

# MODERNÍ ŽELEZNICE

**RYCHLÉ TEMPO**  
přípravy a realizace  
staveb bude  
pokračovat

02

**MODERNIZACE  
ŽELEZNICE**  
v údolí Berounky míří  
do své poloviny

04

**PLZEŇSTÍ HASIČI**  
mají specialisty  
na zásah v Ejpovickém  
tunelu

06



Vizualizace budoucí podoby stanice Česká Třebová

## Rekordní částka na investice umožní další rozvoj české železnice

Na obnovu tratí a stanic budeme mít letos k dispozici celkem 62,7 miliardy korun, tedy o téměř miliardu více než loni. Jen na investice půjde rekordních 39,3 miliardy korun, což umožní zahájit i rozsáhlé modernizační akce, jako je přestavba uzlu Česká Třebová.

TEXT | Tomáš Johánek (s využitím TZ)

Na české železnici začnou v roce 2025 další desítky důležitých staveb. Velkým milníkem bude zahájení výstavby prvních traťových úseků pro rychlost 200 km/h v rámci budování rychlého spojení mezi Brnem a Přerovem. Z hlediska bezpečnosti je třeba uvést na prvním místě spuštění výhradního provozu moderního vlakového zabezpečovače ETCS, ke kterému dojde v průběhu ledna na 600 kilometrech koridorových tratí. V roce 2025 bude pokračovat realizace projektu železnice na Letiště Václava Havla. K už probíhající stavbám přibude modernizace úseku z Prahy-Ružyně do Kladna. Naplno se rozběhne rekonstrukce hlavního nádraží v Hradci Králové a také uzlu Česká Třebová, který projde celkovou přestavbou odpovídající jeho významu

pro osobní i nákladní dopravu. Vedle již zmíněného zahájení modernizace železnice mezi Brnem a Přerovem začne letos také celková proměna přeshraničního spojení západních Čech a Bavorska, odstartuje rekonstrukce stávající trati mezi Plzní a Nýřany. Začnou rovněž práce na zkapacitnění a elektrizaci trati z Týniště nad Orlicí do Solnice.

### OPRAVÍ SE DALŠÍ DESÍTKY NÁDRAŽNÍCH BUDOV

I letos budou pokračovat opravy nádražních budov. Stavební práce aktuálně probíhají na třech desítkách nádraží, rozběhnou se na dalších více než dvaceti místech. Celkem půjde na jejich údržbu, opravy a rekonstrukce téměř 2,3 miliardy korun. „V současnosti obnovujeme například historicky cenné objekty

v Pardubicích, Ostravě-Vítkovicích, Jaroměři nebo Lovosicích, v rámci celkových modernizací vzniknou nová nádraží v Praze-Bubnech a Brně-Králově Poli. V letošním roce pak zahájíme rekonstrukci zbývající části Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží, úplně nový objekt začneme budovat v Mladé Boleslavi,“ popisuje generální ředitel naší organizace Jiří Svoboda.

### ŘADU ÚSEKŮ ČEKÁ RENOVACE

Několik úseků české železnice projde v letošním roce cyklickou obnovou, mimo jiné část tzv. pravobřežky mezi Nymburkem a Liběchovem nebo trať z Horní Lidče na státní hranici se Slovenskem. Hlavně pro nákladní dopravu bude významná cyklická obnova trolejového vedení mezi Úpořinami a Ohníčí v Ústeckém

### OPRAVÍ SE NAPŘÍKLAD ZUBAČKA DO KOŘENOVA

Dalších 19,25 miliardy korun půjde letos na opravy a údržbu tratí. Tato částka se ale ještě navýší o prostředky určené na odstranění povodňových škod. Mezi nejvýznamnější akce patří celková oprava ozubnicové dráhy z Tanvaldu do Kořenova, dále oprava trati Olbramovice – Sedlčany nebo kolejí a výhybek ve stanicích Příbram a Česká Kamenice. Obnova čeká také most přes řeku Jihlavu mezi stanicemi Jihlava a Jihlava město.

kraji a v úseku Nymburk seřaďovací nádraží – odbočka Babín. Začne také postupná výměna trolejového vedení na trati Tábor – Bechyně, prostá rekonstrukce pak proběhne v úsecích Olomouc – Blatec a Police nad Metují – Teplice nad Metují.

### PŘÍPRAVA VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ ZRYCHLUJE

Plným tempem bude letos pokračovat příprava vysokorychlostních tratí, z plánovaného počtu 750 km je nyní naprojektována už plná polovina budoucí sítě. Naposledy jsme vybrali projektanta poslední části vysokorychlostní trati z Prahy

do Brna, a to v úseku mezi Světlovou nad Sázavou a Velkou Bíteší. Současně začal geologicko-inženýrský průzkum v Prosenicích a Přerově-Čekyni na trase budoucí VRT Moravská brána. Na konci roku začaly také přípravy pro stejný průzkum v místě budoucího Krušnohorského tunelu. V nejbližší době se očekává také získání kladného stanoviska EIA, tedy posouzení vlivu stavby na životní prostředí, pro VRT Moravská brána. To umožní začít s výkupem pozemků. Aktuálně jsme už vyhlásili architektonickou soutěž na podobu plánovaného terminálu Kořenice-Bečváry VRT.



Vizualizace nové budovy ve stanici Mladá Boleslav hl.n.

### NOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD PŘINESL NĚKTERÉ NOVINKY

V polovině prosince začal platit nový jízdní řád, který přinesl celou řadu změn. Cestující ocení rychlejší jízdu po zmodernizovaných úsecích, obnovil se provoz na dalších tratích poškozených povodněmi. Poprvé například vyjely elektrické vlaky na celou zmodernizovanou trať z Brna do Zastávky u Brna. Ve spolupráci s dopravci došlo ke změně odbavování vlaků v osobní dopravě. Ty se nyní mohou rozjet v prvních sekundách minuty pravidelného odjezdu.

### HLEDÁME DODAVATELE PRO PRVNÍ ŽELEZNIČNÍ PPP PROJEKT

Ještě před koncem roku jsme vyhlásili výběrové řízení na dodavatele PPP projektu železničního spojení z Prahy-Veleslavína na Letiště Václava Havla. V první fázi musí zájemci doložit zkušenosti s obdobnými projekty, s vybranými uchazeči bude poté zahájen soutěžní dialog. Vítěz veřejné zakázky vybuduje a bude po dobu 25 let spravovat trať v úseku Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava Havla, novou stanici na letišti a také pokračování tratě ve směru na Kladno.



### BLÍŽÍ SE ZAHÁJENÍ VÝKUPU POZEMKŮ PRO VRT MORAVSKÁ BRÁNA

Naše organizace vypsala zakázku na zajištění majetkoprávní přípravy první stavby vysokorychlostní tratě. Úkolem vítěze bude zabezpečit uzavření kupních smluv na pozemky v úseku VRT Moravská brána, tedy mezi Prosenicemi a Ostravou-Svinovem. O zahájení procesu majetkoprávního vypořádání budou vlastníci znovu informováni dopisem. Následně dojde k vytyčení hranic pozemků potřebných pro stavbu. Části, které pro ni nebudou potřeba, zůstanou ve vlastnictví původních majitelů.

# Rychlé tempo přípravy a realizace staveb bude pokračovat i letos

**I v letošním roce bude pokračovat modernizace české železnice. Nejen na to, na kterých projektech se momentálně již pracuje a jaké se připravují, jsme se zeptali náměstka generálního ředitele pro modernizaci dráhy Mojmíra Nejezchleba.**

TEXT | **Tomáš Johánek**

### Můžete nejprve zhodnotit loňský rok z hlediska modernizace železniční infrastruktury? Jaké klíčové projekty se podařilo dokončit?

Loni jsme pokračovali v rekordním tempu realizace a přípravy investičních akcí. Pokud jde o již dokončené stavby, chtěl bych zmínit především železniční uzel v Pardubicích a trať do Stěblové s novým mostem přes Labe. Dokončili jsme také modernizaci části trati mezi Brnem a Havlíčkovým Brodem, konkrétně se jedná o úsek Vlkov u Tišnova – Křižanov a rekonstrukci stanice Vlkov u Tišnova. Připomenout je nutné také dokončenou rekonstrukci Branického mostu a přidání druhé koleje na něj i do přilehlého úseku či uvedení do provozu zcela nového mostu v Červené nad Vltavou přes orlickou přehradu. Dokončujeme stavbu mezi Střelicemi a Zastávkou u Brna, hotová je rekonstrukce stanice Vsetín. Pokud jde o stavby v realizaci, téměř dokončená je modernizace úseku Kladno – Kladno-Ostrovec, staví se nová stanice Praha-Bubny a navazující trať do nové zastávky Praha-Výstaviště, běží přestavba Masarykova nádraží a stanice Praha-Smíchov, pokračuje modernizace úseku Přebyslav – Pohled.

### Jaké jsou plány na letošní rok?

Letos budeme pokračovat v realizaci poměrně velkého počtu staveb, řada dalších se začne realizovat. Z připravovaných projektů bych chtěl zmínit především dvě stavby na rameni Brno – Přerov, konkrétně čtvrtou mezi Nezamyslicemi a Kojetínem a navazující pátou z Kojetína do Přerova. Zde už běží tendry na zhotovitele. Velmi rozsáhlá bude modernizace železničního uzlu Česká Třebová, kde se velmi brzy začne stavět, stejně jako na dvou stavbách na rameni Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice běží tendr na zhotovitele rekonstrukce stanice Hradec Králové hl. n. A určitě chceme pokračovat v realizaci projektu železnice na letišti a do Kladna, připravuje se zahájení stavby mezi pražskou Ruzyní a Kladnem. Dokončeny budou optimalizace trati Karlštejn – Beroun a také Čelákovice – Mstětice.

### Rozpočet určený na investice pro tento rok je opět rekordní. Máme finančně pokryté všechny plánované stavby?

Během letošního roku bychom měli mít k dispozici přes 34 miliard korun určených jak na samotnou realizaci, tak na projekty staveb, včetně přípravy výstavby vysokorychlostních tratí. Všechny



plánované investice máme v podstatě pokryté. Rozbíháme rekordní počet staveb, klíčové z hlediska zajištění nezbytného objemu financí pro nás budou především následující roky.

### Jmenoval jste poměrně hodně investičních akcí. Jaká je situace z hlediska dostupných kapacit stavebních firem? Je v tendrech z čeho vybírat?

Myslím si, že je zatím všechno v pořádku. U tendrů na zhotovitele žádné problémy nemáme, u většiny velkých staveb v tendrech zastrováváme ceny, zájemci se tedy nemohou dostat přes tuto hranici. Zatím to vychází velmi dobře. Kde trochu vidím problém, je nedostatek projektantů, a to zejména v technologických profesích. Týká se to například projektování zabezpečovacího či sdělovacího zařízení a je to dáno i tím, že ve velkém rozjíždíme instalace systému ETCS také mimokoridorové a regionální tratě. Připravujeme i hodně projektů prosté nebo běžné elektrizace na modernizované infrastruktuře.

### Hraje v tendrech stále největší roli nabízená cena, nebo půjdeme cestou, že se bude více přihlížet na nabízenou rychlost realizace projektu, jako tomu bylo například u opravy Branického mostu?

Určitě bychom chtěli jít cestou, kdy nebude rozhodovat pouze cena. Chceme využít možností, které nám dala novela stavebního zákona, některé procesy sloučit a přípravu i realizaci stavby tak urychlit. U některých akcí vypisovaných v tomto roce plánujeme nechat firmy pracovat v režimu

klíčové projekty dopravní infrastruktury. Podařilo se ho rychle rozjet, je velmi slušně obsazený i personálně, procesy fungují plynule. Trochu problém je s digitalizací stavebního řízení, ale i s tím si dokážeme poradit a věříme, že vše bude fungovat. Nezaznamenali jsme zatím žádný skluz, kdy by něco opravdu delší dobu stálo a nebyli jsme schopni dotáhnout do konce nějaké povolení.

### Loni jsme udělali řadu důležitých kroků k využití PPP projektů na železnici. Co nám přinese spolupráce se soukromým partnerem?

Je to především snaha zajistit zejména u velkých projektů alternativní zdroje financování, protože státní rozpočet má své limity. Zdá se mi, že velmi dobrým projektem na vyzkoušení této spolupráce je část budoucího spojení centra Prahy s letištěm a Kladnem. Jedná se o soubor čtyř staveb, které bychom mohli realizovat ve stejném čase. Dalšími projekty, které by se měly financovat tímto způsobem, jsou tři stavby mezi Brnem a Přerovem (modernizace trati na rychlost 200 km/h) a úseky budoucích vysokorychlostních tratí. Zatím máme schváleny tři úseky, a to VRT Moravská brána I a II a VRT Jižní Morava, kde jsme s přípravou jejich výstavby nejdále.

### Poslední otázka: co byste popřál všem zaměstnancům a uživatelům železnice do nového roku?

Hlavně aby byli spokojeni se službami železnice a my bychom se měli postarat o to, aby byla infrastruktura v co možná nejlepší kondici. A taky bych chtěl poprosit všechny o shovívavost při výlukové činnosti. Zaměstnancům Správy železnice, především pak úseku modernizace a spolupracujícím firmám, které se podílejí na investicích, bych chtěl popřát, ať máme dost síly, energie a odvahy k přípravě a realizaci takto velkého počtu staveb na železnici. A samozřejmě hlavně pevné zdraví a pohodu v osobním životě.

## ROZBÍHÁME REKORDNÍ POČET STAVEB, KLÍČOVÉ Z HLEDISKA ZAJIŠTĚNÍ NEZBYTNÉHO OBJEMU FINANČNÍ PRO NÁS BUDOU PŘEDEVŠÍM NÁSLEDUJÍCÍ ROKY.

Design & Build, kde by měly možnost vnést do celého procesu částečně nějakou vlastní invenci a tím vše urychlit a možná i zlevnit.

### Zmínil jste novelu stavebního zákona. Jak se projevila na našich stavbách?

Řekl bych, že pozitivní je určitě vznik Dopravního a energetického stavebního úřadu, který povoluje

### ING. MOJMÍR NEJEZCHLEB

#### náměstek GŘ pro modernizaci dráhy

Narodil se v roce 1963. V roce 1986 ukončil studium oboru konstrukce a dopravní stavby na Fakultě stavební VUT v Brně. Poté pracoval v různých provozních profesích v rámci stavební infrastruktury ČSD a ČD. V letech 2000 až 2008 působil na Generálním ředitelství ČD jako ředitel odboru traťového hospodářství. Po vzniku SŽDC se stal ředitelem odboru strategie. Současnou pozici náměstka zastává od července 2013. Má dvě děti a k jeho koníčkům patří vysokohorská turistika, lyžování a cyklistika.



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

## Na frekventovanou trať na Brněnsku vyjely elektrické vlaky

V polovině prosince skončila modernizace a elektrizace trati z Brna do Zastávky u Brna. Přestavba celého přibližně dvacetikilometrového úseku, který plní významnou roli v brněnské příměstské dopravě, umožnila přidání dalších regionálních spojů.

Na trať vyjedou moderní elektrické jednotky, díky zvýšení traťové rychlosti zvládnou ujet celou trasu za kratší dobu. Cestující ocení také pohodlný přístup na nástupiště ve všech stanicích a zastávkách. Modernizaci prošla jedna z nejstarších tratí v regionu, první vlaky vyjely z Brna do stanice s tehdejším názvem Boží Požehánání už v roce 1856. Už v letech 2020 až 2022 proběhla elektrizace úseku z Brna-Horních Heršpic do Střelic. Na ni navázala druhá etapa.

Práce zahrnovaly zdvoukolejnění a elektrizaci téměř desetikilometrového úseku ze Střelic do Zastávky u Brna. Rekonstrukcí prošly zastávky Omice a Rosice u Brna a stanice Zastávka u Brna. Nádraží v Tetčicích se rozdělilo na stejnojmennou zastávku a stanici bez nástupiště. Příklad k vlakům je zde úrovně přes přejezd, na ostatních místech zajišťují bezbariérový přístup výtahy nebo šikmé chodníky. Modernizace umožní zvýšit traťovou rychlost. Po instalaci ETCS, která už probíhá, vlaky zrychlí až na 120 km/h.



## V Olomouci se otevřel nový nadjezd nad železničním koridorem

Železniční i silniční provoz na předměstí Olomouce je bezpečnější díky novému nadjezdu, který už slouží automobilům i chodcům. Nahradil vytižený přejezd v Holické ulici a umožnil podstatné zvýšení plynulosti dopravy mezi městskými částmi Hodolany a Holice.

Práce probíhaly od poloviny loňského roku, stavba si vyžádala vybudování přeložky na silnici III. třídy v délce 468 metrů. Nový most tvoří ocelobetonová konstrukce. Po ní překonají koridor bezpečně nejen auta, ale díky vyhrazeným pruhům i cyklisté. Nechybí ani chodník pro pěší. Součástí prací byla také přeložka silnice spojující Holickou a Technologickou ulici.

Nový nadjezd prošel ještě před spuštěním provozu zatěžovací zkouškou, která měla za cíl ověřit statické funkce mostní konstrukce. Na zatížení se použilo šest čtyřnápravových nákladních automobilů, každý o hmotnosti 32 tun.

## Unikátní most přes orlickou přehradu je českým rekordmanem

Vlaky na trati mezi Tábořem a Pískem využívají nový most přes vodní nádrž Orlík. Jeho železobetonový oblouk má rozpětí 156 metrů a je tak největší v Česku. Nový most umožní nasazení moderních vlaků i návrat nákladní dopravy na tuto trať.

Nový most, nazvaný Schwarzenberský, umožní nasazení moderních souprav na osobních vlacích, zkrácení jízdních dob a také obnovení nákladní dopravy na celé trati z Tábořa do Písku. Stavba začala v lednu 2022, železobetonová oblouková konstrukce vyrostla v těsné blízkosti stávajícího mostu z roku 1889. Před zahájením provozu prošla zatěžovací zkouškou s využitím dvou historických lokomotiv, které disponují požadovanou hmotností.

Stavba mostu s výškou 69 metrů nad dnem Vltavy začala budováním základů. Na tábořské straně, kde jsou zasazeny hluboko do původní

skalní stěny, bylo při trhacích pracích nutné použít odstřelové horniny. Pro tuto fázi stavby se využilo snížení hladiny Vltavy v souvislosti s výstavbou nového přelivu na hrázi orlické přehrady. Následovala betonáž oblouku s využitím speciálního vozíku, který se posouval po už hotové části. Stavbaři nejprve provedli její vyztužení a následně zabetonovali a betonáž. Po propojení oblouku se dokončila stavba mostovky nad obloukem. Následná výluka se využila k napojení koleje na novou trasu. Stavbařům nyní zbývá dokončit jen terénní úpravy a rekultivaci území, tyto práce potrvají do jara.



## Nová budova v Aši nabízí cestujícím veškerý komfort

Lidé v Aši mohou využívat moderní nádražní budovu, která je součástí tamního dopravního terminálu. Výstavba nového objektu začala před dvěma lety, cestujícím nabízí potřebné zázemí i bezbariérový přístup. Na práce letos navázala rekonstrukce zastřešení.

Novostavba ve stanici Aš nahradila nevyhovující objekt ze 70. let minulého století. Vznikla moderní budova, která je bezbariérově přístupná. Uvolněná plocha se využila pro vybudování parkoviště s kapacitou 23 míst včetně stání pro dobíjení elektromobilů. Stavbaři provedli také rekonstrukci zastřešení na nástupišti, které využívají vlaky ve směru na bavorský Selb.

Přínosem stavby je nejen zvýšení komfortu pro cestující, ale také téměř nulové provozní náklady na budovu. Na její střechu a stěny se navíc osadily fotovoltaické panely, které se využijí pro pokrytí vlastní spotřeby elektřiny. Díky společné investici s městem Aš vznikl přímo v prostoru stanice terminál autobusové a vlakové dopravy. Jeho novou dominantou se stala hodinová věž, která je situována proti Nádražní ulici.



# Modernizace železnice v údolí Berounky míří do své poloviny

V údolí Berounky mezi Karlštejnem a Berounem pokračuje modernizace trati, která přinese vyšší bezpečnost a spolehlivější cestování. Stavba se blíží do své poloviny, pojďme se tedy podívat, jak probíhá. Hotovo bude ve druhé polovině roku 2026.

TEXT | Tomáš Johánek

Stavební stroje se na tomto úseku velmi vytížené trati mezi Prahou a Berounem objevily poprvé před více než rokem. Pusťily se do obnovy úseku s délkou přes sedm kilometrů a jednou zastávkou v Srbsku. Specifikem zahajované stavby je, že se nachází v úzkém údolí řeky Berounky, navíc na území CHKO Český kras. Pro zvýšení bezpečnosti provozu je nutné sanovat a zajistit skalní masivy nad tratí, zejména v okolí obce Tetín. Svou podobu zcela změní zastávka Srbsko, která získá bezbariérová nástupiště, celkovou rekonstrukcí projde tamní podchod. Traťová rychlost se po aktivaci evropského zabezpečovacího ETCS zvýší na 130 km/h.

## MENŠÍ DOPAD NA PROVOZ

Pozitivní zprávou pro cestující je, že se práce odehrávají bez úplného přerušení provozu. Kolem pracovních míst je možné jezdit rychleji, než v takových případech bývá, namísto běžně používaných 50 km/h se díky zavedeným opatřením projíždí osmdesátkou. Tím se snižují dopady stavby na pravidelnost vlaků. Bezpečnost

stavebních dělníků pak pomáhá zajistit varovný systém ATWS (Automatic Track Warning System), který upozorňuje na přijíždějící vlak. Celé staveniště je rozdělené na varovné sektory dlouhé několik set metrů. Pohyby vlaků zaznamenávají kolejové kontakty připojené k vysílači. Z něj se pak přenáší signál do zařízení, které spustí akustickou a vizuální výstrahu. Odjezd vlaku ze staveniště se detekuje opět automaticky, případně manuálně stavebním personálem.

## CESTUJÍCÍM UŽ SLOUŽÍ NOVÁ NÁSTUPIŠTĚ V SRBSKU

Prakticky od počátku stavebních prací se v celém rekonstruovaném úseku jezdilo po jedné koleji, což výrazně omezilo propustnost trati a projevilo se zejména na provozu regionálních vlaků mezi Prahou a Berounem. V polovině října se zprovoznila nová odbočka Lom, od stejného data slouží cestujícím také nová nástupiště v Srbsku. Už v létě proběhla aktivace nového staničního zabezpečovacího zařízení ve stanici Karlštejn, kde svému účelu dosloužila obě stavědla. Dále



byla dokončena výstavba nových trakčních podpěr a nyní dochází

k instalaci trolejového vedení. Mezi novou odbočkou a Berounem jsou ve druhé traťové koleji opraveny propustky a mosty. Sanace skal je hotová zhruba ze dvou třetin. V následujícím období proběhne rekonstrukce železničního svršku a spodku v úsecích Karlštejn – odbočka Lom (1. i 2. TK) a odbočka Lom – Beroun (1. TK) a dále instalace traťového zabezpečovacího zařízení v celém modernizovaném úseku. V letošním roce proběhne

také modernizace jediného přejezdu na stavbě, konkrétně v obci Srbsko. Práce běží podle plánu, největší potíže zatím způsobila řeka Berounka, která v srpnu částečně zaplavila přístupové komunikace. Jedním z pomocníků při rekonstrukci je unikátní sanační stroj AHM 800R, který dokáže současně obnovit železniční svršek i spodní stavbu přímo na místě bez nutnosti zdoluhavé přepravy materiálu, což výrazně zrychluje celý proces.



## Správa železnic má novou korporátní strategii

S platností a účinností od 21. listopadu 2024 má naše organizace novou korporátní strategii s mottem **Bezpečná, moderní a udržitelná železniční infrastruktura. Jedná se o nástroj managementu, který určuje základní směr dalšího rozvoje a hlavní opatření k jeho realizaci.**

TEXT | Roman Štěrba

Strategie systematicky rozvíjí agilnost organizace v zájmu uspokojování nových potřeb a požadavků kladených na železniční dopravu. Je také základem pro kvalifikované stanovení měřitelných, a tedy kontrolovatelných cílů, kterých chce organizace dosáhnout. Stanovuje také opatření, jak strategických cílů dosáhnout. Plnění těchto opatření se bude vyhodnocovat čtvrtletně prostřednictvím akčního plánu.

Mezi základní strategické cíle patří především výstavba

vysokeychlostních tratí a rychlých spojení, rozvoj konvenčních drah, především zvyšování jejich kapacity a také traťových rychlostí, rozvoj elektrizace a elektrické trakce včetně výstavby dobíjecích stanic či zajištění infrastrukturních předpokladů pro multimodální nákladní dopravu. Sem patří zejména zajištění překládkových míst a terminálů nebo modernizace seřadovacích stanic pro hospodárnou, účelnou a efektivní přepravu jednotlivých vozových zásilek.

Dalšími strategickými cíli jsou diagnostika a prediktivní údržba dráhy, rozšíření a plánování kapacity dráhy s cílem optimálního využití dostupné kapacity sítě či zajištění bezpečnosti na železnici s využitím digitalizace cestou omezování vlivu pochybení lidského činitele, klíčovou prioritou je posilování automatizace. Hlavními projekty v tomto směru jsou například instalace systémů ETCS a FRMCS, zvyšování stupně zabezpečení železničních přejezdů a jejich redukce, rozvoj situačního



centra nebo využívání inteligentních dopravních systémů (ITS).

Strategie rovněž počítá s rozvojem zařízení služeb pro dopravce a cestující se zřetelem na multimodalitu, s důrazem na kybernetickou bezpečnost, s rozvojem energetického managementu, se zvyšováním energetické účinnosti, s aplikací obnovitelných zdrojů energie a se

snižováním produkce odpadů. Neoddělitelnou součástí strategie je i posílení komunikace se zaměřením na povědomí o značce, korporátní identitu a vztahy s médii či komunikace se zaměstnanci.

Dokument Strategie státní organizace Správa železnic je dostupný na eDAP.

# Nádraží u Královské obory dostalo šanci na nový život

První stanicí za Prahou na dráze pražsko-drážďanské Severní státní dráhy (NStB) se stala v roce 1850 Bubenč. Malé nádraží na okraji Královské obory (Stromovky) si dodnes uchovalo tak trochu venkovskou atmosféru.

TEXT **Marek Binko**

Stavbu tratě podle projektu Jana Pernera zahájily stavební firmy bratří Klei-nů a Vojtěcha Lanny v roce 1845, jen pár dnů po příjezdu prvního vlaku z Olomouce do Prahy. Od Buben až do Bubenče vede trať po náspu, který byl vybudován na severním okraji Královské obory částečně na břehu Vltavy a jejího ramene, přesto ale byla malá část obory železnici odříznuta. Čerstvá zkušenost z obrovské povodně z března 1845 vedla k navýšení nivelety tratě o 1,5 až 2 metry, což se vyplatilo i v srpnu 2002. Umístění dráhy i nádraží muselo být se správou Královské obory složitě projednáno. Stromovka byla sice od roku 1804 přístupná veřejnosti, ale byl zde i letohrádek sloužící k rekreaci nejvyššího

úředníka českého království – nejvyššího purkrabího, resp. místodržitele.

Výpravní budova navržená architektem NStB Antonem Jünglingem byla jednoduchá, patrová v empírovém slohu. Na budovu na drážďanské straně navazovala dřevěná letní čekárna pro davu výletníků z Prahy. Na pražské straně byla v roce 1877 přistavěna přízemní část pro dopravní kancelář. V roce 1897 byla po celé délce budovy směrem ke kolejím přistavěna otevřená veranda a o dva roky později byla letní čekárna přestavěna na uzavřenou zděnou, na kterou následně navázala přístavba restaurace, čímž se stavební vývoj budovy uzavřel. Nádraží

FOTO autor



Moderní železnice

v Bubenči využíval bývalý císař a poslední korunovaný český král Ferdinand I. (V.) Dobrotivý pro cesty na zámky v Ploskovicích a Zákupcech, kdy používal vlak do Lovosic a později také do Srní u České Lípy (tehdy se nádraží jmenovalo Zákupy-Mimoň).

Genius loci bubenečského nádraží dotváří i tajemný zářez v protějším kopci Pecka, kudy vedla vlečka do papírny v Císařském mlýně, nebo obytná budova pro drážní zaměstnance z přelomu 19. a 20. století u úzkého podjezdu Mlýnské ulice. Půvabně jej zachytil malíř, grafik a ilustrátor Jiří Bouda (1934–2015), který zde koncem 50. let pracoval jako signalista.

Koncem 80. let bylo elektromechanické zabezpečovací zařízení dotýkané právě Jiřím Boudou nahrazeno reléovým, dálkově ovládaným z Prahy-Holešovic, přičemž byla zrušena manipulační kolej před výpravní budovou. Práce však bylo stále dost. Často zde čekaly nákladní vlaky na volný průjezd Prahou a některým se navíc přidávaly postrky. S modernizací trati byla v roce 2014 stanice změněna na výhybnu a pro cestující začala sloužit zastávka Praha-Podbaba na roztockém zhlaví. Osířelou výpravní budovu koupilo v roce 2018 hlavní město Praha a předalo do správy Městské části Praha 6, která tu letos otevřela multifunkční centrum s názvem Stanice 6.

## Co se děje v regionech

### NA BLATENSKÝCH TRATÍCH JE AKTIVNÍ SYSTÉM ETCS STOP

V pátek 13. prosince došlo k aktivaci systému ETCS STOP na tratích vedoucích z Blatné do Břežnice, Strakonice a Nepomuku a přímo v samotné stanici Blatná. Díky tomu se zvýšila úroveň jejich zabezpečení. Způsob řízení se nemění a zůstává dálkové ovládání provozu z Blatné.

V rámci stavby se doplnilo stávající zabezpečovací zařízení traťovou částí ETCS, pro napojení přepínatelných balíz se vybudovala nová kabelizace mezi stavědlovou ústřednou a jednotlivými balízami. Technologie byla umístěna ve stávajícím technologickém objektu v Blatné.

Systém ETCS STOP aplikovaný na tratích řízených a organizovaných podle předpisu SŽ D1 nevyužívá komunikační rádiový systém GSM-R. Funguje na principu bodového zabezpečení jízdy vlaku. K přenosu informací závislých na návštěvách hlavních návěstidel dochází pomocí přepínatelných balíz v určitých bodech.

Radka Pistoriusová



### TRAŤ ZDICE – PŘÍBRAM PROŠLA ZÁSA DNÍ PROMĚNOU

Na počátku prosince skončila náročná obnova trati mezi Zdicemi a Příbramí, která trvala několik měsíců. Hlavním cílem stavebních prací byla obnova železničního svršku a propustků.

Významným mezníkem se stala také kompletní rekonstrukce mostu v Příbrami. Díky těmto zásahům se výrazně prodloužila životnost trati a současně se zvýšila její kapacita. Cestující se tak mohou těšit na rychlejší a pohodlnější cestování. Důležitým důvodem této rozsáhlé investice byla příprava na plánovanou elektrifikaci trati Zdice – Písek. Ta je nyní připravena na náročnější provoz elektrických vlaků, což přinese další zlepšení kvality železniční dopravy v regionu.

Tereza Cabicarová

### OPRAVA VJEZDOVÉ KOLEJE V ČESKÉ TŘEBOVÉ

V závěru loňského roku proběhla komplexní oprava vjezdové koleje č. 100 v České Třebové. Ta již byla ve špatném stavu, zejména kvůli jílovitému podloží, opotřebovaným kolejnicím a dožilým dřevěným pražcům. Nefunkční odvodnění situaci dále zhoršovalo.

Během oprav se demontoval starý kolejový rošt, který nahradily nové betonové pražce a kolejnice. Štěrkové lože bylo pročištěno, popřípadě vyměněno. Kolej je po svaření bezстыková. Součástí oprav bylo i vyčištění odvodňovacích příkopů včetně jejich částečného zadláždění, což zlepšil odtok vody a stabilitu železničního spodu.

Realizované práce výrazně zvýšily spolehlivost, bezpečnost a životnost železniční infrastruktury v České Třebové.

Marie Řeháková



### V ČESKÉ KAMENICI JSOU NOVÉ VÝHYBKY NA POLYMEROVÝCH PRAŽCÍCH

V polovině října proběhla ve stanici Česká Kamenice montáž dvou výhybek na polymerových pražcích STRAIL®way. Jedná se o poměrně unikátní záležitost, jde totiž o teprve druhý případ, kdy se použily tyto výhybky na síti Správy železnic.

První výhybky vložené na polymerových pražcích byly položeny v rámci provozního ověření ve stanici Bohumín. V České Kamenici se opravil železniční svršek i spodek, obnovou prošly i nástupiště, mostní stavby a prvky infrastruktury sdělovací a zabezpečovací techniky.

Použití polymerových pražců je vyvoláno i hrozícím zákazem kreosotových olejů, které se používají na impregnaci standardních dřevěných pražců. Na možné rozšíření tohoto materiálu na síti Správy železnic bude mít vliv výsledek provozního ověření, vývoj ceny a také jeho trvanlivost.

Ivana Canincová



**PRAHA-MALEŠICE**  
**1. listopadu**

Dopoledne projel ve stanici Praha-Malešice vlak Pn 53051 odjezdové návěstidlo S1 s návěstí Stůj a bočně se srazil s projíždějícím vlakem Nex 61020. Lehce zraněn byl strojvedoucí vlaku Pn 53051. Škoda byla předběžně vyčíslena na 3 miliony Kč.

**HEŘMÁNKY – ODRY**  
**4. listopadu**

Na přejezdu mezi stanicemi Heřmánky a Odry se dopoledne střetl Os 13305 s nákladním automobilem Scania G420. Při střetnutí byli zraněni 4 cestující. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,4 milionu Kč.

**ČESKÁ TŘEBOVÁ**  
**14. listopadu**

V nočních hodinách v obvodu stanice Česká Třebová projel posunový díl seřadovací návěstidlo Se351 a srazil se se skupinou tří odstavených elektrických lokomotiv. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 300 tisíc Kč.

**ČESKÁ TŘEBOVÁ**  
**22. listopadu**

Nad ránem vykolejila v obvodu stanice Česká Třebová motorová jednotka řady 814 na výhybce číslo 15. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 350 tisíc Kč.

**LHOTKA U MĚLNÍKA – MŠENO**  
**23. listopadu**

Na přejezdu mezi Lhotkou u Mělníka a Mšenem se dopoledne střetl Os 8516 s osobním automobilem Volkswagen Caddy, ve kterém byl usmrčen řidič a jeho spolujezdkyně. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 800 tisíc Kč.

**KOSTELEČ NA HANÉ – PTENÍ**  
**28. listopadu**

Dopoledne se na přejezdu mezi Kostelcem na Hané a Ptením střetl Os 24720 s osobním automobilem Chrysler Grand Voyager, ve kterém byl zraněn řidič a jeho spolujezdkyně. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 360 tisíc Kč.

**VÝHYBNA DLUHONICE**  
**30. listopadu**

V nočních hodinách projel ve výhybně Dluhonice Pn 55248 odjezdové návěstidlo L6 s návěstí zakazující jízdu, řízla a poškodil výhybku č. 27. Nikdo nebyl zraněn, škoda na poškozené výhybce byla předběžně vyčíslena na 4,5 milionu Kč.

# Plzeňští hasiči mají specialisty na zásah v Ejpovickém tunelu

**Přímo v areálu plzeňského depa sídlí jedna z jednotek našich drážních hasičů. Má celkem 55 zaměstnanců, šest hasičů je připravených na zásah v nejdelším tunelu na české železniční síti. Není to ale jediná zajímavost této jednotky, která má poměrně rozsáhlý akční rádius.**

TEXT **Tomáš Johánek**

Území ohraničené Železnou Rudou Alžbětínem, Českou Kubicí, Horažďovicemi, předměstím, Zdicemi, Blatnem u Jesenice a Ošelinem je regionem, kde můžete potkat drážní hasiče s domovskou adresou Plzeň. Při pohledu do jejich garáže nás vedle klasické výjezdni techniky, jeřábu, kontejnerů určených pro technické zásahy či například likvidaci chemické havárie a vozu s vybavením pro nakolejování vykolejených drážních vozidel zaujalo velitelské auto. „Jeho velkou výhodou je, že poskytuje veliteli směny variabilitu. Pokud je více výjezdů najednou, může si vybrat zásah, který momentálně potřebuje jeho větší pozornost,“ říká zástupce velitele plzeňských drážních hasičů Michal Chovan. Velitelské vozidlo obsahuje zařízení potřebné pro vytvoření štábu, dron, lépe vybavenou lékárníčku a další pomůcky. V případě potřeby také může přejíždět od jednoho zásahu k druhému.

**EJPOVICKÝ TUNEL SI VYŽADUJE SPECIALISTY**

Region pod dohledem drážních hasičů z Plzně obsahuje několik specifik, mezi která patří například náročný úsek tratě v okolí Plasů, kde se v údolí Střely střídají tunely a mosty, což velmi znesnadňuje přístup hasičů v případě mimořádné události. Nejen v zimě jsou pak obtížně přístupné některé úseky mezi Klatovy a Železnou Rudou-Alžbětínem. Pod Špičákem leží druhý nejdelší jednokolejový tunel na české



železniční síti, jehož délka přesahuje 1,8 kilometru. Ve srovnání s rekordmanem u Ejpovic ale není takovým rizikem, protože zde není taková frekvence vlaků, chybí trolejové vedení a nejezdí se tady ani tak rychle. Naopak Ejpovický tunel s délkou přes čtyři kilometry, kde jezdí jeden vlak za druhým rychlostí až 160 km/h, si vyžaduje zvláštní pozornost hasičů. „Máme šest hasičů vyčleněných jen pro případný zásah v tomto tunelu. Jejich úkolem je v případě potřeby zajistit bezpečný zásah v tunelu pro ostatní hasiče, tedy především zkratovat trolejové vedení a uvést do bezpečného stavu lokomotivu nebo v tunelu uvízlý vlak,“ pokračuje Michal Chovan. Tito hasiči se samozřejmě podílejí i na dalších činnostech jednotky, musí být ale vždy k dispozici v dojezdové vzdálenosti.

**PLANÉ POPLACHY SE JIŽ PODAŘILO ELIMINOVAT**

Zejména na začátku provozu byl Ejpovický tunel proslulý planými poplachy. To se již podle Michala Chovana podařilo výrazně omezit, jejich počet se nyní pohybuje v řádu jednotek případů za rok. „Když například dlouhodobě prší, na výjezdu z tunelu na Prahu se udělá

mlha a systém ji pak vyhodnocuje jako pohyb v tunelu. Pokud se nějaký čas vozí například štěpka, nashromáždí se uvnitř a její rozvíření pak systém opět může vyhodnotit jako pohyb v tunelu a vyhlásí poplach,“ popisuje některé případy Michal Chovan. Skutečně závažných zásahů bylo naštěstí pouze několik, za zmínku stojí požár brzd vlaku, pohyb osob, divoké prase nebo cestující, který zatažením za záchranou brzdu způsobil zastavení vlaku a následný výstup ostatních cestujících vytvořil nebezpečnou situaci. Plzeňští hasiči zasahují nejen u požárů železničních vozidel a objektů nebo při nehodách drážních vozidel a střetech na železničních přejezdech, ale také odstraňují například následky přírodních jevů. Při letošních povodních byl plzeňskou jednotkou vytvořen odřad, který zasahoval při čerpání lagun v Ostravě a Bohumíně. V rámci zajištění bezpečnosti železniční dopravy odstraňují nebezpečné stromy, ale také uvolněné kameny nad tratí nebo rampouchy a další jevy ohrožující provoz na tratích i v prostorách nádraží a všude tam, kde se pohybují zaměstnanci železnice a cestující. V rámci IZS vyjíždějí také požárům a dopravním nehodám i mimo Správu železnic.

## Vyšla již jedenáctá edice VTS Správy železnic

**Naše státní organizace vydala již jedenáctou edici Vědeckotechnického sborníku (VTS) Správy železnic. Ten navazuje na 47 čísel VTS Českých drah. Nejnovější vydání obsahuje celkem devět příspěvků souvisejících se železniční dopravou a infrastrukturou.**

TEXT **Roman Štěrba**

Příspěvek Implementace výkaznictví o udržitelnosti dle ESRS u Správy železnic zdůrazňuje snahu organizace od roku 2021 systematicky se věnovat implementaci transparentního nefinančního výkaznictví o udržitelnosti v kritériích ESG. Článek Průmyslová bezpečnost OT nastiňuje základy průmyslové bezpečnosti provozních technologií vč. legislativního ukotvení a uvedení vybraných metodik. Další text se věnuje pokračování historie napájecího jednofázového systému 50 Hz v Československu a ve světě ve 40. a 50. letech 20. století pohledem dobových odborných textů.

Příspěvek Snížení energetické náročnosti a ekologické zátěže ze železniční dopravy prostřednictvím přípravy infrastruktury pro vlaky na alternativní pohon rekapituluje výsledky projektu výzkumu, vývoje a inovací řešeného společně VŠB TU Ostrava a Správou železnic

ve vazbě na snahy o udržitelnou mobilitu prostřednictvím snižování emisí z dopravy. Další text nastiňuje možnosti, jak zvýšit podíl železnice na přepravě osob v ČR aktivním zapojením do tvorby dopravní politiky státu.

Text Bezemisní a nízkemisní vozidla pro železniční dopravu připomíná, že úkolem dopravy je zajistit od roku 2050 mobilitu osob a věcí bez fosilních paliv. Zásadní výhodou železnice je technologicky zvládnutá a velmi rozšířená liniová elektrizace. Její další rozvoj je základním trendem dekarbonizace železniční dopravy. Doplnkovými trendy jsou dvouzdrojové trakční jednotky trolej/akumulátor (BEMU) a dvouzdrojové (duální) lokomotivy trolej/diesel. Příspěvek Kombinovaná přeprava se zaměřuje na přiděl kapacity pro železniční tratě a na vhodné železniční vozy, které odpovídají používaným intermodálním přepravním



jednotkám. Příspěvek O kontrolních činnostech sleduje souvislosti mezi řízením a kontrolními činnostmi a zkoumá jejich funkce v řízení podniku. Věnuje se též smlouvě o kontrolní činnosti. Článek Automatické řízení vlaků pak analyzuje systémy automatického řízení vlaků se zaměřením na ETCS.

Jedenáctá edice VTS SŽ je k dispozici na webu: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/vts>

## Studentům jsme ukázali kalibrační středisko CTD

Se šestnácti středoškoláky z partnerské střední školy v Kutné Hoře jsme se podívali pod pokličku regionálního kalibračního pracoviště Centra techniky a diagnostiky (CTD) v Nymburce. Kromě konkrétních kalibrací a měření se studenti seznámili také s dalšími činnostmi Správy železnic.

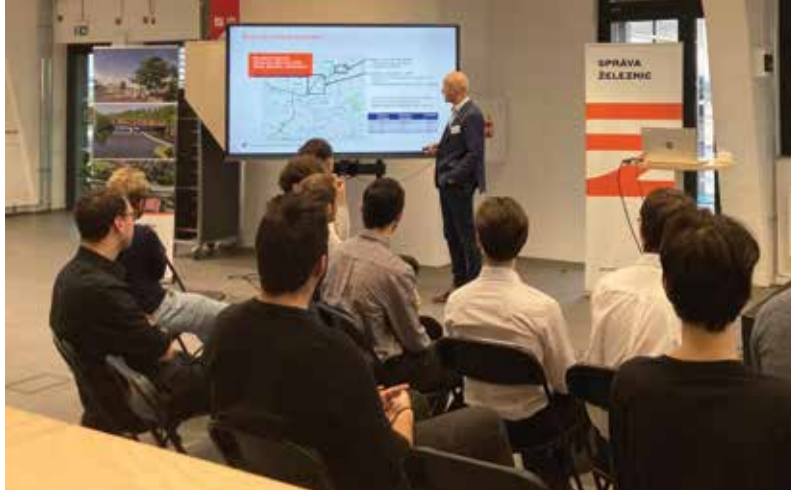
TEXT **Eva Rubešová**

Exkurze pro šestnáct studentů třetího ročníku a dva pedagogy byla rozdělena na dvě části – teoretickou a praktickou. Na úvod nechyběla ani prezentace Správy železnic, její činnosti, organizační struktura a nabídka pro studenty. Cílem bylo přiblížit profese na dráze, pro které by se budoucí absolventi partnerské VOŠ, SPŠ a JŠ Kutná Hora mohli jednou rozhodnout.

Vedoucí specializovaného střediska Jaroslav Kopecký spolu se svým týmem seznámil přítomné s prováděnými činnostmi, principem

kalibrace, metodikou i legislativou. Jeho kolegové si připravili zajímavou formou přiblížení jednotlivých laboratorů, konkrétní kalibrační postupy a procesy či softwarovou podporu při provádění kalibrací.

Praktická část byla zaměřena na prohlídku pracovišť, kde se zajišťuje výkonná metrologie prostřednictvím kalibračních laboratorů v oborech veličin mechanických (délka, síla), termodynamických (teplota, vlhkost, tlak) a elektrických (napětí, proud, odpor) a dále frekvence a času.



## Technický workshop je vstupenkou na exkluzivní stáže

Pátý ročník Technického workshopu Správy železnic se letos konal poslední listopadový den v Plzni. Tématem byla chystaná novostavba Berounského tunelu, a to včetně všech technologií. Mezi šestnácti vysokoškoláky jsme vybírali ty nejlepší do programu tříměsíční stáže.

TEXT **Eva Rubešová**

Zkušenosti z praxe, workshop, moderní prostory technologického parku TechTower a vynikající catering. Účastníkům opravdu nic nechybělo. Dostalo se jim zábavného a edukativního programu od lektorů, kteří znají problematiku stavby z první ruky. Po celou dobu se jim naplno věnovali, zkušeně je vedli a předávali jim své znalosti. V rámci workshopu byli studenti rozděleni do týmů, ve kterých řešili projekt Berounského tunelu z různých úhlů pohledu a hledali optimální řešení realizace.

Studenty jsme podrobili také „výslechu“. Cílem bylo prověřit jejich zájem o železnici a o fungování správce infrastruktury. Všichni si vedli skvěle. Mentory z řad Stavební správy západ jednoduše přesvědčili o svých znalostech a neotřelém pohledu na řešení modernizace české železnice.

Nejlepší ze zúčastněných studentů získají místo v programu exkluzivní tříměsíční placené stáže. Během ní budou spolupracovat se špičkami v oboru, podívají se na veřejnosti nepřístupná místa ze světa železnice a otevřou si dveře ke kariéře ve Správě železnic.



## První trolejářka u OŘ Brno

Práce trolejáře je nejen vysoce odbornou činností, ale zároveň i fyzicky velmi náročnou, proto se v této profesi nepotkáváme s ženami zrovna každý den. V Brně to ale možné je, o trolejové vedení se v rámci tamního OŘ stará teprve dvaadvacetiletá Adéla Čechová.

TEXT **Monika Hlávková**

Nebude asi moc překvapením, když prozradíme, že její otec a bratr jsou také železničáři a u OŘ Brno pracují jako trolejáři. Může se zdát, že její budoucnost byla tím pádem jasně nalajnovaná, nicméně Adéla netoužila zprvu pracovat ve státním sektoru. Na základní škole prahla po tom stát se kadeřnicí. A tak se vydala plnit si své sny a vyučit se v tomto oboru. Těsně před ukončením studia se jí ale tento sen rozplynul vlivem covidu. Všichni máme ještě v čerstvé paměti, jak se nejenom kadeřnice potýkaly s lockdowny a na svá pracoviště se dívaly přes zavřené výlohy. Tehdy se Adéla rozhodla jít přesně ve stejných šlápěch jako její rodina a stala trolejářkou.

Aby se vůbec mohla ucházet o tuto pozici, musela mít odborné vzdělání. V Brně si vybrala střední školu strojírenskou a elektrotechnickou

a vydala se opět studovat. Jednoduché to ale nebylo. Představte si, že vám táhne na 19 let a všichni vaši spolužáci jsou patnáctiletí pubertáci. Zvládla to a obstála i při náboru do naší organizace. Jejím pracovním sídlem je nyní OTV Modřice, kde shodou okolností pracuje také její tatínek.

Adéla si na hodnocení nové práce dává čas, ale už teď je se vším spokojená. Mezi kolegy se cítí dobře, a i když jí čeká spousta školení a zkoušek, nic jí nestojí v cestě. Nedávno dokonce úspěšně složila odbornou zkoušku pro získání kvalifikace při práci na elektrických zařízeních, takže na drátech je jako doma! A co dělá, když zrovna nečaruje s elektřinou? Miluje folklor! Takže pokud ji nenajdete v pracovní uniformě, možná zrovna tančí sólo nebo pečuje o zvířata na rodinné farmě kousek za Brnem.



## EXKURZE PŘIBLIŽUJÍ PROFESE NA ŽELEZNICI

Téměř 230 dětí a studentů se v loňském roce zúčastnilo exkurzí na plzeňském Trianglu. Pořádá je Oblastní ředitelství Plzeň, aby mladým lidem přímo v prostředí železnice představilo profese, ve kterých dlouhodobě najdou uplatnění. Konkrétně představujeme povolání výpravčího, traťového dispečera, technika sdělovací a zabezpečovací techniky, elektrotechnika pevných trakčních a silnoproudých zařízení a specialistu v oblasti železniční telematiky.

Na exkurze zavítali žáci 8. a 9. tříd nejen z Plzně, ale i z Klatov, Stodu nebo Měčína a také studenti středních škol. Účastníci exkurze jsou rozděleni do 3 skupin, které postupně projdou 3 stanoviště: řízení železničního provozu (pracoviště výpravčího pro uzel Plzeň, seřadovací nádraží a pro tratě v okolí Plzně), správu a údržbu infrastruktury (na koleji v areálu Trianglu je přistavena pracovní technika) a sdělovací a zabezpečovací techniku (stavědlová ústředna a sdělovací místnost + přejezd P8463). Rádi bychom obdobným způsobem profese na železnici představovali také v Českých Budějovicích a tipujeme vhodná pracoviště.



## DRÁŽNÍ HASIČI DOSTALI OCENĚNÍ ZA POVODNĚ

Ředitel HZS Správy železnic Jan Blecha předal velitelům jednotek ocenění za mimořádné nasazení při letošních povodních. „Toto ocenění je nejen výrazem poděkování, ale také uznání za práci každého člena vaší jednotky. Děkujeme vám za vaši obětavost, nasazení a za to, že jste vždy tam, kde je vás nejvíce potřeba,“ řekl při předávání. Největší zátěž nesli hasiči z Ostravy a Přerova, ale pomoci se zúčastnili i další jednotky, které pomáhaly prostřednictvím odřadů nebo přímo na místě, ať už nahrazovaly nasazené kolegy, nebo zajišťovaly další nezbytné úkoly. Každá jednotka přispěla podle svých možností a schopností a společně prokázaly, že drážní hasiči jsou nepostradatelnou součástí integrovaného záchranného systému.

# Představujeme vítěze 13. ročníku naší fotosoutěže!

Na začátku prosince jsme vyhlášovali vítěze již 13. ročníku Fotosoutěže Správy železnic. Porota měla za úkol vybrat z přibližně 150 přihlášených snímků ty nej, ale jako každoročně to zvládla. Úspěšné fotografie letos poprvé přivítal Sloupový sál Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží.

TEXT | Tomáš Johánek

Naše tradiční fotosoutěž, určená všem, jejichž koníčkem je focení železnice, zejména pak drážní infrastruktury či lidí pracujících na železnici, má také již tradičně tři kategorie. Ty ale letos prošly změnou. Zůstala Studentská kategorie, kterou nově doplnily Nádražní budovy a Barvy železnice. Odborná porota vybrala tři nejúspěšnější fotografie v každé kategorii a pak absolutního vítěze. Návštěvníci webu fotosoutěže rozhodovali o Ceně veřejnosti. Díky našim partnerům jsou ceny pro nejlepší skutečně velmi zajímavé. Za to patří poděkování zejména cestovní kanceláři ČD Travel, Fotoinstitutu a Ateliéru v továrně Antonína Lavrenčíka.

A jaké fotografie se nejvíce líbily? V nejsilněji zastoupené kategorii Barvy železnice patří třetí místo Radku Hortenskému a jeho Okamžiku změny. Druhý skončil Miroslav Volek se snímkem Svítání nad tratí a vítězem se stal David Kosík s fotografií Ohnivý oblouk. Třetí místo v kategorii Nádražní budovy obsadil opět Radek Hortenský



s fotografií Večer v České Lípě. Druhý byl znovu Miroslav Volek díky snímku Barevný podchod a porotu nejvíce zaujala kompozice Hlavní nádraží od Romana Jaroše. Ve Studentské kategorii ročníku, který fotografie Daniela Nováka nazvaná Zlaté koleje,

druhý byl Tomáš Píša a jeho Oči, třetí pak Štěpán Kimla se snímkem Na pomezí Jizerek a Krkonoš. Cenu veřejnosti získal Lukáš Mihál za fotografii Brána do Vlašimi. Mrazivé Posázaví pak zajistilo absolutní prvenství Davidu Kosíkovi.

Všechny úspěšné snímky jsou k vidění na webu fotosoutěže: spravazeznic.cz/fotosoutez. Zde najdete i podmínky účasti v dalším ročníku, který odstartuje v březnu. Gratulujeme všem vítězům a těšíme se na další krásné soutěžní příspěvky.



Ať jste vždy v dobré společnosti!

## PF 2025

Děkujeme za vaši přízeň, kterou jste nám věnovali během uplynulých 12 měsíců. Přejeme úspěšný vstup do nového roku, dny plné klidu, pohody a neopakovatelných zážitků.



ČD TRAVEL



ZÁJEZDY  
NA ROK 2025

Již dnes můžete objednávat pobyty na rok 2025. Nabídka smluvních CK je ONLINE na našich nových webových stránkách. Ceny jsou aktualizovány každých 10 minut. Tedy pokud má například Čedok v nabídce Vietnam, pak jej nabízí i ČD travel za identickou cenu. Případné dotace pro rok 2025 můžeme následně KDYKOLIV od ceny odečíst – stačí si jen požádat u zaměstnavatele. Jedinou podmínkou je tedy objednat zájezd přes **WEBOVÉ STRÁNKY ČD TRAVEL**. Ano, je to opravdu tak snadné.

Vaše ČD travel



**DŮŤ 30 let**  
na dráze

Drážní úřad působí  
v drážním sektoru  
již 30 let

Drážní úřad byl zřízen zákonem o dráhách k 1. lednu 1995. V drážním sektoru tak ve své současné podobě působí už tři desetiletí let.

Nová rozpočtová organizace s názvem Drážní úřad vznikla rozhodnutím ministra dopravy k 1. 4. 1994 a její působení bylo zahájeno s účinností zákona o dráhách k 1. lednu 1995. Vznikla splnutím rozpočtových organizací Drážní správní úřad a Státní drážní technická inspekce. Drážní úřad se stal právním nástupcem obou jmenovaných organizací. Jeho základním posláním bylo zajištění výkonu drážního správního orgánu ve věcech drah.

Své pracovníky měl v době svého vzniku také v Ústí nad Labem, Plzni, Olomouci, Brně, Letohradě, Žatci, Mostu, Lounech, Kolíně, České Třebové, České Lípě, Hradci Králové, Krnově, Ostravě, Přerově a Turnově. Postupně byla pracoviště zredukována na územní odbory se sídlem v Praze, Olomouci a Plzni.

Za dobu fungování Drážního úřadu se v jeho čele vystřídalo pět ředitelů. Ten současný, Jiří Kolář, jej řídí nejdéle, už více než deset let.