

MODERNÍ ŽELEZNICE

BEZ NOVÝCH TRATÍ TO URČITĚ NEPŮJDE

S Karlem Havlíčkem
o dalším směřování české
železnice v příštích letech

02

SPOLUPRÁCE PŘI PŘÍPRAVĚ NOVÉ VRT

Plánované nové železniční
spojení bude specifické
hned celou řadou faktorů

06

MĚSTO PIVA Z JINÉHO ÚHLU POHLEDU

Na západ Čech se nejezdí
jen kvůli pivu, nabídka
zajímavostí je široká.

08



FOTO Zdeněk Adler

Děláme vše pro bezproblémový provoz

Pandemie koronaviru a s tím související řada opatření se výrazně promítly i do fungování české železnice. Přes velmi obtížné podmínky dělá naše organizace vše pro zajištění bezproblémového provozu železniční dopravy i zachování zdraví zaměstnanců a cestujících.

Od poloviny března do odvolání platí v České republice nouzový stav, na který navázala plošná karanténa. Je zcela logické, že v současné době všichni velmi citlivě vnímáme veškeré dění související s šířením onemocnění novým koronavirem. Víím, že mnoho z nás musí řešit řadu osobních záležitostí, ať už jde o nařízení karantény nebo třeba péči o děti. Nemůžeme však rezignovat na své pracovní povinnosti a čekat, až toto nelehké období skončí. Nepřetržitě přijímáme opatření, která mají minimalizovat riziko onemocnění na pracovištích. Jejich cílem je také maximálně zvýšit ochranu zaměstnanců. Objednali jsme ochranné a dezinfekční prostředky, zároveň chápeme, že v současné době jsou dodávány

přednostně lékařům, zdravotnickému personálu a složkám integrovaného záchranného systému. Jakmile se nám je však daří získávat, okamžitě je dodáváme na všechna pracoviště, prioritně samozřejmě pro kolegy z řízení provozu a pro ty, kteří přicházejí do styku se zhotoviteli, případně s veřejností. Konkrétně by se tak mezi zaměstnance Správy železnic měly postupně dostat tisíce roušek. Necháváme si také šit látkové roušky, které postupně vylepšujeme. Zásadním požadavkem na naše zaměstnance je ale to, aby dodržovali všechna základní hygienická pravidla. Omezit by se měly také osobní kontakty, prioritně je potřeba využívat telefonickou a elektronickou komunikaci.

HOME OFFICE NENÍ BOHUŽEL PRO KAŽDÉHO

Řada zaměstnanců dostala možnost pracovat z domova, aby se minimalizovalo riziko přenosu možné nákazy. V této souvislosti chci ale zdůraznit, že home office není dovolená a je nutné i v této době svědomitě plnit všechny úkoly. Bohužel existuje celá řada profesí, které se z domova vykonávat nedají. U nás to jsou například výpravčí, dispečerů, zaměstnanci infrastruktury, hasiči, správci výpravních budov a spousta dalších, bez kterých by prostě bezproblémový chod železnice zajistit nešel. Další opatření mají vést k maximálnímu udržení provozu na vybraných klíčových pracovištích Správy

železnic, k maximální ochraně zdraví a snížení rizika nákazy u provozních zaměstnanců. Budou se týkat zaměstnanců na všech pracovištích, která jsou důležitá z pohledu zachování provozu. Mezi tato opatření patří například výrazné omezení styku mezi zaměstnanci na případy, kdy je to opravdu nutné, jiný režim při střídání směn, vybavení pracovišť dezinfekčními prostředky a podobně. Podstatné pro naše zaměstnance je to, že Správa železnic je stabilní firma, která nemusí v souvislosti s nouzovým stavem a karanténou řešit žádné existenční problémy a všichni zaměstnanci mají garantovanou mzdu.

MAXIMÁLNÍ INFORMOVANOST CESTUJÍCÍCH

Naše organizace funguje i v době karantény bez omezení, jistá omezení se týkají pouze veřejnosti. Až na nezbytně nutné případy jsou pro veřejnost uzavřené budovy Správy železnic a to zejména v Praze, kde je

nejvíce lidí se zachycenými příznaky koronaviru. Pokud jde o cestující, děláme maximum pro jejich informovanost, na všech běžně dostupných místech (kromě vývěsních tabulí) jsou aktualizované jízdní řády, na webu mají k dispozici pravidelně aktualizované informace o změnách v železniční dopravě. Na všech větších železničních stanicích jsme také rozmístili stojany s desinfekcí. Snažíme se zachovat veškeré stavební práce na železnici, činnost stavebních firem ale začíná omezovat nedostatek zaměstnanců. Zkrátka děláme všechno pro to, aby se život na železnici nezastavil ani na minutu.

Rád bych poděkoval všem našim zaměstnancům za jejich nasazení v nelehké době, za to, že byt jsou myšlenkami stále se svými rodinami, svědomitě plní své úkoly. Těším se snad brzy na osobní setkání. Víím, že se na vás v této nelehké době mohou spolehnout.

Jiří Svoboda
generální ředitel Správy železnic



FOTO archiv Správy železnic

**BLÍŽÍ SE DLOUHO
OČEKÁVANÁ
ELEKTRIZACE**

Už během několika týdnů by mohla začít první etapa dlouho očekávané elektrizace tratě z Brna do Zastávky u Brna. Správa železnic již získala stavební povolení pro první úsek z Brna do Střelice a vybírá zhotovitele stavebních prací. Předmětem projektu je rekonstrukce a elektrizace přibližně desetikilometrového úseku z Brna-Horních Heršpic do Střelice. Traťová rychlost se zvýší na 120 km/h, cestující budou moci využívat dvě nové zastávky.

**PŘESTAVBA UZLU
PLZEŇ BUDE
POKRAČOVAT**



Správa železnic bude pokračovat v přestavbě plzeňského železničního uzlu. Už vyhlásila veřejnou zakázku na rekonstrukci téměř čtyřkilometrového úseku mezi lobežskou částí plzeňského hlavního nádraží a stanicí v Koterově, která po skončení prací přestane sloužit osobní dopravě. Nahradí ji nově vybudovaná zastávka Plzeň-Slovany. Rychlost vlaků se zvýší z dnešních 100 na 120 km/h.

**PODEPSÁNO
SPOLEČNÉ
PROHLÁŠENÍ
K NOVÉ TRATI**

Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda podepsal v Drážďanech společné česko-německé prohlášení o spolupráci a podpoře plánování železniční novostavby Drážďany – Praha. Dalšími signatáři dokumentu jsou Spolkové ministerstvo dopravy a digitální infrastruktury, Ministerstvo dopravy ČR, Deutsche Bahn a Svobodný stát Sasko. „Všechny zúčastněné strany si uvědomují, že nová vysokorychlostní trať mezi metropolemi Saska a Česka patří mezi velmi důležité infrastrukturní projekty. Podpis společného prohlášení je potvrzením naší snahy o pokračování intenzivní spolupráce při plánování její výstavby,“ prohlásil Jiří Svoboda.

Bez nových tratí se rozhodně neobejdeme

Další rozvoj železnice u nás do velké míry limituje omezená kapacita většiny páteřních tratí. Bez výrazných investic do jejich zkapacitnění a do výstavby nové, zejména vysokorychlostní infrastruktury se neobejdeme. Tvrdí to ministr dopravy Karel Havlíček.

TEXT | **Tomáš Johánek**

Jaký je podle vás obecně stav české železnice? Kde jsou největší problémy, které je potřeba řešit?

Od 90. let se podařilo výrazně pokročit v modernizaci tranzitních železničních koridorů. Došlo rovněž k modernizaci dalších celostátních i regionálních tratí, díky čemuž se podařilo na hlavních tazích zvýšit rychlosti, a snížit tak zpoždění v pokroku naší železnice oproti západní Evropě. Díky modernizaci infrastruktury i vozidlového parku se nám daří každoročně zvyšovat přepravní výkon v železniční osobní dopravě. Tento vývoj je důkazem, že rychlá a spolehlivá železniční doprava má v dnešní době smysl a dokáže přilákat velký počet nových cestujících. Růst zaznamenáváme především v dálkové osobní a příměstské dopravě, velkým oživením prošla také nákladní doprava.

A kde vidíte největší problémy?

Spíše než problémy bych to nazval výzvy a těch je do budoucna celá řada. Na hlavních tratích máme prakticky vyčerpanou kapacitu. To lze samozřejmě zčásti řešit prostřednictvím dílčích úprav infrastruktury, zčásti novými technologiemi, jako je ETCS, či konverzí stejnosměrné trakční soustavy na střídavou. Ve střednědobém horizontu pak je řešením výstavba nové infrastruktury, tedy zejména vysokorychlostních tratí. V legislativě je určitě důležitým tématem aktuální novela zákona o dráhách, která implementuje předpisy EU, tzv. technického pilíře 4. železničního balíčku. V neposlední řadě je dále nutné zmínit, že s otevřením trhu veřejných služeb na železnici bude nezbytné zajistit, aby cestující měli možnost používat železniční dopravu i nadále jako propojený systém. Proto připravujeme Systém jednotného tarifu, který umožní jezdit se všemi dopravci v závazku na základě jednoho jízdního dokladu.

Zmínil jste výstavbu nových vysokorychlostních tratí. Stále se přitom objevují hlasy, zda Česká republika jako malá země opravdu potřebuje nové tratě na rychlosti přes 250 km/h. Jak byste přesvědčil tyto skeptiky?

Pokud chceme lidem dát kvalitní alternativu k individuální dopravě, pak nám v tuto chvíli vychází nejlépe stavbu připravovat pro rychlost až 320 km/h. Například mezi Prahou a Brnem je jízdní doba při rychlosti



FOTO: Archiv Ministerstva dopravy

**DOC. ING. KAREL HAVLÍČEK, PH.D., MBA
vicepremiér vlády ČR
ministr průmyslu a obchodu,
ministr dopravy**

Vystudoval stavební fakultu ČVUT, doktorské studium dokončil na VŠE v Praze. Od přelomu milénia hájí zájmy podnikatelů, a to zejména v pozici předsedy představenstva Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR. V dubnu 2019 se stal místopředsedou vlády pro hospodářství a současně ministrem průmyslu a obchodu. V únoru letošního roku byl jmenován ministrem dopravy.

250 km/h zhruba o 25 procent delší než při 320 km/h. To výrazně ovlivní poptávku po budoucím spojení, přičemž z hlediska investičních nákladů není zásadní rozdíl mezi 250 km/h a vyššími rychlostmi. Jsme sice malá země, ale vysokorychlostní tratě nepřipravujeme jen kvůli rostoucí poptávce po vnitrostátní přepravě, nýbrž také jako součást evropského železničního systému. Tratě na delší vzdálenosti jsou pak více konkurenceschopné a ekonomicky lépe obhajitelné.

Chystáte nějaké změny ve vztahu Ministerstva dopravy

ke Správě železnic? Hovořilo se například o zrušení Centrální komise. Jak by pak probíhalo schvalování projektů?

Pokud jde o činnost Centrální komise Ministerstva dopravy, je cílem především zjednodušit některé procesy. V současné době je zpracován návrh na změnu směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a SFDI v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury financovaných bez účasti státního rozpočtu. Tento návrh je nyní v rámci resortu dopravy v připomínkovém řízení. Podstatné změny týkající se vztahu ke Správě železnic nyní Ministerstvo dopravy nepřipravuje.

Do konce funkčního období této vlády zbývá zhruba rok a půl. Změnily se nějak po vašem nástupu do čela resortu dopravy priority vlády ve vztahu k železnici?

Priority vlády ve vztahu k železniční dopravě jsou dány jejím programovým prohlášením a v souvislosti s příchodem nového ministra nedochází k jejich změně. Připravována je aktualizace dopravní politiky ČR, která bude odrážet cíle EU ve vztahu k udržitelné dopravě. Do budoucna se nadále předpokládá pokračování v trendu modernizace železniční dopravy s cílem zvýšení jejího podílu na přepravním trhu.

Říká se, že peníze jsou vždy až na prvním místě. Nutným předpokladem pro modernizaci železnice je dostatek finančních prostředků. Správa železnic připravuje stavby za desítky či stovky miliard korun – nové nádraží v Brně, výstavbu VRT atd. Bude stát schopen na ně zajistit peníze? Počítáte případně i s využitím PPP projektů?

Jsme si vědomi toho, že připravované projekty představují značný objem finančních prostředků. V maximální možné míře předpokládáme využití příslušných fondů EU. Do budoucna hledá Ministerstvo dopravy i další zdroje. Financování prostřednictvím PPP je téma, které si chceme nejprve vyzkoušet u dálnice D4. Po jeho následné širší aplikaci v oblasti silničních staveb můžeme vést debatu i o portfoliu železničních projektů.

Jaký je obecně váš vztah k železnici? Jak často jezdíte vlakem?

Dnes už vlakem nejedím tak často jako kdysi. Jako občasný cestující mohu ale o to lépe sledovat, jak se kvalita cestování mění před očima. Lepší vlaky a služby, přibývá komfortu, ubývá zpoždění. A lidi to vnímají, železnice se o svou budoucnost bát nemusí.



MODERNÍ ŽELEZNICE, Interní bulletin Správy železnic

Vydavatel Správa železnic, státní organizace
Adresa redakce Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Šéfredaktor Tomáš Johánek
Vedoucí projektu Kateřina Šubová
Grafická úprava DTP Futura, s.r.o.
Výroba a distribuce DTP Futura, s.r.o.
Náklad 7 000 výtisků měsíčně
Evidenční číslo MK ČR E 20966
Nevyžádané texty a fotografie se nevracejí.

SPRÁVA ŽELEZNIC

Od 1. dubna se mění organizační struktura

První dubnový den vstoupily v platnost další změny struktury naší státní organizace, které se dotknou jak generálního ředitelství, tak i většiny dalších organizačních jednotek. Jejich cílem je nové nastavení interních procesů a zejména centralizace ekonomických činností, které umožní efektivnější a sjednocené řízení všech procesů. Proběhla také integrace v oblasti energetiky a geodézie a příprava na správu a údržbu železničního telekomunikačního majetku.

Zásadní změnou je zrušení organizačních jednotek Správa železniční energetiky, Správa železniční geodézie Praha a Správa železniční geodézie Olomouc. Technická ústředna dopravní cesty (TÚDC) se přejmenovala na Centrum telematiky a diagnostiky, Hasičská záchranná služba na Hasičský záchranný sbor. Na oblastních ředitelstvích vzniknou nová oddělení, například pro obchodní využití majetku či elektrickou energii. Dvě zrušené jednotky geodetů nahradila jedna. Zároveň se také přesouvají některé odbory a oddělení v rámci kompetence jednotlivých náměstků generálního ředitele.

FOTO archiv Správy železnic

Opatření proti koronaviru dopadnou na plnění termínů u staveb

Od začátku března se i železnice musí vypořádat se šířením koronaviru v ČR a zejména s rozsáhlými opatřeními na minimalizaci rizika nákazy. Začalo to instalací stojanů s dezinfekcí a důslednějším úklidem stanic, očekává se i dopad na stavební činnost.

TEXT Tomáš Johánek

Naše státní organizace se zapojila do boje s koronavirem hned na počátku tím, že zajistila zvýšený úklid na nádražích a dezinfekci jak veřejných prostor, tak i sociálního zázemí. Dosud instalovala přibližně 300 dezinfekčních stojanů a nástěnných dezinfekcí na více než dvou stovkách nádraží. Ta se nacházejí v krajských a hlavním městě nebo jde o příhraniční stanice a nádraží s větší frekvencí cestujících. Ve stanicích jsou také umístěny informační tabule s pokyny a informacemi v souvislosti s šířením koronaviru na našem území.

Ve druhé vlně se začaly řešit dopady vládních omezení na dopravní stavby a také na výluky. „Přijali jsme řadu opatření v oblasti výlukové činnosti. Mají-li být zahajovány výluky, především dlouhé nepřetržité nebo takové, u nichž je zcela zastaven provoz a využívá se náhradní autobusová doprava, prověřujeme připravenost zhotovitelů práce realizovat a dokončit v plánovaných termínech. Tam, kde výluky aktuálně probíhají a není jistá realizace plánovaných prací a včasné ukončení výluk, ověřujeme možnost jejich předčasného ukončení a zajištění provozního stavu,“ říká

náměstek generálního ředitele Správy železnic Mojmir Nejezchleb.

Podle jeho slov už má Správa železnic informace od některých stavebních firem, že vzhledem k aktuální situaci nejsou schopny zajistit dostatečný počet svých zaměstnanců a nemusí mít k dispozici potřebné materiály a výrobky, proto nás upozorňují na možné posuny nasmlouvaných termínů a rozvolnění platných harmonogramů. „Toto samozřejmě respektujeme a řešíme s vazbou na smluvní podmínky,“ sděluje dále Mojmir Nejezchleb. Jak dodává, je zřejmé, že dojde k posunům smluvních termínů, což ale komplikuje naplánované výluky.

„V podmínkách Správy železnic je to složité v tom, že podstatnou část prací provádíme ve výlukách železničního provozu, ty mají přesně stanovené termíny konání na několik let dopředu a jsou vzájemně na síti koordinovány z důvodu zajištění provozu a případných objízdných tras. Jejich nekonání nebo posouvání do jiných termínů může mít na železniční síti dominový efekt,“ pokračuje náměstek pro modernizaci dráhy.

Opravy se dočkají další výpravní budovy

Naše státní organizace už od začátku letošního roku projednala v Centrální komisi Ministerstva dopravy osm návrhů na rekonstrukce nádražních budov za téměř 376 milionů korun. Všechny projekty dostaly zelenou a postoupily do další fáze přípravy realizace.

TEXT Tomáš Johánek (s využitím TZ)



FOTO archiv Správy železnic

Na rekonstrukce nebo novostavby výpravních budov včetně jejich okolí se mohou těšit v Aši, Chodově, Bílině, Bečově nad Teplou, Světlé nad Sázavou, Dětřichově nad Bystřicí, Valšově či Moravském Berouně. V Bečově nad Teplou bude revitalizace památkově chráněné výpravní budovy probíhat v letech 2022 až 2023. Během realizace dojde k odstranění nepotřebných drobných stavebních objektů v bezprostředním okolí.

V Chodově se připravuje výstavba nové výpravní budovy, jedná se o navazující investici na stavební akci, během které byla vybudována bezbariérově přístupná nástupiště a také podchod. Cestující budou mít k dispozici čekárnu, pokladny a také bezbariérové toalety. Odhadovaný termín výstavby je v letech 2022 až 2023.

V Bílině se jedná o kompletní rekonstrukci výpravní budovy pro její budoucí optimální využití při zachování současných stavebních dispozic. Objekt bude dodatečně zateplen, dostane novou střechu a stejně tak rozvozy všech instalací. Pro cestující zde budou vybudovány bezbariérové toalety a také bezbariérový vstup do podchodu k nástupištím. Předpokládaný termín rekonstrukce je mezi lety 2021 a 2022.

Zcela nová výpravní budova včetně navazující dopravní infrastruktury je plánována i v Dětřichově nad Bystřicí. V rámci této akce dojde k demolicí původní výpravní budovy a výstavbě nové. Realizace by měla začít letos a potrvá do příštího roku.

Stávající nevyhovující stav výpravní budovy by se měl změnit i ve Valšově, kde je plánována redukce stávajícího objektu spočívající v ubourání 2. nadzemního podlaží. Ve zbývajících částech bude kromě zázemí pro cestující umístěna i technologie zabezpečovacího zařízení. Celý objekt bude následně v letech 2021 až 2022 kompletně zrekonstruován.

Celková obnova objektu výpravní budovy se plánuje i ve Světlé nad Sázavou. Dojde k rekonstrukci fasády, vnitřních instalací a změnou projde stávající dispozice prostor pro veřejnost a služby dopravců. S realizací se zde počítá v letech 2021 až 2022.

Schválením záměru projektu prošla i budova v Moravském Berouně. Zde je plánována prostorová redukce celého objektu a následná kompletní rekonstrukce jeho ponechané části, což umožní vybudování nového, odpovídajícího zázemí především pro cestující. Samotná realizace by se měla uskutečnit v příštím roce.

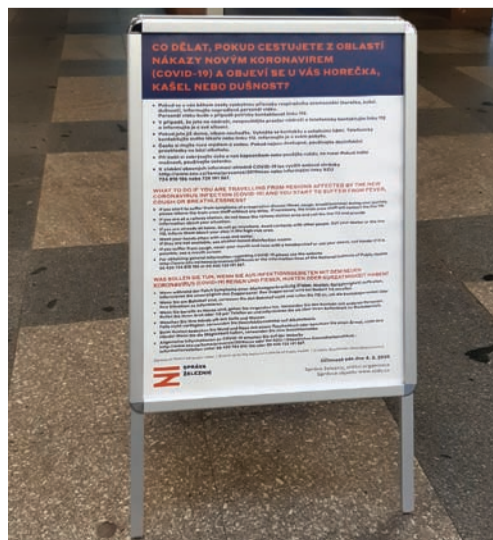


FOTO archiv Správy železnic (2x)

Modernizace Berouna vrcholí, hotovo bude letos

UŽ na podzim letošního roku skončí modernizace železnice mezi Berounem a zastávkou Králův Dvůr, která obsahovala i kompletní přestavbu samotné berounské stanice. Zbývá dokončit poslední etapu. A jak to na staveništi aktuálně vypadá? Pojďme se podívat.

TEXT **Tomáš Johánek**

Celá stavba s názvem Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr začala stavebně v roce 2016 a skončí letos na podzim. Do jara příštího roku budou probíhat pouze dokončovací práce. V první etapě byla stěžejní rekonstrukce osobního nádraží v Berouně. Proběhla obnova kolejiště, postavily se nový podchod, nástupiště a přístřešky. Přístup na nástupiště pro imobilní cestující zajišťují výtahy. Železniční stanice je

rovněž vybavená informačním systémem pro slabozraké a nevidomé osoby. V rámci první etapy se také vyměnili technologická zařízení. Jejím součástí byla rovněž výrazná obnova kolejiště na seřadovacím nádraží. Během druhé etapy, která byla zahájena vloni, proběhla rekonstrukce kolejiště a stávající zastávky v Králově Dvoře. Zdejší původní výpravní budova zmizela, zastávka má nová nástupiště, přístup na ně

zajišťuje bezbariérový podchod. Tedy zatím pouze na jedno, na tom směrem ke stanici Beroun se musí ještě dokončit šikmá přístupová rampa.

ZBÝVÁ POSLEDNÍ KILOMETR TRATĚ

Třetí etapa, která zahrnuje úsek mezi seřadovacím nádražím v Berouně a zastávkou Králův Dvůr, se začala realizovat letos v březnu,



FOTO autor (3x)

hotovo pak bude v říjnu. Zmodernizovat železniční spodek i svršek zbývá na posledním, zhruba kilometr dlouhém úseku. Součástí stavebních prací budou i napojení vlečky KD Trans, ČMČ II a úprava napojení vlečky Čertovy schody. Vybuduje se také nová odstavná kolej pro potřeby firmy KD Trans, ta původní musela ustoupit novým nástupištím a narovnání kolejí. Hlavní trať mezi Berounem a Královým Dvorem je momentálně jednokolejná, postupně se budou rekonstruovat obě traťové koleje, a to včetně realizace odvodnění či výměny železničního spodeku a svršku. První kolej by měla být hotová do 24. července, druhá pak do 23. října.

Aby se zajistila propustnost traťového úseku Beroun – Zdice na odpovídající úrovni, vybudovala se nedaleko zastávky Králův Dvůr provizorní odbočka, která po celou dobu výstavby umožní dvukolejný

provoz dále do Zdic. Následně se tato odbočka vymění za trvalou kolejovou spojku. „Letos v říjnu skončí všechny zásadní stavební práce. Během prvních měsíců příštího roku se dokončí laníkování, podbití a broušení kolejí. Posledním bodem bude rychlá pantografová zkouška trakčního vedení,“ přibližuje finální práce Miloš Kosán ze Stavební správy západ. Podle jeho slov má Beroun zcela nové nádraží, město před ním vybudovalo moderní autobusový terminál, zbývá tak pouze oprava výpravní budovy. Ta začne ještě letos a hotovo bude během dvou let. Jediným rizikem pro včasné dokončení projektu je momentální situace zaviněná šířením koronaviru po Evropě. Kvůli zavření státních hranic s okolními státy chybí na stavbě zahraniční dělníci. Jak zásadní problém to bude, ukáží následující týdny.

ÖBB Infra rozšiřuje čtyřkolejné tratě

Nárůst intenzity vlakové dopravy nutí Rakouské spolkové dráhy ke zlepšení stávající infrastruktury konvenčních tratí. K účinným řešením patří výstavba čtyřkolejných hlavních tahů. ÖBB Infra plánuje v příštích letech vybudovat několik podobných úseků.

TEXT **Roman Štěrba**

ÖBB Infra začala stavět čtyřkolejné železnice před více než 20 lety. První zcela čtyřkolejnou tratí je Westbahn (Západní dráha) dlouhá 188 kilometrů, která spojuje Vídeň s hlavními městy Horního a Dolního

Rakouska. Další vysokokapacitní trasou je 35kilometrový úsek železnice v údolí dolního Innu (Unterinntalbah) mezi Innsbruckem a Jenbachem na trase severo-j jižního tranzitu z Německa do Itálie přes Brenner.

Nachází se ve spolkové zemi Tyrolsko a je v provozu od roku 2012. Dnešní plány počítají s tím, že se Západní dráha prodlouží až do Welsu. Půjde o jeden z největších železničních projektů v Horním Rakousku a stavět by se mohlo začít v roce 2026 na západním zhlaví hlavního nádraží v Linci a v úseku Linec – Marchtrenk.

Železnice v údolí dolního toku řeky Inn bude také vylepšena 23kilometrovým čtyřkolejným úsekem mezi uzlem Radfeld a stanicí Schafstenu (směrem k německým hranicím). Další rozvoj v Tyrolsku bude realizován v opačném směru – na Itálii. Po dokončení 55 kilometrů dlouhého Brennerského tunelu bude rakouská

část takzvané Brennerské dráhy (Innsbruck – Bolzano – Verona) z provozního hlediska čtyřkolejná (dvě nové a dvě stávající koleje). Další dva projekty z hlediska rozšiřování počtu kolejí se budou realizovat ve Vídni a okolí. Čtyřkolejné tratě se objeví mezi stanicemi Wien-Meidling a Mödling v Dolním Rakousku a také mezi Vídni a stanicí Wiener Neustadt. Kromě toho ÖBB Infra modernizuje Jižní dráhu mezi Vídni a Štýrským Hradcem (Grazem). V roce 2027 se dokončí 27 kilometrů dlouhý úpatní tunel Semmering a poté se také úsek Gloggnitz – Mürzzuschlag na Jižní dráze stane z provozního hlediska čtyřkolejnou trasou. Tu budou tvořit dvě koleje malebné horské dráhy přes Semmering a dvě nové v úpatním tunelu.



FOTO archiv ÖBB

Nádraží ve tvaru lokomotivy

Poděbrady měly své nádraží již od roku 1845 na Severní státní dráze z Olomouce do Prahy. Bylo ale v devět kilometrů vzdálených Pečkách, jmenovalo se Pečky-Poděbrady, a to až do roku 1870, kdy byla zprovozněna část Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB) z Kolína do Mladé Boleslavi.

TEXT **Marek Binko**

Výpravní budova v Poděbradech z roku 1870 byla postavena podle typového projektu ÖNWB a odpovídala významu nepříliš důležitěho polabského města. Když byl v roce 1905 při vrtání studny na zámeckém nádvoří objeven zdroj uhlíkaté minerální vody, začal význam Poděbrad raketově stoupat. V roce 1908 byly založeny lázně a o čtyři roky později zpracoval architekt a urbanista František Janda regulační plán rozvoje města, přičemž sám byl autorem řady zdejších staveb. Z roku 1924 pochází od stejného architekta další rozvojový plán, který sahá až k nádraží, kilometr vzdálenému od náměstí, přičemž mezi lázněmi a nádražím je navržen rozsáhlý lázeňský park.

Bouřlivému rozvoji moderního lázeňského města již téměř 60 let stará nádražní budova

nemohla dostačovat, začala se hledat podoba její náhrady. Konečný návrh vyšel z pera architekta Vojtěcha Krcha a nese letopočet 1928. Vojtěch Krch měl za sebou již několik realizací na železnici – nádražní budovy v Plzni, České Třebové a Štrbě, budovu ředitelství ČSD v Olomouci či dnešní budovu Správy železnic v pražské Křižkové ulici. Poděbradskou nádražní budovu navrhl v tehdy nejmodernějším funkcionalistickém slohu, šlo dokonce o jeho první využití pro nádraží v Československu. Stavbu ve tvaru parní lokomotivy postavila z železobetonu a cihel pardubická firma A. Kratochvíl a Ing. J. Veselý v letech 1929–1931 zhruba 200 metrů od původní, dodnes zachovalé výpravní budovy směrem k Nymburku v souladu s urbanistickou koncepcí města, tedy v ose lázeňského parku.

FOTO autor



Dominantní částí výpravní budovy je hala o rozměrech 28 x 10 m a výšce 13 m, vyzdobená v 60. letech sklolambami od malíře Rudolfa Gajdoše v čele s podobiznou krále Jiřího z Poděbrad a bronzovou plastikou Elektrifikace železnic od sochaře Jana Kodeta. Vlevo od vstupu do haly je umístěn žulový reliéf československého státního znaku od sochaře, architekta a sklářského výtvarníka Karla Štipla. Na uliční straně výpravní budovy vystupuje prosklená apsida restaurace, která

se do finančního limitu stavby původně již nevešla, nicméně po získání peněžního příspěvku od pivovaru Benešov byla ve zredukované podobě přece jen realizována. Nádraží, které vstoupilo do dějin architektury a které bylo považováno i za nejkrásnější v Československu, bylo pro svou originalitu a architektonické propojení s lázeňským městem zapsáno v roce 2010 mezi kulturní památky. O pět let později byla výpravní budova kompletně opravena.

Co se děje v regionech

MEZI RUMBURKEM A SEBNITZEM SE VYMĚNÍ ŽELEZNIČNÍ MOST



FOTO archiv Správy železnic

stavba (pilíře). Železniční svršek se vymění v nezbytném rozsahu, železniční spodek zůstane zachován. Rekonstrukce mostu si vyžádá nezbytně nutné omezení železničního provozu. Výstavba nových úložných prahů proběhne v rámci dvoudenních výluk naplánovaných na víkendy v období od 16. května do 28. června. Pro výměnu nosné konstrukce mostu pak bude nutná nepřetržitá výluka železničního provozu v délce trvání 91 dní v termínu od 1. září do 30. listopadu letošního roku.

Na trati mezi Rumburkem a Sebnitzem v Ústeckém kraji proběhne celková rekonstrukce mostu přes Karolinino údolí v obci Vilémov u Šluknova. Ta zajistí udržení sjízdnosti této přeshraniční tratě v požadovaných parametrech.

Most o sedmi mostních otvorech měří 217,3 metru a pochází z roku 1904. V prvním a sedmém otvoru je kamenná klenbová konstrukce, ve druhém až šestém pak ocelová příhradová konstrukce. Nejvyšší výška mostu nad údolím je 34 metrů. Po 116 letech provozu se zejména jeho ocelové prvky dostaly na konec své životnosti. Proto je nutná rekonstrukce, aby trať mohla i nadále sloužit cestám za prací, do škol i na výlety. Nový most nijak nezmění krajinný ráz, bude ho tvořit ocelová příhradová svařovaná konstrukce ve stejném tvaru a v obdobných rozměrech, jako jsou ty stávající.

Kamenné žulové zdivo pilířů mostu bude celoplošně očištěno, přespárováno a posíleno injektážemi. Pro uložení nové ocelové nosné konstrukce se vybudují železobetonové úložné prahy. Stávající kamenné klenby budou sanovány shodně jako navazující spodní



FOTO archiv Správy železnic

REKONSTRUKCE PARDUBICKÉ VÝPRVNÍ BUDOVY SE BLÍŽÍ



FOTO archiv Správy železnic

Centrální komise Ministerstva dopravy schválila zatím investičně nejnáročnější záměr na obnovu nádražní budovy, konkrétně rekonstrukci památkově chráněné výpravní budovy v Pardubicích. Předpokládané investiční náklady se vzhledem k vysokým nárokům na památkovou ochranu vyšplhaly na 1,72 miliardy korun. Stavební práce by měly začít ještě letos a potrvají do roku 2025.

Rekonstrukce výpravní budovy naváže na již dříve schválenou modernizaci železničního uzlu Pardubice a dokončenou investici města, které vybudovalo v přednádražním prostoru multimodální uzel veřejné dopravy. Obálka budovy se dočká kompletní obnovy – tedy nových oken a dveří, střešních a fasády včetně původního keramického obkladu, to vše za přísného dohledu památkářů. Interiéry budou v co největší míře uvedeny do původního stavu, ale při splnění požadavků kladených na budoucí využití.

Změny pocítí i cestující. Veřejné prostory pokryje signál wi-fi, bude zmodernizován



FOTO archiv Správy železnic

informační systém pro cestující a díky nepřetržitému kamerovému dohledu nebo poplachovému zabezpečení a tísňovému systému dojde ke zvýšení bezpečnosti uvnitř objektu. Veřejnost se díky rekonstrukci může také těšit na rozšíření komerčních a gastronomických služeb v odbavovací hale. V čekacích prostorách bude nově samostatná čekárna pro matky s dětmi se zázemím. Kompletní rekonstrukcí projdou i místnosti pro provozovatele dráhy a dopravce, pro provozní potřeby budovy je navržen automatický parkovací systém. Cestující ocení doplnění tří eskalátorů na každé ze schodišť do podchodů (celkem tedy šesti) a výtahy pro potřeby bezbariérového přístupu do všech částí budovy.

MEZI OLDŘICHOVEM U DUCHCOVA A LITVÍNOVEM BUDOU ROZSÁHLÉ VÝLUKY

Revitalizace a elektrizace tratě Oldřichov u Duchcova – Litvínov se dostává do zlomového období. Po zimní přestávce zde začaly další plánované práce, jejichž součástí je i několik rozsáhlých výluk. Všechny souběžně odstartovaly v neděli 22. března a stýkají se ve stanici Louka u Litvínova.

První z výluk se týká rekonstrukce samotné stanice Louka u Litvínova, trvat by měla do druhé poloviny dubna. Další probíhá v úseku Litvínov – Louka u Litvínova. V rámci

ní proběhne rekonstrukce nadjezdu přes železniční trať, který je v nevyhovujícím stavu. Její ukončení je plánováno na 13. července. Třetí, nejrozsáhlejší výluka pak je v úseku Louka u Litvínova – Osek, potrvá do 11. listopadu. Zajistí zlepšení parametrů tratě a tím i bezpečnější a komfortnější železniční dopravu mezi Oldřichovem u Duchcova a oblastí Litvínova.

S revitalizací této podkrušnohorské železnice začala naše státní organizace loni v dubnu. Celkově úpravami projde přibližně 13,5 kilometru tratě. Ke zvýšení kultury cestování ve všech stanicích a zastávkách přispějí nová nástupiště v normové výšce 550 milimetrů nad temenem kolejnice. Přístup k vlakům bude plně bezbariérový. Vyšší bezpečnost provozu zajistí elektronické zabezpečovací zařízení 3. kategorie, traťová rychlost se zvýší až na 100 km/h. Dopravu budou dálkově řídit dispečeré ze stanice Teplice v Čechách. Součástí stavby je i vybudování trakčního vedení na dosud neelektrizovaném 1,5 kilometru dlouhém úseku mezi Loukou u Litvínova a Litvínovem. Dokončení prací je naplánováno na červenec příštího roku.



FOTO archiv Správy železnic

duben 2020
DOBŘÍŠ – MALÁ HRAŠTICE
21. února



Před polednem se na přejezdu mezi stanicemi Dobříš a Malá Hraštice střetl nákladní automobil SCANIA R410 s osobním vlakem 2012, kterým byla motorová jednotka Regionova 814.222. Ta při střetnutí vykolejila. Lehce zranění byli strojvedoucí i řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 10,5 milionu korun.

MĚSTEC KRÁLOVÉ –
CHLUMEC NAD CIDLINOU
21. února

Odpoledne se na železničním přejezdu mezi stanicemi Městec Králové a Chlumec nad Cidlinou střetl nákladní automobil VOLVO FH s osobním vlakem 15655, kterým byl motorový vůz 810.098. Ten při střetnutí vykolejil. Těžce byla zraněna jedna cestující, lehce pak dva zaměstnanci dopravy a tři cestující. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 3,4 milionu korun.

ŽABOKLIKY – KAŠTICE
21. února

Odpoledne se na přejezdu mezi Žabokliky a Kašticemi střetl dodávkový automobil Citroën Berlingo s vlakem R 1091, kterým byla motorová jednotka 628.319. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 900 tisíc korun.

VELKÁ BYSTŘICE
– HLUBOČKY-
MARIÁNSKÉ ÚDOLÍ



Po poledni se na přejezdu mezi stanicemi Velká Bystřice a Hlubočky-Mariánské Údolí střetl osobní automobil Renault Clio s vlakem R 1329, v jehož čele byl motorový vůz 843.002. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu a jeho dva nezletilí spolucestující.

ZDICE – LOCHOVICE
5. března

Odpoledne se na přejezdu mezi stanicemi Zdice a Lochovice střetl osobní automobil Citroën C3 s osobním vlakem 7910. Ten tvořila motorová jednotka Regionova 814.160. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 120 tisíc korun.

Spolupráce při přípravě železničního spojení Drážďany – Praha

Plánované nové železniční spojení mezi Drážďany a Prahou bude specifické nejen svými technickými a provozními parametry, ale také jedinečným způsobem spolupráce mezi Správou železnic a německým správcem železniční infrastruktury – společností DB Netz AG.

TEXT | Petr Provazník

Pro novou trať probíhá již od roku 2017 zpracování studie proveditelnosti, jejíž počátky sahají před vznik Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR i před zahájení intenzivní spolupráce s DB Netz. Na základě průběžných výstupů této studie bylo rozhodnuto o dalším sledování pouze těch variant, které přímo obsluhují Ústí nad Labem, a o zajištění podkladů pro další fáze projektové přípravy. Významným milníkem v přípravě nové tratě byl podpis Smlouvy o spolupráci v oblasti projektové přípravy stavby Nového železničního spojení Drážďany – Praha mezi Správou železnic a společností DB Netz AG a DB Energie GmbH z 16. prosince 2019. Uzávěřená smlouva definuje organizační strukturu společného projektu, pravidla koordinace, postupy zadávání veřejných zakázek v tzv. společném plánovacím prostoru, a to včetně způsobu úhrady nákladů nejen těchto zakázek, ale i ostatních s projektem spojených nákladů.

JE NUTNÉ VYPOŘÁDAT SE S ROZDÍLNÝMI NÁRODNÍMI PRAVIDLY
V této oblasti bylo velmi náročné nalezení funkčního a v obou právních systémech možného řešení. Zásadním rozdílem je zde právní zakotvení DB Netz AG v rovině akciové společnosti, která v mnoha ohledech vystupuje obdobně jako soukromý subjekt, a Správy železnic, státní organizace, jejíž postavení vyžaduje respektování národních pravidel bez ohledu na specifika přeshraničního projektu.

Podle uzavřené smlouvy budou obě organizace postupovat až do doby ratifikace mezistátní smlouvy.

SPOLEČNÉ ZADÁVÁNÍ ZAKÁZEK
Jedním z klíčových bodů uzavřené smlouvy je definice způsobu zadávání veřejných zakázek. V souladu se zákonem č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, budou organizace ve větší míře aplikovat tzv. společné zadávání. V praxi to znamená, že jednotlivé dokumentace, průzkumy, posudky a další výkony bude v prostoru společného plánování, který je tvořen Krušnohorským tunelem, zpracovávat vždy pouze jeden dodavatel, a to pro oba správce infrastruktury. Rozsah a parametry zakázek jsou připravovány podobně jako u dalších staveb na síti Správy železnic zaměstnanci samostatného oddělení přípravy VRT. Avšak prostřednictvím odboru mezinárodních vztahů, který za tento projekt zodpovídá, je zajišťována koordinace s německou stranou i externí revize legislativního postavení Správy železnic u těchto zakázek z pohledu německého práva. K objasnění tohoto způsobu zadávání potenciálním dodavatelům byla uspořádána předběžná tržní konzultace, která proběhla 15. ledna v Praze za až neočekávaného zájmu více než 70 českých i širokého spektra zahraničních společností. První zakázky na projektové řízení a hlavního dodavatele projekčních prací jsou již finalizovány a zadávací řízení proběhne v první polovině tohoto roku.

PŘED POVOLENÍM STAVBY MEZISTÁTNÍ SMLOUVA
Začaly také práce na návrhu mezistátní smlouvy, která bude řešit povolovací procesy stavby, zejména kompetence jednotlivých národních orgánů, způsob financování její realizace a pravidla provozování stavby, tedy také zcela nového hraničního přechodu. Smlouva je připravována Ministerstvem dopravy ČR a Spolkovým ministerstvem dopravy a digitální infrastruktury formou pracovní skupiny se zapojením obou správců infrastruktury. Aktuálně probíhá identifikace jednotlivých oblastí, které bude upravovat. Protože podle harmonogramu projektu je její účinnost očekávána již od roku 2025 a musí být ratifikována parlamenty obou zemí, návrh a věcné projednání smlouvy budou záležitostí následujících dvou let. Výzvou pro všechny na projektu zúčastněné jsou nejen specifika přípravy nových vysokorychlostních tratí, ale také rozdílná pravidla a zvyklosti přípravy staveb na české a německé straně. Obvyklé i nad rámec obecné legislativy interními předpisy kodifikované postupy jsou v mnoha případech vzájemně nekompatibilní a jak u Správy železnic, tak i u DB Netz jsou nevyhnutelná nestandardní opatření. Příprava nového železničního spojení je tak ukázkou konstruktivní spolupráce v otevřeném evropském prostoru a významnou zkušeností pro obě strany. Jejím výsledkem bude nové, rychlé spojení Prahy a Drážďan.

Křížovka o ceny

Tajenka opět ukrývá názvy dvou nádraží.

Na vaše e-maily čekáme do 17. dubna na adrese: redakce@sزدc.cz. I tentokrát mohou tři z vás získat knižní odměnu podle vlastního

výběru. Řešení únorové tajenky bylo: Sudoměř u Písku, Štáblovice. Výherci se stali Ondřej Kubart, Tomáš Šlampa a Zdeněk Procházka.

	PRAŽSKÁ SPZ	POLSKÁ ŘEKA	BŘEVNO	ZAOBLENÁ	TAVENINA	PROHNUTÁ DLAŇ, TROCHA	JUGOSL. SIDLO	CITOSLOVCE PŘEKVAPENÍ	HOLAND. TISKOVÁ AGENTURA	DRUŽEŽ	OŠATIT	SKICA	DVOJICE (KNIŽ.)	OBCHODNÍ AKADEMIE	INICIÁLY ZPĚVÁKA TUČNEHO
ANEBO (ZAST.)				TÚJE (BOTAN.)					PREZERVATIV						
ANGL. BYLINA				OBYVATEL ZAKAVKAZ- SKA					OZNAMOVAT						
				OPILEC					MUŽSKÉ JMÉNO (2. 10.)						
1. část tajenky													CHOBOTNATCI	KLÁŠTERNÍ OCHOZ	
	ÚDER (NA KLAVESNICI)	ROZMACH			TAHLE			ŠLEHNUTÍ	JEDNOTKA OBJEMU				KÓD SAUDSKÉ ARABIE		
		PŘÍTEL			SPZ JIČÍN				ŘADOVÁ ČÍSLOVKA				ŠVĚD. HISTORIK		
KONČETINA			MĚNA MACAA	ZNAČKA MILJOULLU		SPOJKA (KNIŽNĚ)	PES				NEPRAVĚ ZLATO (ŘÍDCE)				
				STRANA ÚČETNÍ KNIHY			DOMÁCKY OLGA				NA TOTO MÍSTO				
2. část tajenky												TENISOVÝ ÚDER			
												MOJI			
ÚZLABINA (ZAST.)					PODNIK VE VARNSDORFU						VLASTNÍ EMĚ				
PROSTĚ					PERSKÝ BÁSNÍK						DOMNÍVAT SE				

Výuku vysokoškoláků si bereme na sebe

Nové tváře se nejlépe získají tehdy, pokud na ně sami pozitivně zapůsobíme. S Lenkou Mulačovou z odboru řízení provozu jsme se zúčastnili zahájení výuky Odborného praktika v železniční dopravě a zároveň jsme se jí zeptali na to, v čem spatřuje největší přínos projektu.

TEXT **Eva Rubešová**

Jak vypadala příprava na zahájení výuky, respektive co všechno tomu předcházelo?

Pilotní projekt výuky Odborného praktika v železniční dopravě zahájilo v roce 2018 OŘ Olomouc ve spolupráci s O10 a Dopravní fakultou Univerzity Jana Pernera v Pardubicích jako reakci na nedostatek kvalifikovaných zaměstnanců na úseku řízení provozu. Po prvním zdařilém semestru odbornou výuku převzal pod svou záštitou O11. Volitelný předmět Odborné praktikum v železniční dopravě I (OP I) se vyučuje v letním semestru a je přípravou na odbornou zkoušku D-03 (výhybkář, signalista). Na něj navazuje v dalším akademickém roce Odborné praktikum v železniční dopravě II (OP II) a III (OP III), ty připravují k odborné zkoušce D-07 (výpravčí, traťový dispečer). Garant přípravy studentů z O11 připraví na základě předem dané osnovy rozvrh učiva včetně vlastních prezentací a studijních materiálů a obsazení jednotlivých bloků lektory. Na výuce se podílí lektori z řad zaměstnanců O11 a OŘ Praha, Olomouc, Brno i Hradec Králové.

Jakým způsobem jsou studenti vybíráni do výuky?

Volitelné předměty Odborného praktika jsou součástí studijního programu školy, v sylabech předmětů jsou uvedeny cíle předmětů i jejich náplň. Studenti jsou tedy

především informováni prostřednictvím studijní agendy a v prostorách univerzity jsou rozmístěny naše informační letáčky. Koncem kalendářního roku je pravidelně vyhlášována informační schůzka, které se účastní zástupci O10, O11, vedení fakulty a nyní již i úspěšní absolventi předchozích ročníků, kteří poskytují svou vlastní zkušenost a osobní doporučení. Klasické výběrové řízení se zde nekoná. Ke studiu předmětu se hlásí zejména ti, kteří mají o železnici zájem. Pouze zájemci o OP II, kteří neabsolvovali předchozí předmět, se účastní vstupního pohovoru a testu.

Věnujete se studentům také mimo vyučovací hodiny?

Kromě teoretické části, která se vyučuje v odborné učebně, musí studenti absolvovat také praktickou přípravu ve svých oblastních fideletstvích. Vedle toho mají možnost požádat o konzultace a opakování látky, a to jak u svých potenciálních kolegů na OŘ, tak i u garanta předmětu. Studenti se mohou účastnit mimo jiné i exkurzí a přednášek například na CDP Praha.

Jak dlouho a v jakém rozsahu bude výuka probíhat?

Teoretická výuka probíhá jednou týdně (zvlášť pro OP I a zvlášť pro OP II, případně OP III) přímo v učebně dopravního sálu Dopravní fakulty



FOTO: autorka

po dobu 13 týdnů, praktickou přípravu zajišťují jednotlivá OŘ ve svých provozních obvodech (5 směn v rámci OPI a 10 směn v rámci OPII-III). Před OPII je navíc vyžadována provozní praxe – 14 samostatných směn na pozici výhybkář/signalista pro utužení znalostí.

Kde všude bychom se mohli s odborným praktikem setkat?

Ve stejném duchu (OP I-III) spustilo letos výuku i OŘ Olomouc na Vysoké škole logistiky v Přerově. Personální odbor osloví i další vysoké školy, například Dopravní fakultu ČVUT nebo VŠTE v Českých Budějovicích. Obrovský potenciál představují i střední školy, na některých z nich už výuka probíhá pod záštitou dalších garantů výuky z jednotlivých OŘ.

V čem spatřujete význam poskytování obsahu výuky a lektorů ze Správy železnic?

Lektori Správy železnic jsou zárukou, že bude probrán rozsah znalostí daný Osnovou odborné způsobilosti příslušné zkoušky podle SŽDC Zam1. Volitelný předmět Odborné praktikum I-III navazuje na studium odborných předmětů v oblasti železniční dopravy (Technologie a řízení dopravy, Zabezpečovací zařízení, Dopravní prostředky, Dopravní infrastruktura a zařízení atd.), doplňuje je a rozšiřuje. Určitá připravenost studentů v tomto směru usnadňuje našim lektorům výuku. Studentům poskytujeme propojení teorie s praxí a bonusem navíc je možnost přivýdělků.

Z dopravní kanceláře mizí do světa modelové železnice

Radka Borůvku okouzila železnice už v dětství. Vábení neodolal a rozhodl se pro dráhu výpravčího. Aby toho nebylo málo, jeho byt postupně zaplňují desítky modelů nejen lokomotiv. Zkrátka železničář tělem i duší a Talent SŽDC za rok 2019.

TEXT **Tomáš Johánek**

Výpravčí a dnes i vyhledávač nových adeptů pro tuto náročnou profesi se k železnici dostal už v útlém dětství, jeho druhým domovem se stalo depo ČD v Trutnově. „Následně jsem se rozhodl jít na střední dopravní školu, využil jsem tehdejší stipendijní program Českých drah a o své budoucnosti jsem měl jasno,“ vzpomíná Radek Borůvka dnes. I když tak zcela jasno ne – původně chtěl

být strojvedoucím, ale nepravidelné směny a zejména nástupy na ně vedly k rozhodnutí o profesi výpravčího. Už v tu dobu měl železnici také doma, od malička se rovněž zabýval slevpováním modelů, postupně se dopracoval k výrobě těch složitějších, jeho sbírka se začala rozrůstat i o modely lokomotiv a vagónů. Zatím bohužel nemá své vlastní kolejiště, ale rozhodně si ho jednou

pořídí, až bude mít vyřešené bydlení. Jeho snem je vybudovat nějakou část Prahy se vším všudy, tedy i s budovami, tramvajemi a auty. V současné době má doma několik stovek modelů, některé vyrábí i na zakázku, s jinými se prezentuje na různých setkáních modelářů.

V jeho koníčku ho maximálně podporuje i přítelkyně Kristýna, která pracuje pro změnu... na železnici. Potkat ji můžete na chodbách

generálního ředitelství v Dlážděné ulici. Kristýna Radka doprovází také na různé akce, dokonce je sama i vyhledává. „Velice si toho vážím a jsem za ni vděčný. Vždy, když se bavím s kolegy modeláři, jen nevěřičně kroutí hlavou, kde jsem takovou slečnu našel,“ nedá na svou partnerku dopustit. Prozrazuje i to, že se dokonce podílí na výrobě některých modelů. Ale zpět k velké železnici. Radek Borůvka se rozhodl trochu potlačit původní povolání výpravčího a bude společně s kolegy předávat zkušenosti svým budoucím následovníkům. „Chystáme nové kurzy, chceme se také zaměřit na spolupráci se školami. Právě tu mám nově ve své agendě na OŘ Praha,“ říká. Na pozici výpravčího ale rozhodně nezanevřel, stále ho občas budete moci vidat tam, kde to bude potřeba, díky čemuž si udrží potřebné vědomosti. Tak ať se mu vše daří a řady výpravčích Správy železnic se dostatečně rozšiřují.



FOTO: archiv Radka Borůvky

SPOJILI JSME SE S ISIC. CO TO PRO NÁS ZNAMENÁ?

Už jste někdy slyšeli o ISIC? Jde o průkazku, jejíž držitel je zpravidla student vysoké školy, ale i středoškolák anebo učitel, získává řadu výhod, a to jak v České republice, tak i v zahraničí. Kromě slev je součástí toho i nabídka pracovních příležitostí.

Možná jste vy sami anebo vaše děti měli někdy v ruce tzv. ISIC kartičku (ISIC = International Student Identity Card), která vám zaručovala během studia na vysoké škole celou řadu výhod, jako například slevy do vybraných restaurací nebo obchodů. Nabídka těchto služeb se neustále rozšiřuje a nyní mohou čerpat výhody i učitelé anebo žáci středních škol.

Kromě nabídky slev a jiných výhod jsou na webu www.isic.cz profily top zaměstnavatelů v České republice a my jsme



FOTO: archiv Správy železnic (2x)



právem hrdí na to, že můžeme být mezi nimi. Studenti zde totiž hledají pracovní příležitosti anebo možnosti brigád a stáží. Díky této spolupráci máme jedinečnou možnost čerpat zkušenosti z komunikace se studenty a díky již vytvořené databázi kontaktů hledat nové kolegy z řad absolventů nejen partnerských škol po celé České republice.

Prohlédněte si náš profil v sekci příležitosti na www.isic.cz/prilezitosti/ a pošlete nám na adresu studenti@szdc.cz, jak se vám líbí. Ale co je nejdůležitější, řekněte o tom svým dětem, kamarádům a známým. Zkrátka ať se každý dozví o výhodách ISIC.

V plánu máme účastnit se mimo jiné řady akcí, které se pod hlavičkou ISIC budou po celý rok konat. O termínech a místech konání vám dáme včas vědět, a to prostřednictvím studentského webu www.szdc.cz/studenti.

Eva Rubešová

Město piva z jiného úhlu pohledu

Na západ Čech se už dávno nejezdí jen kvůli pivu. I když v současnosti procházejí některé plzeňské památky rekonstrukcí, pořád je z čeho vybírat. Děti zaujme interaktivní centrum Techmania, dospělí se zase mohou nechat inspirovat interiéry architekta Adolfa Loose.

TEXT **Pavel Tesář**

Do Plzně jsem se podíval poprvé jako středoškolačk ve druhé polovině osmdesátek. Byla to poněkud nechtěná návštěva. Měl jsem v plánu procestovat Šumavu po tamních lokálkách, ale starostliví rodiče mě nechtěli pustit samotného. Proto jsem se přidal ke spolužákům, kteří se na začátku prázdnin vydali na tehdy nesmírně populární folkový festival Porta. Konal se ve známém lochtotínském amfiteátru, tisíce návštěvníků proměnily okolní park v obří stanové městečko. A s nimi první noc i já, zarytý odpůrce životního stylu, který jsem nazýval pohrdlivě jako „kotlíkářský“. Na druhý den už jsem unavený z celonočního brnkání kytar všude okolo vyrazil na vlak směr šumavské hvozdy.

Na západ Čech jsem se podíval znovu až v době, kdy už jsem byl pravidelným konzumentem piva. Absolvoval jsem tedy téměř povinnou návštěvu Plzeňského Prazdroje a unikátního pivovarského muzea. Přímo pod ním jsem prošel i oblíbený prohlídkový okruh podzemím měšťanských domů, ve kterém se nejen skladovaly potraviny, ale také vařilo pivo.

DĚTI I MLÁDEŽ JAKO U VYTRŽENÍ

Kam ale zamířit při dalších návštěvách města? Kromě zlatavého moku jej proslavily také výrobky s okřídleným šípem, což už více než desetiletí připomínají přímo v jedné z bývalých továrních hal interaktivní expozice Techmania. Vystupuji z vlaku na Jižním předměstí a mířím deštivým dopolednem do oblíbeného Science Centra, které má za cíl popularizovat mezi dětmi na první pohled nezázřivné vědecké obory a současně poskytnout ucelený pohled na život současného člověka.

Původní výrobní halu z roku 1917 už obsadily skupiny dětí nejrůznějšího věku, na nudící se jedince nenarazím ani mezi pubertálními mladíky, kteří se stírají u pák skutečného bagru a snaží se nabrat do lžičky co nejvíce písku. Další se hned vedle snaží vyrovnat v běhu vybraným zástupcům živočišné říše.



Techmania Science Center sídlí v citlivě opravené bývalé tovární hale



Pohled na jídelnu se zrcadlovou stěnou v bytě Krausových

Předškolní děti zase trefují míčky stěnou s virtuálními záškodníky. Jejich jen o něco starší kamarádi pak napjatě sledují show s tekutým dusíkem.

PRVNÍ LOKOMOTIVA SE VRÁTILA NA MÍSTO ZROZENÍ

Mým prvním cílem je ale pochopitelně expozice s železničními vozidly. Obdivuji nablýskanou Laminátku S 699.001 z roku 1963, která byla nejen nejvýkonnějším strojem z Plzně, ale také velmi rychlým. Na trati z Brna do Břeclavi dosáhla v rámci zkoušek 203 km/h. V hale, ve které byla v roce 1928 vyrobena, nyní dlí na zaslouženém odpočinku lokomotiva E 424.001; ta je pro změnu zástupcem nejstarší řady elektrických hnacích vozidel. Bohatý výrobní program plzeňského strojírenského gigantu připomíná celá řada modelů, v životní velikosti je doplňuje renovovaný třínápravový trolejbus Škoda 3Tr3 z roku 1947, který čeká na své opětovné zprovoznění.

Exponáty vypadají lákavě, a tak se i já nakonec odvážu a postavím si svůj samonosný mostní oblouk nebo vyrobím vlastní vodní vír. Nakonec obdivuji v plné kráse kontroverzní umělecké dílo Davida Černého – Entropu. Osmiřetná obří instalace vznikla na počest českého předsednictví Evropské unie a vyvolala nevoli některých států, které se cítily být poškozeny tím, jak je provokativní umělec ztvárnil. V plzeňských podmínkách slouží jako zábavná pomůcka při poznávání map evropských zemí.



Interiér s barevnými kombinacemi v Brummelově domě

LOOSOVY INTERIÉRY, KTERÉ NENUDÍ

Zajímavou alternativu k pivním a technickým památkám představují zpřístupněné bytové interiéry, které navrhl za první republiky známý architekt Adolf Loos. Ucelenou ukázkou jeho tvorby přináší Brummelův dům v těsné blízkosti autobusového nádraží. Brněnský rodák nejprve zmodernizoval jeho vnější podobu, poté se zaměřil na interiér. V moderně pojaté vile vytvořil emfiládu, tedy průhled na sebe navazujícími místnostmi, který známe především z honosných zámků. Dále uvidíme pro Loose typické symetrické řešení místnosti s nadčasovým vestavěným i volně stojícím nábytkem, který se dochoval ve velkém počtu. Návštěvníky udiví promyšlené kombinace materiálů a použitých barev, stejně jako replika renesančního krbu vyrobená... z betonu.

Součástí druhého prohlídkového okruhu jsou byty Voglových a Krausových. Ty se skrývají za zdmi někdejších činžovních domů. Byt Voglových v Klatovské ulici tvoří repliky původního nábytku vytvořené podle dobových fotografií. Loos při jejich navrhování hledal inspiraci v různých historických obdobích. Unikátní travertinovou jídelnu tak například zdobí svícny ve tvaru labutí. V bytě Krausových v Bendově ulici můžeme obdivovat zrcadlové stěny, které společně se stropem z leštěných dřevěných desek opticky zvětšují místnosti, nebo ložnici s moderními vestavěnými skříněmi. Železničáři pak ocení noční stolky, které jako by vypadaly z vlakového kupé. Na romantické duše zase čeká tajný východ. Na Loosovy si zkrátka každý najde něco zajímavého.



Prototyp Laminátky z roku 1963



Třínápravový trolejbus Škoda 3Tr3

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



Vážení klienti, v souvislosti s měnícími se opatřeními ohledně nemoci Covid-19 průběžně aktualizujeme naše webové stránky i facebookový profil.

Největší počet rekreací se realizuje v letních měsících. Od chvíle podání objednávky až do 50 dnů před nástupem platí 10% stornopoplatky (v případě ČD Travel 50 dnů, u spolupracujících CK to může být i 65 dnů). Doporučujeme tedy klientům sledovat situaci a rozhodovat se až ve chvíli, kdy dochází ke změně ve stornopoplatcích.

Všem přejeme klidné dny a pevně věříme, že si všichni užijete krásnou a zaslouženou dovolenou.

Kolektiv ČD Travel



OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Nové zastávky

V budoucnu se rozšíří síť železničních zastávek o tři nová místa. Na základě podaných žádostí jsme schválili názvy budoucích železničních zastávek na trati č. 240 Brno – Jihlava. Mezi stanicemi Brno-Horní Heršpice a Střelice zde přibudou zastávky Brno-Starý Lískovec a Ostopovice. Na trati č. 149 Karlovy Vary – Mariánské Lázně vznikne mezi dopravou D3 Karlovy Vary-Březová a stanicí Karlovy Vary dolní nádraží zastávka Karlovy Vary-Aréna.

Důležité upozornění

Vzhledem k vyhlášení nouzového stavu a jednotlivým nařízením vlády upozorňujeme na to, že jsou až do odvolání zavedena opatření i na Drážním úřadu. Žadatele prosíme, aby pokud možno odložili svá podání, pokud nejsou nezbytně nutná. Ke komunikaci s úředníky doporučujeme využívat elektronickou formu (e-mail, datovou schránku), telefon či poštovní služby. V případech neodkladného osobního jednání je třeba si schůzku domluvit s úředníkem předem, a to prostřednictvím telefonu či e-mailu. Jakákoliv návštěva musí respektovat aktuálně platná nařízení vlády a hygienická pravidla.

