

Správa železnic



**SPRÁVA
ŽELEZNIC** Dobrá správa



O nás

Počátky dnešní Správy železnic sahají do roku 2003, kdy jako jedna ze dvou nástupnických organizací tehdejších státních Českých drah vznikla státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Od roku 2020 působí pod názvem Správa železnic.

Činnost Správy železnic zahrnuje provozování železniční dopravní cesty, rozvoj a modernizaci české železniční sítě a zajišťování její provozuschopnosti i údržby a oprav. Železnice, to nejsou jen pražce a koleje, ale také mosty, tunely a celá soustava nádraží včetně malých zastávek. Správa železnic přiděluje kapacitu dopravní cesty a je správcem více než 1500 nádražních budov. Pečuje celkem o více než 9400 kilometrů tratí, 6700 mostů a 2500 stanic a zastávek. Posláním Správy železnic je zajistit, aby železnice fungovala jako jeden celek k užitku zákazníků a cestujících.

CÍLE SPRÁVY ŽELEZNIC

- Spolehlivý, bezpečný, plynulý a k životnímu prostředí šetrný provoz železniční dopravy
- Zvyšování rychlosti a kapacity na železniční infrastruktuře
- Zefektivnění správy, kontroly, údržby a oprav železniční infrastruktury
- Zajištění interoperability – zavádění nových systémů a technologií
- Prozákaznický přístup a otevřená komunikace
- Zvýšení podílu železniční dopravy
- Posílení pozice Správy železnic jako významného a atraktivního zaměstnavatele



Nejsou to jen koleje

K bezproblémovému provozu je třeba zajistit, aby i infrastruktura byla v dobré kondici. Pravidelnou údržbou a potřebnými opravami lze předcházet případným závadám, které by mohly mít vliv na plynulost železniční dopravy.

Železniční dopravní cestu tvoří nejen železniční svršek (mimo jiné i koleje) a spodek. Její součástí jsou také technologické objekty sdělovací a zabezpečovací techniky nebo elektrická a energetická zařízení. Celá řada úkonů správcovského charakteru se provádí bez přerušení železničního provozu a klade vysoké nároky na zaměstnance Správy železnic.

Trendem v oblasti zajištění provozuschopnosti dráhy je snižování počtu úseků s omezením traťové rychlosti. Dalším z počínů na udržení a zvýšení parametrů železniční dopravní cesty je příprava a realizace komplexnějších oprav, které současně pomáhají předcházet vzniku nečekaných závad na infrastruktuře. Podařilo se tak již opravit řadu traťových úseků.

Komplexní opravy se v uplynulém období provedly hned na několika regionálních drahách. Ve středních Čechách to byla

například trať Posázavského pacifiku. Turisticky oblíbená železnice lemující řeku Sázavu prošla úpravami v třicetikilometrovém úseku z Ledečka do Zruče nad Sázavou, celkové náklady přesáhly 700 milionů korun. Rozsáhlé opravné práce se uskutečnily rovněž na spojnici Tanvaldu a Železného Brodu, výsledkem bylo mimo jiné zvýšení rychlosti vlaků. Významná byla také oprava traťového úseku mezi Domoušicemi a Hřivicemi na Lounsku, který byl vážně poškozen při nehodě nákladního vlaku.

Pokračovat budou také mimořádné prohlídky železničních mostů z předpjatého betonu. Na vybraná přemostění se použije podrobnější diagnostika.



Do cíle s náskokem

Vedle údržby železničních tratí je pro Správu železnic klíčovou činností příprava plánů a realizace projektů na zvýšení rychlosti a kapacity železniční infrastruktury. Modernizuje stávající tratě, buduje nové a navyšuje na nich rychlost i bezpečnost zároveň.

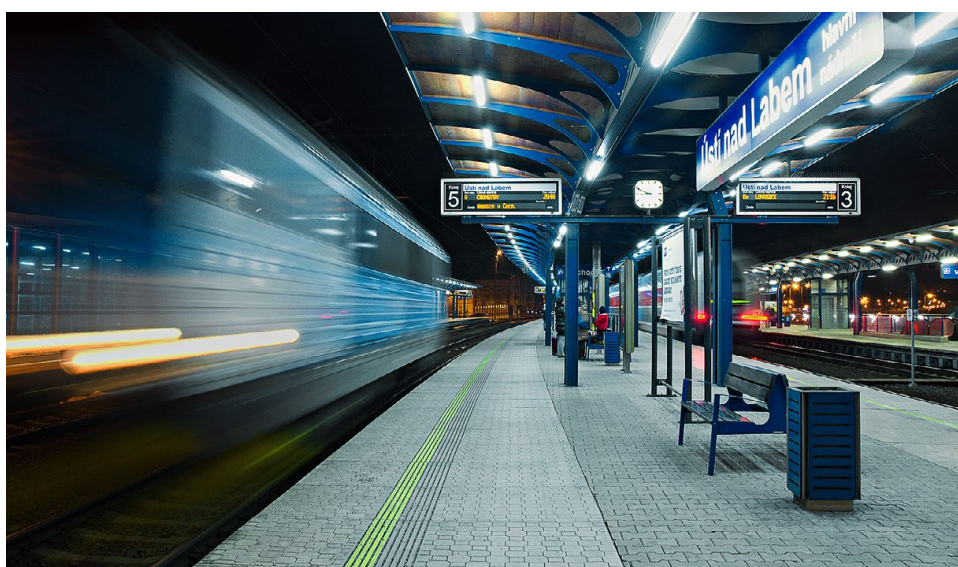
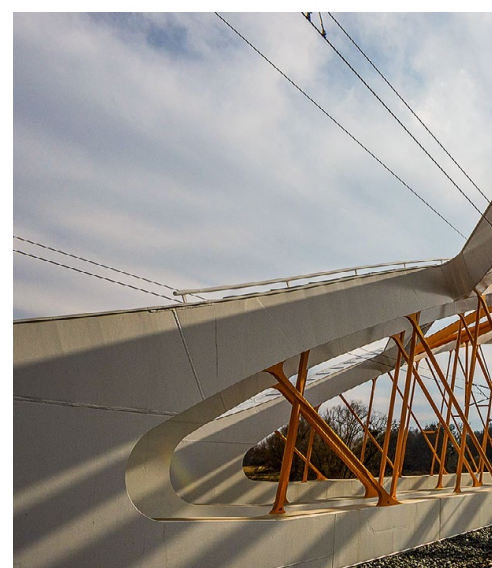
Už teď je jisté, že doprava po železnici bude mít v 21. století nezastupitelné postavení a její význam poroste. Proto Správa železnic jako manažer železniční infrastruktury akcelerovala přípravu vysokorychlostních tratí. V roce 2018 představila pilotní úseky, konkrétně to jsou Praha-Běchovice – Poříčany (VRT POLABÍ), Přerov – Ostrava (VRT MORAVSKÁ BRÁNA) a Brno – Vranovice (VRT JIŽNÍ MORAVA). Intenzivně pracuje společný projektový tým se správcem německé drážní infrastruktury DB Netz na přípravu nového železničního spojení Drážďany – Praha včetně tunelu pod Krušnými horami.

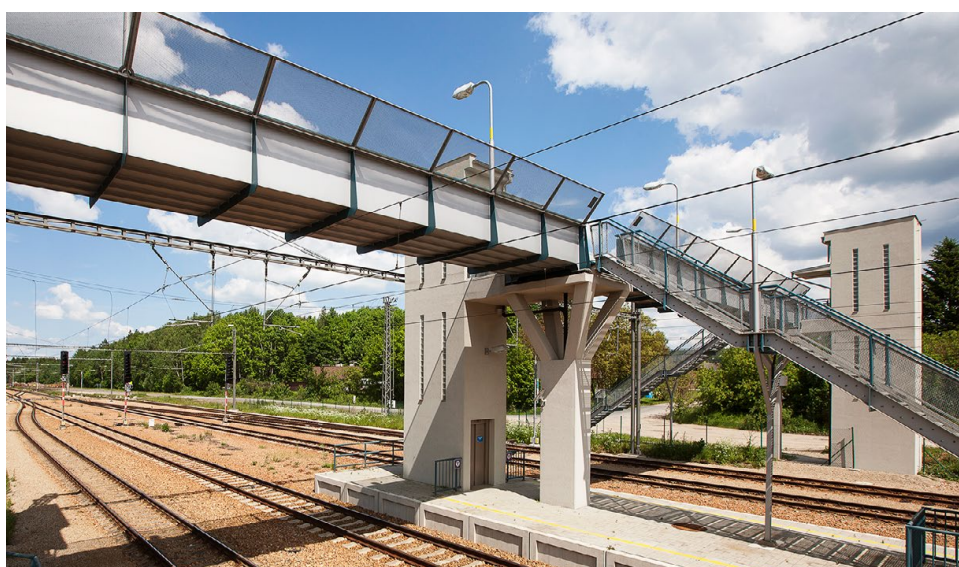
Současně s přípravou vysokorychlostních tratí vrcholí modernizace tranzitních železničních koridorů. Největším tempem probíhají práce mezi Prahou a Českými Budějovicemi. V samotné metropoli je to budování čtyřkolejné přeložky mezi Hostivaří a Vršovci. V plném proudu je rovněž modernizace úseku ze Sudoměře u Tábora do Votic, který bude v téměř celé délce převeden do nové trasy umožňující podstatné zvýšení traťové rychlosti.

Začaly rovněž práce mezi Soběslaví a Doubím u Tábora, kde stejně jako v předchozím případě dojde díky vybudování druhé koleje k podstatnému zvýšení kapacity tratě.

Na území hlavního města stojí za zmínku realizace dalších významných infrastrukturních projektů. V první řadě je to přestavba tratě ze Smíchova do Radotína, kde vznikne další čtyřkolejný úsek. Pro změnu tři koleje budou moci využívat vlaky na části modernizované tratě ze Mstětic do Prahy-Vysočan.

V návaznosti na modernizaci koridorových tratí procházejí přestavbou také důležité železniční uzly. Dokončeny jsou již průjezdy uzly Děčín, Ústí nad Labem, Kolín, Choceň, Ústí nad Orlicí, Břeclav, Přerov (1. stavba), Olomouc, Bohumín a velká část železničního uzlu Plzeň. Pokračují přípravné práce pro stavbu Praha hl. n. – Praha-Smíchov, které zapojí do pražského uzlu III. koridor. Těsně před zahájením je modernizace pardubického hlavního nádraží, naplno běží projektová příprava pro průjezdy uzly Brno, Ostrava a Česká Třebová.







Jízda má mít řád

Česká republika patří mezi země s nejhustší železniční sítí na světě a provoz na ní vyžaduje přesný řád. O jeho dodržování se nepřetržitě starají dispečerů Správy železnic. Řídí a zajišťují bezpečný a plynulý provoz pro všechny české i zahraniční dopravce, kteří se pohybují po našich tratích.

Správa železnic momentálně provozuje dopravu na drtivě většině celostátních i regionálních drah i na některých vlečkách ve vlastnictví státu.

Provoz na železnici se ovládá především z regionálních dispečerských center a dále z centrálních dispečerských pracovišť v Praze a v Přerově. Z každého se již řídí jízdy vlaků na přibližně pěti stech kilometrech tratí. Celkem se tak z obou dispečerských pracovišť zajišťuje dálkové řízení provozu na tisícovce kilometrů nejen modernizovaných hlavních tahů, ale také frekventovaných regionálních tratí. Počet těchto úseků bude do budoucna přibývat.

S řízením provozu pomáhá nejmodernější komunikační systém GSM-R, úkolem Správy železnic je pokrýt jím tratě transevropské dopravní sítě a následně

všechny celostátní dráhy. Zvláštní pozornost je věnována rozvoji sítě GSM-R na přeshraničních a příhraničních úsecích pro zajištění interoperabilní rádiové komunikace s vozidly cizích železničních dopravců zajiřdējících na naše území. Instalace systému GSM-R je předvojem vybavení českých tratí evropským zabezpečovacím systémem ETCS. Ten momentálně funguje na částech prvního a druhého koridoru. Jeho zavádění již probíhá i na několika dalších tratích.

I přes zapojování dalších tratí do systému dálkového ovládání patří nezastupitelné místo v oblasti řízení provozu výpravčím, jejichž profese patří mezi nejpočetněji zastoupené v rámci Správy železnic. I oni mohou při své zodpovědné práci stále častěji využívat moderní zabezpečovací techniku.



Na cestě jako doma

Nádraží jsou a mají být pro lidi. Právě na to Správa železnic myslí, když citlivě rekonstruuje staniční budovy po celé České republice a přizpůsobuje je současným trendům. Pro cestující buduje nové přestupní terminály, parkoviště a zkvalitňuje nabídku služeb.

Správa železnic získala do své správy v polovině roku 2016 přibližně 1500 nádražních budov a dalších nemovitostí. Od té doby se podařilo dokončit opravy desítek menších i prvních větších objektů (Zdice, Příbram, Sokolov, Kuřim, Turnov, Litoměřice horní nádraží, Kostomlaty nad Labem, Loket). V České Lípě a v Karlových Varech jsou zcela nové výpravní budovy.

Na některá nádraží se již podařilo umístit státní firmy či instituce (například Českou poštu v Turnově nebo Policii ČR na děčínském hlavním nádraží a ve Žďáru nad Sázavou). Výrazně se také pokračovalo s přípravou oprav velkých výpravních budov, například v Českých Budějovicích, Plzni, Praze-Smíchově a v Berouně. Z již zahájených akcí je třeba na prvním místě zmínit rekonstrukci fasády a střechy historické Fantovy budovy pražského hlavního nádraží.

Správa železnic postupuje při plánování oprav a rekonstrukcí výpravních budov stejným způsobem jako v případě zlepšování parametrů kolejové infrastruktury, kam patří z hlediska cestujících i nástupiště v modernizovaných stanicích. Součástí jednotlivých projektů je tak zajišťování bezbariérového přístupu také do budov a další úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Cílem je, aby se i handicapovaní cestující dostali bez cizí pomoci z přednádražního prostoru až do vlaku a mohli přitom využít i nabídku služeb v odbavovacích halách. Správa železnic v této oblasti úzce spolupracuje se zájmovými organizacemi zdravotně postižených osob.



Dejte se na dráhu

Správa železnic patří mezi největší zaměstnavatele v ČR, ke konci roku 2018 působilo v jejích řadách téměř 17 400 lidí ve všech regionech.

Nabízí zajímavou práci v prestižní firmě, stabilní uplatnění s možností osobního růstu, všem zaměstnancům zajišťuje kvalitní zdravotnickou péči a benefity pro celou rodinu.

Postavení Správy železnic jako státní organizace i významného zaměstnavatele ji zavazuje k firemní společenské odpovědnosti vůči vlastním zaměstnancům i veřejnosti. Své aktivity rozvíjí v sociální, ekonomické i ekologické oblasti.

V rámci interních programů vytváří podmínky pro osobní a profesní rozvoj zaměstnanců a spolupracuje s partnerskými subjekty působícími v rezortu dopravy a také s oborovými středními a vysokými školami.

Studenti mají možnost absolvovat praxi na pracovištích pod dohledem zkušených odborníků. Vedle toho zaměstnanci Správy železnic vyučují a přednášejí některé odborné předměty, podílejí se i na jejich tvorbě, vypisují témata závěrečných prací studentů a účastní se odborných konferencí pořádaných smluvními školami.

Pro žáky základních a studenty středních škol má Správa železnic připraveno hned několik programů, v rámci kterých také prezentuje jednotlivé profese na železnici.

Studenti zapojení do stipendijního programu naší organizace dostávají měsíční finanční příspěvek na studium a jistotu práce po ukončení školy. Vybrané profese na železnici a možné pracovní uplatnění na Správě železnic představuje Student Cup. Interaktivní studentská konference pak má za cíl představit studentům technických oborů středních a vysokých škol možnosti profesního uplatnění ve Správě železnic i dalších partnerských firmách.

ORGANIZAČNÍ SLOŽKY

Státní organizace působící dnes pod názvem Správa železnic vznikla 1. ledna 2003. Jejím základním posláním je plnit funkci vlastníka a provozovatele dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. Zajišťuje tedy zejména provozování drah, jejich provozuschopnost a modernizaci i rozvoj v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti. Hospodaří také s majetkem, který tvoří železniční dopravní cestu.

K naplnění těchto cílů pomáhají jednotlivé organizační jednotky Správy železnic, které mají své konkrétní úkoly. Celá železniční síť je rozdělena pod správu sedmi oblastních ředitelství (OŘ), které téměř kopírují rozdělení ČR na jednotlivé kraje pouze s tím, že většina OŘ spravuje železniční síť ve více krajích. Oblastní ředitelství zajišťuje provozuschopnost tratí (údržbu a opravy železniční dopravní cesty), správu movitého a nemovitého majetku, řízení železničního provozu a další činnosti související s předmětem podnikání Správy železnic v daném regionu.

Základním posláním Stavebních správ, které jsou v organizační struktuře Správy železnic dvě (Západ se sídlem v Praze a Východ se sídlem v Olomouci), je plnit funkci investora staveb na železnici. Zajišťují tedy zejména přípravu a realizaci investičních celků se specializací pro stavby železniční infrastruktury, inženýrsko-investorské činnosti, týkající se železniční sítě z hlediska územního plánování staveb. Předmětem činnosti Správy železniční geodézie je zajišťovat geodetické a kartografické práce pro činnost související s provozováním železniční dopravní cesty.

Úkolem organizačních jednotek CDP Praha a CDP Přerov je na určených tratích zabezpečovat přímý výkon činností spojených se zajištěním provozování dráhy, organizací a řízením drážní dopravy. Centrum sdílených služeb pak zajišťuje například služby v personálně-mzdové agendě, psychologické služby a činnosti odborně způsobilých osob v prevenci rizik zejména v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) či agendu vedení účetnictví pro organizační jednotky Správy železnic.

Součástí organizační struktury Správy železnic jsou také dvě speciální organizační jednotky. Tou první je Centrum telematiky a diagnostiky, které se zaměřuje na technickou diagnostiku a měření v celém spektru železniční dopravní cesty a další technický servis pro železniční infrastrukturu, a to ve všech etapách jejího rozvoje, výstavby a provozu. Druhou představuje Hasičský záchranný sbor Správy železnic, jehož hlavní náplní činnosti je zasahovat při havarijních únicích ekologicky závadných a nebezpečných látek a jiných mimořádných událostech v železničním provozu.

