní nastal čas prezentovat její výsledky. „Centrální komise Ministerstva dopravy vybrala nejvhodnější variantu, v rámci které se v centru Prahy vybudují dvě tunelové trasy v délce 10,6 kilometru a pět nových stanic. Tunely se protnou ve dvou úrovních v centrální stanici pod hlavním nádražím. Jeden povede pod stávajícími podchody na nástupiště, druhý pak bude ještě

o úroveň níže. Obě části stanice propojí tunel s eskalátory, vestibuly se budou nacházet na náměstí Winston Churchilla a v nové odbavovací hale hlavního nádraží,“ popisuje ministr dopravy Martin Kupka.

NOVÉ ZASTÁVKY PŘIBLIŽÍ ŽELEZNICI DALŠÍM CESTUJÍCÍM

Kapacita každého tunelu bude až 16 vlaků za hodinu v každém směru. „Vzniknou podzemní zastávky v Karlíně, na Václavském náměstí a Karlově náměstí a také částečně zahloubená zastávka na Florenci. Nové trasy pomohou oddělit dálkovou a regionální dopravu. Tím se udrží komfort cestování, navíc při minimálním dopadu na životní prostředí,“ pokračuje ředitel odboru přípravy staveb Správy železnic Pavel Paidar. Podle jeho slov se

nyní celkové náklady na realizaci projektu odhadují na přibližně 185 miliard korun. Co bude následovat nyní? Schválený záměr se nyní zanesou do strategických dopravních plánů, při jeho přípravě budou naši kolegové spolupracovat se státními institucemi i samosprávou. Dojde také k úpravám zásad územního rozvoje a územních plánů. Následná realizace projektu přinese nové kolejové kapacity přímo v centru města, a to včetně několika zastávek, které zkrátí docházkovou vzdálenost pro cestující. Výsledkem bude nejen vyšší atraktivita železniční dopravy, ale také uvolnění nejvytíženějších úseků MHD v centru. Posílená železnice zároveň odvede část dopravy ze silnic. „Méně aut ve městě znamená nižší emise, méně hluku a výrazné zlepšení životního prostředí,“ uvádí

STAVĚT BY SE MOHLO ZAČÍT KOLEM ROKU 2035

Studie proveditelnosti je už na světě, nyní začne příprava konkrétních projektů a jednotlivých dílčích staveb. Zahájení samotné výstavby ovlivní technická náročnost a územní průchodnost vybraného řešení, vliv bude mít i celá řada dalších faktorů, jako je například i politická podpora záměru. Velmi zhruba lze tedy odhadnout, že by se mohlo začít stavět kolem roku 2035. Hotovo by pak mohlo být na konci 40. let 21. století.

Zdeněk Hřib, první náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy.

DOPAD NA ŠIROKÉ OKOLÍ

Podle dalšího z náměstků pražského primátora Petra Hlaváčka není největším problémem Prahy doprava přímo ve městě, ale v navazujícím okolí. „To, co Prahu drtí, je právě regionální doprava, kdy nabídka a kapacita jsou nedostatečné. Z různých historických důvodů v hlavním městě není regionální a městská doprava dostatečně propojená, proto je projekt železničního uzlu Praha

velkým průlomem a řešením největšího dopravního problému metropole,“ míní náměstek. Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha řešila celkem tři základní návrhy a dodatečně ještě dvě modifikace jednoho z nich. Jedna alternativní varianta obsahovala dvě velké stanice pod hlavním nádražím a Václavským náměstím, mezi nimi by vlaky využívaly společný čtyřkolejný úsek. Druhá počítala s jednou centrální stanicí s názvem Opera. Původní řešení vybrané varianty bylo založeno na rychlejší obsluze s menším množstvím zastávek.

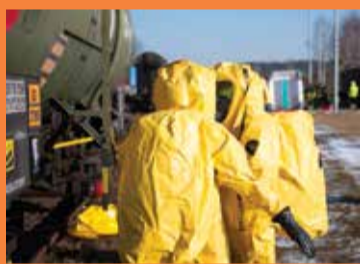


PRŮZKUMY POMOHOU S PŘÍPRAVOU TUNELU POD STŘEŠOVICEMI

Velmi intenzivně pokračuje příprava výstavby další části železnice na Letišti Václava Havla Praha. Během prvního čtvrtletí začnou inženýrsko-geologické a hydrogeologické průzkumy pro tunelový úsek mezi pražskými Dejvicemi a Veleslavínem. Jejich cílem je získat detailní informace o geologických a vodohospodářských podmínkách v budoucí trase, které budou sloužit jako podklad pro další fázi projektování. Stavět by se mělo začít v roce 2028.

HASIČI CVIČNĚ LIKVIDOVALI ÚNIK NEBEZPEČNÉ LÁTKY

V Plzni se uskutečnilo cvičení našich drážních hasičů, jehož tématem byl únik nebezpečné látky z poškozené železniční cisterny. Výchozí situace zněla následovně: látka v kapalné formě unikla do prostoru podvozku a začala hořet. Nebezpečný plyn zároveň unikal do prostoru kolejiště. Jednotka tak musela procvičit hašení požáru v chemických oblecích. Následně pak řešila provizorní zastavení úniku, vytyčení nebezpečného prostoru a závěrečnou dekontaminaci zasahujících hasičů.



NOVÝ PODCHOD PROPOJÍ NÁDRAŽÍ S PARKOVACÍM DOMEM

V Českých Budějovicích se rozšíří a prodlouží severní podchod na místním nádraží. Součástí stavby bude i realizace parkovacího domu. Zahájení stavby se plánuje v polovině roku 2027, potrvá dva roky. Podchod povede pod celým kolejištěm k novému parkovacímu domu, bezbariérový přístup k vlakům zajistí výtahy. Parkovací dům v Dobrovodské ulici na opačné straně nádraží bude sloužit primárně cestujícím. Jeho kapacita bude 322 aut, nabídne i prostor pro úschovu jízdních kol.

Klíčové projekty výrazně promění podobu železnice v metropoli

Pokud se má v budoucnu zvýšit objem železniční dopravy v pražském regionu, jsou nutné mimo jiné investice do dosud nemodernizovaných tratí. Jaké projekty se momentálně připravují a v jaké jsou fázi přípravy, jsme se zeptali ředitele odboru přípravy staveb Pavla Paidara.

TEXT | Tomáš Johánek

Jaké nejdůležitější projekty se momentálně připravují v Praze a okolí?

Tím největším a nejdůležitějším je budoucí podoba pražského železničního uzlu, na konci ledna schválila Centrální komise Ministerstva dopravy Studii proveditelnosti Železničního uzlu Praha včetně zapojení rychlých spojení. Je to klíčový posun z hlediska přípravy celého projektu, studie vytváří celkovou koncepci celého železničního uzlu a v podstatě ovlivní většinu tratí, které jsou do něj zapojeny. Velmi úzce se při jejím zpracování spolupracovalo s hlavním městem Prahou a Středočeským krajem. Díky dopravnímu modelu, který zpracovává pro Prahu Technická správa komunikací hlavního města Prahy a Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, byla zpracována úplně nová dopravní technologie včetně dlouhodobého výhledu, která umožnila navrhnout takovou podobu železničního uzlu, aby byl schopen pojmout jak výhledovou regionální, tak dálkovou a vysokorychlostní osobní dopravu a současně i dopravu nákladní. To vnímám jako klíčový přínos této studie.

Zřejmě nejsledovanějším připravovaným projektem je chystaná výměna výtoňského mostu. Jaký je aktuální stav přípravy?

Uzavřeli jsme smlouvu o dílo s projektanty s dodatkem, aby zatím projektovali pouze přeložky inženýrských sítí, které jsou na mostě umístěné a které bychom stejně museli překládat. Aktuálně zpracováváme novou dokumentaci EIA, protože se do projektu nově zahrnuje plánovaný přesun stávajícího mostu do Modřan. Loni jsme dokončili tzv. scoping report HIA, což je úplně nové řízení z hlediska dopadu projektu na památkovou ochranu mostu a celou lokalitu, která je pod ochranou UNESCO. V závěru minulého roku tady byli zástupci UNESCO a ICOMOS International (Mezinárodní rady památek a sídel) a měli možnost seznámit se jak se stávajícím stavem mostu, tak s připravovaným projektem. Vše jsme s nimi podrobně prodiskutovali a snažili se uvést na pravou míru některé neúplné a zavádějící informace, které měli k dispozici. V nejbližší době očekáváme jejich stanovisko. Doporučení následně vyhodnotíme a budeme pokračovat v projektové přípravě. Ještě letos pak chceme požádat místně příslušný odbor památkové péče hlavního města Prahy o vydání stanoviska k novému tříkolejnému mostu.



PŘÍPRAVU KOMPLIKUJE PŘEDEVŠÍM TO, ŽE MÁME ROZPRACOVÁNO POMĚRNĚ VELKÉ MNOŽSTVÍ PROJEKTŮ A NARÁŽÍME NA VRCHOL KAPACIT PROJEKTANTŮ. DISKUTUJEME TEDY S MINISTERSTVEM DOPRAVY O ROZLOŽENÍ PROJEKTŮ DO DELŠÍHO ČASOVÉHO OBDOBÍ.

Je reálný začátek stavby příští rok, jak se původně plánovalo?

Je to hodně napjaté. Osobně bych řekl, že v příštím roce bychom měli dokončovat projektovou dokumentaci, lze ale očekávat další odpor a průtahy v rámci veřejných projednávání. Jako reálnější vidím spíše rok 2027.

Problémy provázejí také přípravu tunelu mezi Dejvicemi a Veleslavínem. Jak tam pokračuje příprava?

Hned zkraye roku proběhlo veřejné projednání v rámci běžícího procesu EIA. Očekáváme, že někdy v dubnu by mělo padnout rozhodnutí Ministerstva životního prostředí v rámci procesu EIA. Aktuálně běží inženýrsko-geologické průzkumy, běží i aktivní komunikace s Ústřední vojenskou nemocnicí, došlo k úpravě vedení trasy pod ní tak, aby byly eliminovány dopady jednak stavby tunelu a rovněž i vlastního provozu na fungování některých citlivých přístrojů. Vlastní stavbu pak chceme vypsát v režimu

Design & Build, kdy vybraný zhotovitel připraví projekt a následně ho bude realizovat.

Pokud se vrátíme do centra Prahy, hodně se mluví také o přestavbě nové odbavovací haly na pražském hlavním nádraží. V jaké fázi je tento projekt?

Momentálně zde probíhá diskuze z hlediska památkové ochrany objektu. Co je ale klíčové a co se musí realizovat nejdříve, je přestavba části nové odbavovací haly umístěné pod magistrálou. Tam je stav už opravdu

havarijní, do haly zatéká. První etapa by se měla realizovat příští rok koordinovaně se záměrem hlavního města Prahy opravit povrchy Wilsonovy třídy. A potom samozřejmě poběží další a zřejmě i dlouhá diskuze zejména s památkáři, jak dál pracovat s architektonickou studií.

Pojďme se podívat také na trať mezi Prahou a Berounem. Jedna část je hotová, druhá se staví. Co další dvě stavby mezi Černošicemi a Karlštejnem? Brání zde ještě něco finální přípravě vedoucí k zahájení stavby?

Zde dělají kolegové ze Stavební správy západ všechno pro to, aby se oba projekty dovedly k tendrům na zhotovitele. V příštím roce by se mohlo začít stavět a pravděpodobně se obě stavby budou realizovat najednou.

Jak se na procesu přípravy staveb projeví zřízení nového stavebního úřadu?

My zřízení tohoto úřadu vnímáme pozitivně. Komunikace s úřadem, který spadá pod Ministerstvo dopravy a je primárně zaměřen na povolování klíčových staveb dopravní infrastruktury, je efektivnější.

Co třeba teď nejvíc komplikuje přípravu staveb?

Komplikuje ji především skutečnost, že máme rozpracováno poměrně velké množství projektů, narazili jsme už na vrchol kapacit projektantů. Přitom máme poměrně velké množství priorit, které by se měly realizovat do roku 2030. Diskutujeme s Ministerstvem dopravy o nějakém rozložení těchto projektů do delšího časového období. Samozřejmě je to vázáno i na zajištění finančních zdrojů. Na realizaci do roku 2030 naplánovaných projektů bychom potřebovali zhruba 600 miliard korun, což není reálné. Budeme tedy jednat o revizi některých stávajících projektů a jejich postupném rozložení v čase i s tím ohledem, že se intenzivně připravuje výstavba vysokorychlostních tratí. Některé projekty na konvenčních tratích se tak budou muset realizovat později.

ING. PAVEL PAIDAR

Narodil se v roce 1977. Po ukončení vysokoškolského studia na ČVUT v Praze nastoupil k soukromé stavební firmě, kde zastával různé funkce. Od roku 2006 je zaměstnán u dnešní Správy železnic. Nejprve působil na Stavební správě Plzeň a později na Stavební správě západ, kde se věnoval přípravě investičních akcí. Na Generálním ředitelství Správy železnic začal pracovat v lednu 2020, kdy byl jmenován do funkce ředitele odboru přípravy staveb.



MODERNÍ ŽELEZNICE

Vydavatel Správa železnic, státní organizace
Adresa redakce Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1

Kontakt redakce@spravazeleznic.cz
Šéfredaktor Tomáš Johánek
Vedoucí projektu Kateřina Matásková
Grafická úprava Sevenart s.r.o.
Výroba a distribuce České dráhy,
Tiskárna Olomouc

Náklad 5 000 výtisků měsíčně
Evidenční číslo MK ČR E 20966
Neoznačené fotografie archiv Správy železnic

Vlaky mezi Chomutovem a Kadaní zrychlí

Už v polovině letošního roku začne rekonstrukce traťového úseku mezi Chomutovem a Kadaní. Stavba přinese zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h, cestující na nádražích získají pohodlný přístup na nástupiště i nástup do vlaků. Hotovo bude na konci příštího roku.

Rekonstrukcí projde více než 12kilometrový traťový úsek včetně odbočky Dubina, která umožňuje přímou jízdu mezi Kadaní a Žatcem. Zastávka Málkov se přesune blíž k obci a získá moderní podobu. Ve stanici Kadaň-Pruněšov stavbaři zrenovují obě stávající nástupiště, navíc vybudují jedno nové. Všechna umožní pohodlný nástup do vlakových souprav, bezbariérový přístup zajistí výtahy. Na obou nádražích bude k dispozici přehledný informační a orientační systém pro cestující a nový mobiliář.

Opraví se také čtyři mosty a 19 propustků. Zruší se přechod u současné zastávky v Málkově, na přesunutá nástupiště bude přístup po zrekonstruované lávce. Namísto dalšího přejezdu vznikne silniční nadjezd. Na jízdu vlaků bude dohlížet nové zabezpečovací zařízení, traťová rychlost se zvýší ze 100 na 160 km/h. Zahájení prací se plánuje letos v červnu, dokončení pak v závěru příštího roku.



Moderní železnice



Vyšší zabezpečení získá přes sto dalších přejezdů

V letošním roce půjde zhruba 1,6 miliardy korun na zlepšení zabezpečení dalších 130 přejezdů. Díky těmto investicím se v posledních letech daří snižovat počty nehod na nich, v loňském roce se jich stalo nejméně za pět let. K příznivému vývoji by měla přispět i nová kampaň varující řidiče před riskantním chováním.

Od roku 2015 prošlo modernizací už téměř 1 500 přejezdů, jen za loňský rok jich přibýlo dalších 150. Letos se práce budou provádět zejména na křižnicích se silnicemi 3. třídy, celkem půjde o 42 přejezdů. Hned ve 20 případech se k výstražným křížům doplní světelná signalizace se závorami. Důležitým příspěvkem ke zvýšení železničního i silničního provozu je rušení přejezdů, loni jich zaniklo 58. Od roku 2021 to pak je celkem 273 úroňových křížení.

Od 10. února se diváci České televize a cestující na nádražích po celé zemi mohli setkat

se spoty, které varují před riskantním chováním na železničních přejezdech. Apel navazuje na předchozí úspěšnou kampaň, opět využívá silný vizuální prvek prázdné židle. Tentokrát se ale přidalo ještě emotivnější poselství: motiv náhrobního kamene a čísla 204. To symbolizuje počet lidí, kteří se následkem hazardního chování na železnici už nikdy nevrátili domů. Na webu budesanmchybet.cz jsou k dispozici nejen spoty této i předchozí bezpečnostní kampaně, ale nově i řada výukových materiálů, které můžou ve svých hodinách využít učitelé.

Začíná rozsáhlá přestavba stanice v České Třebové

Celková přestavba jednoho z nejvytíženějších dopravních uzlů v zemi se zaměří jak na koleje, které využívají osobní vlaky, tak i část určenou pro nákladní dopravu. Kompletní rekonstrukce se dočkají všechna nástupiště, přístup na ně bude bez bariér. Město lépe propojí nová lávka nad kolejištěm. Hotovo by mělo být na konci roku 2031.

Modernizace stanice v České Třebové bude jednou z největších železničních staveb v éře samostatné České republiky. O rozsahu prací svědčí fakt, že obnovou projde téměř 72 kilometrů kolejí a desítky kilometrů trolejového vedení. Stavbaři zmodernizují 173 výhybek a zrekonstruují 30 mostů. Zrekonstruují také přemostění, která zajišťují propojení nákladní části stanice s hlavní tratí.

V rámci stavby se v celé stanici vybuduje nový informační systém. Zrekonstruují se všechna

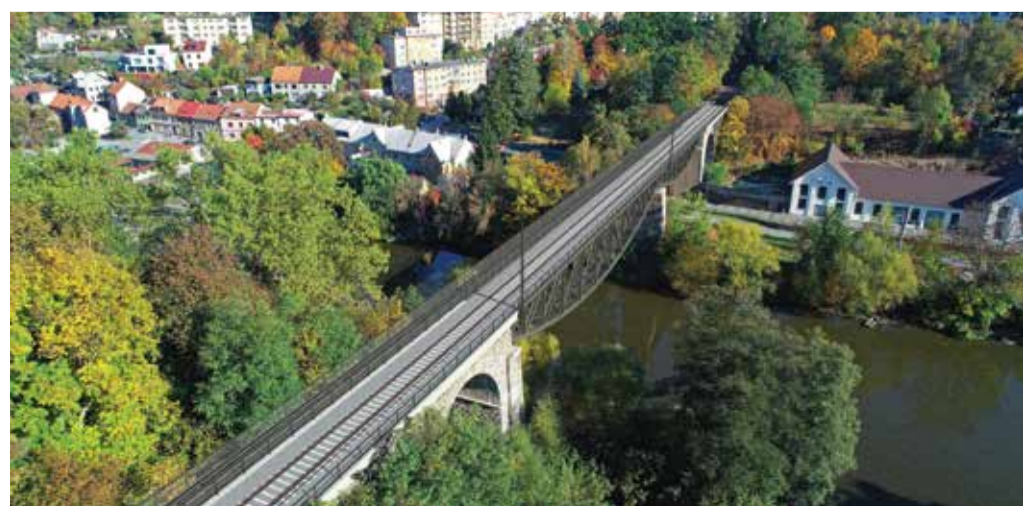
nástupiště včetně zastřešení, jejich zvýšení umožní pohodlný nástup do vlaků. Obnovou projde i stávající podchod, ze kterého se cestující dostanou výtahy pohodlně až na nástupiště. Díky jeho prodloužení pod celým kolejištěm se zlepší přístup do lokality za nádražím. Přednádraží pak propojí se Semanínskou ulicí namísto nevyhovujícího podchodu moderní ocelová lávka.

Během letošního roku se budou provádět především přípravné práce, jako je kácení



stromů a demontáž vybraných kolejí. Nainstaluje se provizorní zabezpečovací zařízení a začne stavba nové ocelové lávky, která by měla být dokončená v polovině příštího roku.

Největší omezení pro cestující přinese modernizace kolejiště osobního nádraží včetně nástupišť a podchodu, která se naplno rozběhne v roce 2028.



Nový most přes Lužnici v Táboře bude věrnou kopií původního

Vlaky v Táboře začnou na konci letošního roku využívat nový most přes Lužnici. Půjde o repliku historické mostní konstrukce z počátku minulého století, která nově umožní i zavěšení lávky pro pěší.

Most přes Lužnici se nachází na první elektrifikované trati na území tehdejší rakousko-uherské monarchie, která spojuje Tábor s Bechyní. Vlaky jej začaly využívat už v roce 1905. Nyní se zde postaví tvarová replika původního mostu. Její celková délka bude 174 metrů, výška 29 metrů. Uložení kolejí do šterkového lože zajistí tišší provoz vlaků. Navíc pojedou opět plnou traťovou rychlostí.

Nepřetržitá výluka kvůli výměně mostní konstrukce začne v půlce července a potrvá do konce listopadu. Město Tábor ji využije pro výstavbu lávky pro pěší.

Modernizace železnice v Praze pokračuje rychlým tempem

Hned tři pražská nádraží jsou nyní velkými staveništi, realizují se zde rozsáhlé modernizační projekty. Řeč je konkrétně o stanicích Praha Masarykovo nádraží a Praha-Smíchov, které patří mezi nejvytíženější nádraží v metropoli, nový dopravní uzel pak vzniká v Bubnech. Podívejme se, jak stavební práce pokračují.

TEXT | Tomáš Johánek

Začneme tím nejmenším nádražím, jehož význam se však v nejbližší době výrazně zvýší – Bubny. Leží na spojnici tratí Praha – Kladno a Praha – Kralupy nad Vltavou, stavební práce se zde rozběhly již v roce 2023. V současné době je stavba ve své poslední třetině, hotové jsou všechny betonové nosné konstrukce, na mostních estakádách se instalují protihlukové stěny a stožáry pro trolejové vedení, probíhá zašterkování a pokládka kolejových roštů. Na zastávce Praha-Výstaviště se provádí montáž přístřešků a pokládá dlažba na nástupištích. V nově budované nádražní budově v Bubnech už máme osazená nástupiště, uvnitř teď dokončujeme povrchy v jednotlivých prostorách, probíhá instalace vzduchotechniky, kabelů a eskalátorů, montují se výtahové šachty. Od března začne na kralupské trati kompletní výluka, během níž musíme zvednout železniční most nad Bubenským nábřežím. Tato akce bude znamenat omezení tramvajové i automobilové dopravy, které se snažíme minimalizovat. Zároveň se v úseku mezi novým nádražím a Negrelliho viaduktem položí nový železniční svršek. Ve druhé půlce prázdnin už dojedou vlaky přes Bubny na Masarykovo nádraží. Ve směru od Kladna to bude zhruba polovina vlaků, ty zbývající budou zatím končit na novém nádraží Praha-Bubny.

ZÁRODKY NOVÝCH NÁSTUPIŠŤ NA MASARYČCE

V loňském roce obsadily stavební stroje také Masarykovo nádraží a začaly práce na jeho modernizaci i dostavbě. Momentálně se ve dvořaně pracuje na základech budoucí platformy, která nad nástupiště



Celkový pohled na aktuální stav přestavby smíchovského nádraží



Modernizace stanice Praha-Bubny se blíží do finále



Na Masarykově nádraží jsou už vidět zárodky nových nástupišť

propojí nádraží ze všech stran. Samotná konstrukce je složena z několika dilatačních celků. Již teď mohou lidé přes speciálně zřízené otvory v oplocení vidět, jak zde rostou ocelové sloupy. Montujeme rovněž konstrukce zastřešení nových nástupišť u ulice Na Florenci, která

budou sloužit pro vlaky z Kladna a letiště, překládají se sítě a buduje kolektor. Pracuje se také na obnově kolejí ve směru do Libně, v současné době máme hotovou jednu kolej pod Vítkovem a v oblasti Hrabovky. Od března plánujeme rekonstrukci druhé koleje a výstavbu sanitární

koleje pro údržbu příměstských jednotek. V samotné stanici je z důvodu rekonstrukčních prací omezen provoz vlaků, část spojů od Lysé nad Labem je v současnosti odkloněna na hlavní nádraží. Veškeré práce zde budou ukončeny v polovině roku 2027.

NOVÁ NÁSTUPIŠŤ SE ZAČNOU STAVĚT I NA SMÍCHOVĚ

Stavební práce běží rychlým tempem také na Smíchově. Pracuje se například na prodloužení podchodů a výstavbě nové lávky přes kolejiště. Nyní se stavbaři zaměřují na mosty přes několik ulic, dochází postupně k jejich snášení. Hlavní část rekonstrukce stanice odstartovala loni v březnu. Stavbaři postavili provizorní nástupiště 1A, zmizel už původní třetí perón, buduje se také zcela nové čtvrté nástupiště. Pracuje se v dalších částech kolejiště, například v místě původního severního křídla nádražní budovy, které nahradí nový technologický objekt. Kompletně hotovo bude rovněž v roce 2027.

Hasiči posilují vozový park novou technikou

Hasiči Správy železnic se mohou pochlubit významným posílením svého vozového parku. Díky spolupráci se SŽ Facility pořídili nové zásahové vozy, které výrazně zlepší mobilitu jednotek a zvýší efektivitu zásahů u mimořádných událostí na železnici.

TEXT | Eva Matějková

Nová technika odpovídá specifickým potřebám drážních hasičů – umožní rychlejší dopravu na místo události a efektivní převoz vybavení, zlepší také celkovou připravenost jednotek. Moderní hasičské automobily disponují špičkovou výbavou, která zajišťuje rychlou reakci nejen při požárech, ale i při nehodách, evakuacích a dalších

krizových situacích na železniční infrastruktuře. Během letošního roku se vybrané jednotky mohou těšit na celkem devět vozů Ford Transit Custom (konkrétně JPO HZS Správy železnic v Chebu, Kralupech nad Vltavou, Liberci, Nymburce, Ostravě, Plzni, Přerově, Ústí nad Labem a Brně), tři Škody Karoq zamíří k hasičům v Brně,

Nymburce a Ústí nad Labem. Ještě během letošního roku dostanou hasiči také deset vozů VW Amarok.

„Posílení našeho vozového parku je pro nás velkým přínosem. Nová technika nám umožní rychlejší a efektivnější zásahy, což v našem specifickém prostředí znamená vyšší bezpečnost nejen pro cestující, ale



i pro zasahující hasiče,“ uvedl ředitel HZS Správy železnic Jan Blecha. Náměstek ředitele SŽ Facility Václav Hruška dodává: „Jsme rádi, že jsme mohli přispět k modernizaci technického vybavení drážních hasičů. Věřím, že nové vozy zlepší nejen

jejich akceschopnost, ale i bezpečnost a komfort při náročných zásazích.“ Investice do posílení vozového parku drážních hasičů je důkazem důrazu na neustálé zlepšování podmínek pro jejich práci a zvyšování bezpečnosti na železnici.

Nádraží Praha-Holešovice spojilo vlaky, autobusy, tramvaje a metro

Holešovické nádraží bylo první u nás, které vzniklo jako společný přestupní terminál mezi vlaky, autobusy, tramvajemi a metrem. Ještě řadu let po jeho otevření se jednalo o nejmodernější nádraží v Československu, a to nejen službami pro cestující, ale i technologickým zázemím.

TEXT **Marek Binko**

Stanice Praha-Holešovice se vybudovala na tzv. Holešovické přeložce, jejímž účelem bylo vedení vlaků z Prahy směrem na Děčín mimo Negrelliho viadukt včetně spojovacího viaduktu z Hrabovky, kde navíc musely vlaky z hlavního nádraží překonávat úvrať. Trať plánovaná již od doby před 1. světovou válkou byla nakonec zprovozněna v roce 1980 po 14 letech stavby v podobě dvoukolejného průtahu. Výstavba samotné stanice probíhala od roku 1974, slavnostně uvedena do provozu byla až 27. září 1985. V místě dnešního nádraží stála původní ves Holešovice, známá též pod jménem Zátory. Její postupná likvidace začala v letech 1959–1961

výstavbou továrny Prefa na vltavském břehu pro výrobu panelů pro pražská sídliště a dokonána byla v letech 1978–1984 právě kvůli výstavbě holešovického nádraží a trasy metra III. C Sokolovská (Florenc) – Fučíkova (Nádraží Holešovice), která je v provozu od 3. listopadu 1984. Projektantem nádraží byla Magda Piroutková z pražského SUDOPu a Otakar Trčka ze Správy přestavby železničního uzlu Praha ČSD, architektem Josef Šolc za výtvarné spolupráce Vojtěcha Adamce. Soubor skládající se z pavilonů a administrativní budovy s fasádou z žulových desek a skleněných panelů má uprostřed atrium se zahradou v japonském stylu od Jiřího Fingera. Nádraží

bylo od počátku bezbariérové a údiv současníků budila kromě jiného i automatická pítka na nástupištích či nástupištní čekárny.

NEJMODERNĚJŠÍ PRACOVISŤE V TEHDEJŠÍM ČESKOSLOVENSKU

Po zprovoznění stanice s reléovým zabezpečovacím zařízením se aktivoval i čtyřznakový autoblok z Libně a z hlavního nádraží do Bubenče a postupně do roku 1988 i dálkové ovládání od výhybny Vítkov až po Libčice nad Vltavou. Dopravní kancelář ve třetím patře výpravní budovy se stala nejmodernějším pracovištěm tohoto typu v Československu. Od počátku zde byly pro řízení provozu

využívány minipočítače ADT 4700, které byly v roce 1994 vyměněny za PC 80486/66 MHz. Ty umožnily zavést standard známý dnes z tzv. JOP včetně volby cest do zásobníku, kontroly správného postavení směru vlakové cesty podle jízdního řádu nebo kontroly kolizních vlakových cest ve stanicích bez ostrovních nástupišť.

Až do roku 2008, kdy bylo zprovozněno nové spojení, byly Holešovice stanicí, která sloužila jako náhrada pražského hlavního nádraží pro vlaky nejvyšší kategorie. I první spoj EuroCity v Československu (EC 8/9 Antonín Dvořák Wien – Praha) přivítali právě zde, a to 2. června 1991.



FOTO autor

Moderní železnice

Co se děje v regionech

V PLNÉM PROUDU JE MODERNIZACE TRAKČNÍ NAPÁJECÍ STANICE V CHOCNI

Trakční napájecí stanice (TNS) v Chocni zásobuje trakční vedení stejnosměrným proudem 3 kV ve směrech na Ústí nad Orlicí, Moravany a Týniště nad Orlicí. Zároveň zajišťuje napájení zabezpečovacího zařízení střídavým proudem 6 kV v úseku hlavní koridorové tratě Ústí nad Orlicí – Moravany.

V minulosti již prošla řadou dílčích oprav, nyní se významně modernizují jednotlivé rozvodny 22 kV, 6 kV a 3 kV. Výměna technologie se provádí také u rozvodny nízkého napětí 400/230 V. Další fáze opravy se zaměřuje na modernizaci systému kontroly, řízení a dispečerské řídicí techniky.

To vše povede ke stabilnějšímu a bezpečnějšímu provozu této TNS, dále pak k vyhodnocování provozních stavů a ke zlepšení operativního řízení z elektrodispečinku v Pardubicích.

Marie Řeháková



MOST U VLASTĚJOVIC PROCHÁZÍ ROZSÁHLOU OPRAVOU

V současné době probíhá rozsáhlá oprava mostu v kilometru 19,608 mezi Zručí nad Sázavou a Vlastějovicemi. Tato akce, která je součástí zajištění provozuschopnosti naší železniční infrastruktury, má za cíl bezpečný a plynulý provoz vlaků.

Práce zahrnují zesílení a obnovu ocelové konstrukce mostu. Prvky, které byly výrazně poškozeny korozí, jsou nahrazeny novými a odolnějšími. Dále probíhá obnova protikorozní ochrany a výměna mostnic a podlah. V neposlední řadě dojde k sanaci spodní stavby mostu. To konkrétně obnáší opravu pilířů a opěr mostu, aby byla zajištěna jejich stabilita a nosnost.

Dokončení opravy, která slibuje zlepšení technického stavu prvku infrastruktury a zajistí bezpečnější a plynulejší provoz, se plánuje během jarních měsíců.

Tereza Cabicarová



NA JIHU ČECH SE LONI ODSTRANILO SKORO 4 500 STROMŮ

Období vegetačního klidu využívají správy tratí k odstraňování stromů podél tratí, které by mohly spadnout na trakční vedení nebo koleje a omezit, nebo dokonce zastavit provoz. Správa tratí České Budějovice loni odstranila celkem 4 490 stromů.

Kácení stromů a odstraňování vegetace se často musí dělat v těžko přístupném terénu, a navíc v co nejkratším čase, protože jsou nutné výluky. Kromě vlastních zaměstnanců správy tratí využívají specializovaných externích firem. V některých úsecích je kácení v rukách tzv. stromolezců, protože stromy jsou vysoké. Z celkového počtu loni odstraněných stromů jich bylo 3 717 s obvodem kmene do 80 cm a 773 stromů nad 80 cm. K tomu se musí započítat ještě 750 044 m² tzv. zapojených porostů. Jedná se o dřeviny, kde se jejich nadzemní části vzájemně dotýkají, prorůstají nebo překrývají a obvod kmene jednotlivých dřevin měřený ve výšce 130 cm nad zemí nepřesahuje 80 cm.

V kácení a odstraňování porostů se intenzivně pokračuje i v letošním roce. Jen v lednu správa tratí České Budějovice odstranila 449 stromů, z toho bylo 367 nad 80 cm a 264 217 m² zapojených porostů.

Radka Pistoriusová



V TACHOVĚ SI PŘIPOMĚLI PŘÍJEZD PRVNÍHO VLAKU

Dne 16. ledna 1895 otevřela společnost Místní dráha Planá – Tachov trať z Plané u Mariánských Lázní, kudy od roku 1872 vedla trať společnosti Dráhy císaře Františka Josefa spojující Vídeň, České Budějovice a Cheb.

Nově postavená stanice v Tachově vznikla jako koncová. V srpnu 1910 zprovoznila společnost Místní dráha Domažlice – Tachov železniční spojení s Domažlicemi napojující se na existující trať Planá – Tachov v obci Pasečnice. Tachovská nádražní budova se v letech 2021 až 2023 rekonstruovala. Vnitřní i vnější prostory prošly celkovou přestavbou. Fasádě objektu byl navrácen vzhled odpovídající první polovině 20. století. Úpravou prošly i plochy kolem budovy, kde vznikla po odstranění přístavku nová parkovací místa. Ve vnitřních prostorech je nově výmalba s motivem historické části města Tachova.

Stanice je obsazena výpravním a dozorcem výhybek, má zde zázemí vlaková četa a je zde otevřená osobní pokladna.

Radka Pistoriusová



ČÍŽOVÁ – PÍSEK**8. ledna**

Po poledni se na přejezdu P486 mezi Čížovou a Pískem střetl vlak Os 7950 s osobním automobilem Kia Ceed, ve kterém byla zraněna řidička. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla vyčíslena na 150 tisíc Kč.

JIHLAVA**13. ledna**

Dopoledne projel v Jihlavě posunový díl seřaďovací návěstidlo Se9, řízl výhybku č. 11 a vjel do vlakové cesty vlaku R 668, který se rozjížděl od nástupiště. Posunový díl byl zastaven ruční návěstí Stůj, vlak R 668 výpravčím pomocí radiostanice, a to 67 metrů od sebe. Nikdo nebyl zraněn, hmotná škoda nevznikla.

ČESKÁ TŘEBOVÁ**22. ledna**

Ve stanici Česká Třebová se odpoledne srazil Nex 48336 s poškozeným trakčním vedením a pokáceným stromem. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 6,23 milionu Kč.

**OLBRAMKOSTEL – ŠUMNÁ****22. ledna**

Odpoledne mezi stanicemi Olbramkostel a Šumná najel vlak Os 24836 do spadlého stromu, který prorazil kabinu stanoviště a zranil strojvedoucího. Škoda byla předběžně vyčíslena na 500 tisíc Kč.

**VÝHYBNA NEMANICE****25. ledna**

Ve večerních hodinách se v obvodu výhybny Nemanice I na přejezdu P6093 střetl vlak R 662 s osobním automobilem Peugeot 508. Spolujezdyně v automobilu byla usmrcena, řidič byl těžce zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 660 tisíc Kč.

BRNO-MALOMĚŘICE**30. ledna**

Při posunu ve stanici Brno-Maloměřice vykolejily v nočních hodinách dva nákladní vozy přes zarážku na výhybce č. 126. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,3 milionu Kč.

NÝŘANY – VEJPRNICE**31. ledna**

Odpoledne se na přejezdu P601 mezi stanicemi Nýřany a Vejprnice střetl vlak EC 355 s osobním automobilem Škoda Yeti, ve kterém byla zraněna řidička. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla vyčíslena na 780 tisíc Kč.

Nasazení duálních souprav vyžaduje potřebné úpravy infrastruktury

Česká železnice prochází zásadní změnou. V rámci snahy o snižování uhlíkové stopy v dopravě pokračuje liniová elektrizace a na vhodných linkách s kratšími neelektrizovanými úseky připravují kraje poptávku po akutrolejových vozidlech (BEMU), která kombinují provoz na elektřinu a na baterie.

TEXT | Jiří Cigánek



Tyto trendy jsou spojené nejen se snížením dopadu na životní prostředí, ale i se snahou o menší závislost na dovozu paliv. Nasazování BEMU v jednotlivých krajích probíhá v úzké spolupráci s naší organizací a v souladu s Konceptí rozvoje elektrické traktace v České republice, vydanou Ministerstvem dopravy v roce 2023. Dobíjet BEMU lze z trakčního vedení za jízdy, dále z trakčního vedení při stání, z trakční dobíjecí stanice 25 kV, 50 Hz, z elektrického předtápěcího zařízení (EPZ), případně ze sítě 3 x 400 V, 50 Hz. Na základě požadavku Moravskoslezského kraje nasadit BEMU byla v roce 2023 vytvořena pracovní skupina odborníků Správy železnic, která ve spolupráci s objednavatelem, dopravcem a výrobcem BEMU definovala jednotlivé parametry jak dobíjecí infrastruktury, tak jednotlivých vozidel. Výsledkem její činnosti je zahájení provozu od platnosti nového jízdního řádu, tedy od poloviny loňského prosince. Na lince S8 ODIS jsou jako první v ČR nasazeny čtyři jednotky BEMU v úseku Ostrava střed – Veřovice. Již po tak krátké době má tento koncept kladné ohlasy u cestujících. Využívat mohou přímý vlak bez přestupu v celé délce trasy a moderní jednotky s wifi připojením

a klimatizací. Pro kraj to znamená zlepšení dopravní obslužnosti, pro jeho obyvatele pak komfortnější každodenní dojíždění z okolních obcí do krajského města.

UPRAVIT SE MUSÍ TRAKČNÍ VEDENÍ, VYBUDUJÍ SE DOBÍJECÍ STANICE

Pro nasazení dalších 15 jednotek v Moravskoslezském kraji, které se plánuje v roce 2026, je potřeba upravit stávající a také vybudovat další potřebnou infrastrukturu. V rámci odstavení a dobíjení BEMU se jedná o zesílení trakčního vedení v určených místech ve stanicích Český Těšín, Ostrava-Svinov, Suchdol nad Odrou a Opava východ. Tato úprava je potřebná, aby mohly být BEMU při stání dobíjeny



dostatečným proudem. Dále je třeba vybudovat trakční dobíjecí stanice v obratových stanicích nebo v místech s nočním odstavením BEMU. Jedná se o lokality Štramberk, Budišov nad Budišovkou a Krnov. Trakční dobíjecí stanice se zřizují jako zdroje se vstupním napětím 3 x 22 kV AC 50 Hz a výstupem do trakčního systému 1 x 25 kV AC, 50 Hz pro nabíjení přes sběrač vozidla. Vlastní řízení procesu dobíjení zajišťuje řídicí systém BEMU. Trakční dobíjecí stanice se chová jako zdroj konstantního napětí o určitém výkonu. S ohledem na dodržení podmínek odběru z nadřazené distribuční soustavy 3 x 22 kV AC, 50 Hz je mimo jiné nutné dodržet maximálně přípustný příspěvek nesymetrie odběru v místě připojení trakční dobíjecí stanice. Proto je většinou nutné použít speciální technologii této stanice a statický frekvenční měnič se stejnosměrným meziobvodem. Technologie trakční dobíjecí stanice a její prvky jsou integrovány do kontejneru a tvoří samostatný kompletní celek. Automatické řízení odebraného výkonu je součástí vozidla BEMU.

PŘIDAT SE CHTĚJÍ DALŠÍ KRAJE

Po kladných ohlasech z Moravskoslezského kraje plánují i ostatní regiony nasazení BEMU na jednotlivých linkách. V tomto duchu již začala jednání v Jihomoravském a Zlínském kraji, stranou nechtějí zůstat ani kraje Středočeský či Plzeňský, Kraj Vysočina a další. Přínos BEMU je především tam, kde část linky vede pod trolejí a část je provozována na baterie. Zdárný příklad je právě již provozovaná linka S8 ODIS, na které v obratových stanicích nebylo nutné zřizovat trakční dobíjecí stanice. Je třeba s objednavateli konzultovat a koordinovat nasazování BEMU tak, aby byla v prvé řadě naplněna Koncepte rozvoje elektrické traktace v ČR.

Nové postupy zlepšují evidenci externích kontrol a auditů

Odbor interního auditu Správy železnic zavedl významnou změnu v evidenci externích kontrol a auditů. Od začátku roku 2025 se do modulu IS AURIS určeného pro jejich evidenci zapojili kolegové z organizačních jednotek. Cílem je zefektivnit postupy a zvýšit kvalitu reportingu.

TEXT | Markéta Štrajtová

Naše organizace podléhá řadě kontrol prováděných kontrolními a dozorovými orgány, které prověřují jak hospodaření s dotačními prostředky, tak dodržování různých zákonů. Ročně u nás proběhne kolem 200 kontrolních akcí napříč jednotlivými útvary. Vedením centrálního přehledu o výsledcích kontrol je podle organizačního řádu R1/1 pověřen odbor interního auditu. Od roku 2020 využívá pro jejich sledování samostatný modul v IS AURIS. Kontrolované útvary si podle vlastních potřeb doposud

vedly samostatnou evidenci a následně v souladu se směrnici SŽ SM15 nahlašovaly potřebné údaje na oddělení rizik, které je vkládalo do centrálního nástroje.

V roce 2024 byl zahájen pilotní projekt zapojení vybraných útvarů, kterému předcházelo proškolení garantů odpovědných za evidenci externích kontrol, jehož součástí byly praktické ukázky a podrobné návody, jak správně pracovat v systému. Od 1. ledna 2025 je spuštěn ostrý provoz. Uživatelé tak sami napřímo zadávají informace o zahájení kontroly, jejím průběhu



a výsledku. Oddělení rizik provádí kontrolu a sumarizaci informací a zajišťuje výstupy pro nejvyšší vedení, tj. týdenní sestavy pro gremiální poradu, měsíční výstup pro správní radu a jednou ročně zprávu o výsledcích za kalendářní rok.

Věříme, že díky implementaci nového postupu, kdy organizační jednotky získaly přístup k jednotné evidenci a bylo odstraněno duplicitní sledování, výrazně zvýšíme kvalitu naší práce a zajistíme včasné a přesné informování vrcholového managementu o všech závěrech, zjištěných a přijatých opatřeních.

Hlídá peníze naší organizace, podílí se na řízení její ekonomiky

Řádný hospodář musí umět správně nakládat se svými penězi. V naší organizaci je má pod kontrolou odbor finanční. Jeho ředitele Jana Příleského jsme se zeptali nejen na to, jak vlastně probíhá financování činnosti Správy železnic.

TEXT **Tomáš Johánek**

Můžete nejprve představit váš odbor? Jak byste ho charakterizoval?

Jednoduše řečeno, přes náš odbor jdou veškeré peníze Správy železnic. Centralizovaně platíme všechno, řídíme ekonomiku naší organizace, hlídáme rozpočty. Máme tři klíčová oddělení – finančního řízení, controllingu a správy dotací. Vedle toho do odboru spadá oddělení mimořádných událostí a škod, platebního styku i oddělení finančně-analytické.

Jaká byla vaše cesta do pozice šéfa tohoto odboru?

Ekonomice se věnuji dlouhodobě, už před nástupem do Českých drah jsem se věnoval tomuto oboru v soukromém sektoru. Na České dráhy jsem nastoupil jako poradce tehdejšího ekonomického náměstka Vladimíra Filipa, později jsem pracoval například na projektu vyčlenění ČD Cargo z mateřské firmy. V roce 2011 jsem přešel v rámci projektu Živá dopravní cesta na tehdejší SŽDC, a spolu s Alešem Krejčím jsme zakládali předchůdce dnešního Centra sdílených služeb – Ekonomicko-personální servis. Během následujících let jsem se věnoval nastavování ekonomiky a řízení tehdejší SŽDC pod vlivem různých organizačních změn. Od dubna jsem se stal ředitelem odboru finančního.

Váš nástup do Českých drah byla náhoda, nebo máte nějaký bližší vztah k železnici?

Vlakem nyní jezdím velmi zřídka, jsem ale zkušený ekonom a tehdy Vladimír Filip potřeboval právě



zkušeného ekonomu se znalostmi cizích jazyků. Jako student jsem však vlakem jezdil poměrně často, a to i do zahraničí. S rostoucím věkem a velikostí rodiny už převládá komfort toho auta a hlavně flexibilita. A to nemluvím o tom, když cestujeme třeba se zvířaty.

Jak vlastně funguje financování naší organizace?

Hlavním zdrojem jsou dotace od Státního fondu dopravní infrastruktury a vedle toho máme také vlastní příjmy například z ceny za užití dráhy či z pronájmu našich nemovitostí a obchodování s elektřinou. To jsou ve stručnosti hlavní složky našich příjmů. Dotační zdroje řešíme

každoročně se státním fondem dopravní infrastruktury a musím říct, že v posledních letech se daří udržovat velmi vysokou úroveň těchto příjmů. Co se týká komerčních příjmů jako je obchodování s elektřinou nebo nájemné, tak za ně vděčíme našim kolegům z odboru elektrotechniky a energetiky a naši nejmladší organizační jednotce SŽ Facility, samozřejmě ve spolupráci s regiony. Tyto vlastní příjmy jsou důležité hlavně pro zajištění našich provozních potřeb, jako je například obnova vozového parku. Hledáme i nové cesty, nyní například připravujeme spuštění našeho vlastního e-shopu s reklamními předměty Správy železnic. Spustit bychom ho chtěli na jaře.

Můžete nám už představit nabídku tohoto e-shopu?

Nejprve hodláme propagovat Fantovy sály pražského hlavního nádraží a jejich secesní výzdobu, to znamená předměty ladíme do pastelových barev a používáme u nich například stylizované logo okřídleného kola nebo piktogram Fantovy budovy. Pokud se nám e-shop rozjede, budeme nabídku určitě dále rozšiřovat a zahrneme i další témata, jako je přestavba nádraží Praha – Bubny, které se otevírá v tomto roce. Předě mnou vidíte první návrh kšiltovky s oním okřídleným kolem. Za mě se moc povedly. Další nabídku nebudu prozrazovat, ať se máte na co těšit.

Studentům prezentujeme naši činnost i možnosti praxí či stáží

Leden a únor jsou měsíce, kdy se žáci základních škol i studenti středních škol rozhodují o tom, jaké budou jejich další kroky po dokončení školy. Právě pro ně jsou určeny prezentace našich kolegů, kteří jim přiblíží svět železnice a možnosti spolupráce v rámci stáží či praxí.

TEXT **Tomáš Johánek**

Akcí, kterých se zúčastnili naši kolegové, byla během prvních týdnů tohoto roku celá řada. Například na dnech otevřených dveří Střední školy technické a dopravní v České Třebové a Dopravní fakulty Univerzity Pardubice jsme představili náš studentský motivační program, možnosti praxí a stáží a následné kariérní možnosti na Správě železnic. Nezapomněli jsme ani na nejmladší – žáci základní školy si v rámci exkurze v Pardubicích prohlédli regionální dispečerské pracoviště, trafostanici i montážní vozy. Své povolání představili i kolegové ze Správy sdělovací a zabezpečovací techniky.

Tradiční Kariérní jarmark VOŠ a SPŠE Plzeň se uskutečnil 13. února v prostorách školy. Akce pro 1 200 studentů a studentek obou vzdělávacích institucí se zúčastnily čtyři desítky firem a institucí. Nechyběla ani Správa železnic. Řada

zaměstnanců Oblastního ředitelství Plzeň patří totiž k absolventům právě této školy, i současní studenti mají zájem o praxe a zaměstnání právě na OŘ Plzeň. Stánek naší firmy ozvláštnil didaktický model ETCS, za jehož zapůjčení a odborný výklad pro studenty děkujeme kolegům z oddělení ETCS a moderních technologií Odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky. Kromě prezentace firem se konaly odborné přednášky. Naši organizaci zastupoval a s prezentací vystoupil Jiří Auermüller ze SEE.

Na další naší partnerské škole, konkrétně SPŠ Ústí nad Labem, proběhl nábor nejlepších studentů do stipendijního programu a na praxe, které proběhnou v květnu. Jako každý rok jsme při příležitosti, kdy školy otevrou dveře veřejnosti, nemohli chybět ani na VOŠ a SPŠ dopravní Masná.



NEJVYŠŠÍ VYZNAMENÁNÍ ZA ODBĚRY KRVE

Náš kolega z Hradce Králové Jaroslav Papež se nedávno stal držitelem nejvyššího vyznamenání Českého červeného kříže – plakety Dar krve – dar života, udělované za 250 bezpříspěvkových odběrů krve nebo jejích složek. K dárcovství ho přivedl již v roce 1984 kamarád na Vysoké škole dopravní v Žilině. Od té doby daruje krev /krevní složky/ pravidelně, někdy i patnáctkrát ročně. „Pokud mi zdraví dovolí, rád budu dávat krev až do svých 66 let, kdy to pravidla dárcovství umožňují. Už teď mám ve svém kalendáři další termín,“ říká s úsměvem. V naší organizaci působí na úseku Správy sdělovací a zabezpečovací techniky Oblastního ředitelství Hradec Králové od roku 2006. Ve volném čase se věnuje turistice a cyklistice, což přispívá k jeho dobré kondici. Srdečně panu Papežovi gratulujeme k tomuto mimořádnému úspěchu a věříme, že jeho příklad inspiruje další dobrovolníky-dárce, a to nejen z řad zaměstnanců Správy železnic.



PREZENTOVALI JSME NOVÝ PREVENTIVNĚ-BEZPEČNOSTNÍ FILM

Premiéru čtvrtého filmu ze série preventivně-bezpečnostních snímků s názvem To nedáš 4 si nenechal ujít více než 200 středoškolačů z partnerských škol. Cílem zhruba dvacetiminutového snímku je varovat před největšími nebezpečími na železnici a v jejím okolí. Ročně na české železnici vyhasne více než 200 životů, často vinou nepozornosti, zbytečného riskování anebo nerespektování základních pravidel bezpečnosti. Film znázorňuje skutečné události, při kterých si nebezpečné chování vezme to nejcennější – lidský život. Slavnostní promítání filmu uvedl ministr dopravy Martin Kupka společně s generálním ředitelem Správy železnic a Českých drah Jiřím Svobodou a Michalem Krapincem. Po skončení filmu pokračovala diskuze se studenty. Nejčastěji je zajímala budoucnost české infrastruktury. Veřejnosti je film k dispozici na YouTube Správy železnic.

Stará hřebenová stezka ožívá díky Radkovi Hrdličkovi ze Svojšína

Tratě, hory, chůze, srdce – to vše symbolizuje osobnost Radka Hrdličky, vedoucího Technického oddělení na Správě tratí Plzeň. Na traťovce pracuje od roku 1992. Rodák z Chomutova vystudoval vysokou školu v Ostravě a teď žije ve Svojšíně a do práce jezdí zásadně vlakem.

TEXT Radka Pistoriusová

Koleje zná od spodu, jak se na správného traťovka patří. Začínal na traťové distanci Chomutov ve výhybkové četě. Vzápětí se stal četařem, pokračoval svařováním kolejnic a pak zamířil na traťový okrsek Třemošná. Byl traťmistrem, práci v aparátu Správy tratí dlouho odolával, ale nakonec přestoupil do Plzně na místo systémového specialisty. V roce 2021 se stal vedoucím technického oddělení a je jím dodnes. Oddělení Radka Hrdličky má na starosti vyjadřování ke stavbám v ochranném pásmu dráhy, technickou podporu pro stavby a investiční akce, pasport železničního svršku a spodku, porosty, pozemky atd. Do terénu se dostane často, jednak kvůli stavbám, a také chodí jarní komplexní prohlídky.

JEHO VÁŠNÍ JE CHŮZE PO HORÁCH

Chůze je u Radka Hrdličky zásadní, protože je jeho koníčkem a souvisí s vášní, která prostupuje jeho veškerý volný čas. Chůze po horách. Má prochozené veškeré hory bývalého Československa, putoval po Skandinávii, ale jak upřesňuje: „Jsem srdcař. Krušné hory, to je moje láska. Zaujalo mě hledání starých, zaniklých a zanikajících cest, které mají dlouhou historii. Šel jsem i v Norsku 250 kilometrů po poutní cestě svatého Olafa, která je známá už od středověku. Norové ji vyznačili a je to krásná trasa. To mě inspirovalo a vyústilo v mapování historické Hřebenové cesty.“ S jejím značením v prvním



úseku Ještěd – Růžovský vrch začaly německé turistické spolky už v roce 1902. Před začátkem 2. světové války bylo značení hřebenové trasy z Krnova až do Vyššího Brodu téměř hotovo.

PRŮVODCE SE RODIL DVA ROKY

A protože se Radek Hrdlička chce o putování po hraničních horách podělit, vydává se svým kamarádem průvodce. Jako první vyšly, jak jinak, Krušné hory. „Svého času byla tahle hřebenovka s více než tisícem kilometrů nejdelší turistická trasa v Evropě. Po 2. světové válce však zanikla.

S kamarádem Janem Bělohávkem, který je aktivním členem KČT, jsme se rozhodli, že původní krušnohorskou část historické trasy vystopujeme a vydáme průvodce,“ popisuje prvotní cíl Radek Hrdlička a dodává: „Provedli jsme několik průzkumných výprav, nachodili 350 kilometrů a trasu v historické stopě zmapovali. Za každým úsekem jsou stovky snímků a poznámek. Dělam fotky z různých úhlů, aby se mi místo dobře popisovalo. Řeším detaily včetně povrchu, třeba když se cesta změní ze štěrkové na kamenitou, aby to

bylo zaznamenáno.“ U orientačně náročných a hůře schůdných úseků jsou v průvodci vždy uvedeny alternativy pro případ, že by si turista na tyto úseky netroufl. Průvodce vznikl dva roky. Konečné podobě publikace kromě několika průzkumných výprav předcházelo mnoho hodin studia historických map a překládání historických průvodců. „Při mapování původní trasy jsme využili i archiv Správy železnic, abychom na původní Hřebenové cestě lokalizovali zrušený přechod přes kolej. Z důvodu bezpečnosti jsme pro překonání koleje museli vymyslet alternativní trasu,“ doplňuje Radek Hrdlička.

PLÁNY NA ZMAPOVÁNÍ CELÉ HŘEBENOVKY

Zájem o průvodce předčil očekávání, kniha šla na dračku. Nyní se připravuje třetí dotisk. A na záda mu dýchá průvodce po další části historické hřebenovky. „Strašně nás to bavilo a rozhodli jsme se, že půjdeme dál. Šli jsme Smrčiny, Český Les a Všerubskou vrchovinu, což je až na hranici Šumavy. A udělali jsme druhého průvodce. Tenhle úsek je poměrně neznámá část Česka. A když už byl druhý díl, bylo jasné, že tu původní hřebenovku zmapujeme celou, tedy 1000 km v pěti průvodcích,“ dodává nadšeně Radek Hrdlička. Právě totiž dokončuje 3. díl, putování od Krkonoš až po Krušné hory. Pokud se chcete dozvědět více o hřebenovce, zde je odkaz na webové stránky: krusnohorskahrebenovka.cz.



ČD TRAVEL



Exkluzivní nabídka dovolené v Polsku!

Apartmány Posesja

- krásné nové apartmány pro dvě až šest osob
- 5 km od města Kolobrzeg, 200 m od pláže
- velmi hezké vnitřní zařízení
- některé s možností ubytování se psem

Najdete exkluzivně na našem webu www.cdtravel.cz.

Na Vaše objednávky se těší ČD travel



DŮŤ 30 let na dráze

Rok velkých změn skončil, čekají nás nové výzvy

Drážní úřad zakončil symbolicky rok velkých změn i změnou svého sídla. Přípravuje novou strategii dohledu nad sektorem, která bude více odpovídat evropskému chápání dohledu nad bezpečností. Počítá se i se vznikem speciálního oddělení, které bude řešit výhradně dozor a přestupky.

Restrukturalizace úřadu bude završena využitím digitalizace. V letošním roce bude spuštěn Portál Drážního úřadu, přes který poběží podávání všech žádostí i jejich zpracování. Zrušena bude papírová podoba zkoušek strojvedoucích, což umožní flexibilní zpracování testů a uchazečům dá možnost vyzkoušet si vzorový on-line test na webových stránkách úřadu. V případě úspěšného složení zkoušky bude licence žadateli nově vydána na počkání.

Zpracování výsledků šetření a zpracování bezpečnostních doporučení z mimořádných událostí ukázala, že nezbytně nutným předpokladem důsledné kontroly je propojenost provozovatelů a inspekčních orgánů. Drážní úřad proto zřídí registr určených technických zařízení, který zlepší dohled nad prováděním revizí, prohlídek a zkoušek zařízení, mezi které patří i lanové dráhy. Ve spolupráci s Drážní inspekcí je připravována také koncepce společného registru mimořádných událostí. www.du.gov.cz