

MODERNÍ ŽELEZNICE

VLÁDNÍ PRIORITYOU BUDE I NADÁLE VÝSTAVBA VRT

Podle ministra dopravy Martina Kupky se musí dále investovat i do bezpečnosti železnice

02

V ČERVENCI VYJEDOU VLAKY NA NOVOU TRÁŤ

Už jen pár týdnů zbývá do konce provozu na současné trati mezi Voticemi a Sudoměřicemi

04

DVĚ MUZEÁLNÍ EXPOZICE NABÍZEJÍ HISTORICKÉ SKVOSTY

Za unikáty z dějin poštovníctví se můžete vydat do centra Prahy nebo do Vyššího Brodu

08



Opravený Vilémovský viadukt v zimě

FOTO Josef Novotný

Nový kabát dostalo loni více než sedmdesát výpravních budov

Moderní odbavovací prostory pro cestující, bezbariérové přístupy a nové technické zázemí. Nejen těmito benefity se mohou pyšnit další nádražní budovy po celé republice. Naše státní organizace loni kompletně zrekonstruovala 73 takových objektů.

TEXT | Tomáš Johánek (s využitím TZ)

Rekonstrukce výpravních budov na malých i větších nádražích se v posledních letech rozjela značným tempem. Nejinak tomu bylo i minulý rok, kdy prokoukly desítky budov. Hotovo hlásí kolegové například z Milevska, Havířova, Hanušovic, Protivína, Strakonice, Pačejova, Žihle, Sušice, Kolinec, Nýrska, Blovic, Horažďovic, Hrušovan nad Jevišovkou-Šanova, Dětrichova nad Bystřicí, Loun, Křížanova, Třebíče, Skleného nad Oslavou, Kadaně, Mnichova Hradiště, Ivanovic na Hané, Ostrova nad Ohří, Kunčic pod Ondřejníkem, Holic, Šumperka, Kroměříže, Lhotky nad Bečvou, Litvínova, Krnova-Cvilína nebo Skrochovic. Zcela nové odbavovací prostory má vloni otevřená stanice Praha-Zahradní Město.

Do finále se chýlí také několik významných renovací památkově chráněných nádražních budov.

„V únoru dokončíme pokládku ručně vyráběné podlahy v objektu královéhradeckého nádraží, stavební práce spějí do finále i v případě rekonstrukce nádražní budovy v Berouně, hotovo chceme mít o letních prázdninách,“ popisuje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Podle jeho slov se významně posouvá také rekonstrukce českobudějovického nádraží, kde do konce roku cestujícím otevřeme zrenovovanou odjezdovou halu.

OPRAVA BUDOVY V PLZNI JDE DO DALŠÍ FÁZE

Letos dále naplno poběží práce v památkově chráněném objektu hlavního nádraží v Plzni. Tam hned na počátku roku zasáhlo cestující první výrazné omezení – uzavřela se jim spodní hala. Veškeré služby se přemístily do horní haly. Přestěhovat se tak musely jak vnitrostátní, tak

mezinárodní pokladny, celá výpravní budova byla osazena provizorním orientačním systémem. Až dosud se zde práce soustředily zejména na zázemí spodní haly a na centrální schodiště, kde budou nově dva eskalátory. Teď se rozšíří na celou spodní halu, začala rovněž oprava střechy celého objektu. Stavbaři budou dále pokračovat také v renovaci interiérů Fantovy budovy na hlavním nádraží v Praze. Další významnou stavbou, kterou letos Správa železnic předpokládá zahájit, je rekonstrukce historické výpravní budovy ve stanici Teplice v Čechách. V první etapě se stavbaři zaměří na opravu fasády a přilehlého 1. nástupiště. Zapomenout nelze ani na pokračování rekonstrukce objektů na hlavním pardubickém nádraží, momentálně se stavební práce soustředí na opravu výškových budov Sirius, která bude sloužit zejména administrativě.

NĚKTERÉ STANICE DOSTANOU NOVÉ OBJEKTY

V některých stanicích vzniknou zcela nové nádražní budovy. Moderního zázemí se dočkají cestující v Praze-Radotíně, kde je připravena k zahájení výstavba nového jednopodlažního objektu. Ve Vsetíně nahradí současnou nádražní budovu nový odbavovací terminál pro vlakovou a autobusovou dopravu, zároveň také dojde k přestavbě kolejiště. Nová odbavovací hala roste i v Praze-Vysočanech, jde o součást modernizace celé stanice a přilehlého úseku do Mstětic. Přípraveny k realizaci budou v letošním roce také nádražní budovy ve Střelčicích, Novém Městě pod Smrkem, Adamově, Tlumačově, Kdyni, Kostelci u Jihlavy, Rybníšti, Hostinném, Blatné u Jesenice, Čejeticích nebo Podivíně. Probíhat budou rovněž práce v Bohumíně, Tachově, Opavě západ, Prachaticích, Velimi, Veselí nad Lužnicí, Nové Pace, Velvarech, Libině, Studénce, Balkově Lhotě nebo Třinci.

PILOTNÍ PROJEKT VYUŽITÍ BIM

Jedna z nových výpravních budov by se měla letos začít stavět v Bystřici pod Hostýnem. Bude obsahovat odjezdovou halu, čekárnu, veřejná WC, dopravní kancelář i zázemí pro zaměstnance. Bude tvořit kompaktní celek s přilehlým autobusovým nádražím. Pro přípravu projektu se využívá informační modelování staveb (BIM – Building Information Management). Jedná se o metodu vytváření takového informačního prostředí v rámci projektování a evidence staveb, které umožní centrální sdílení všech potřebných informací v elektronické podobě po celou dobu jejich životnosti.



FOTO archiv Správy železnic

NA SVĚTĚ JE PRVNÍ ČÁST NOVELY PŘEDPISU D1

První červencový den letošního roku vstoupí v účinnost novelizovaný dopravní a návěstní předpis Správy železnic SŽ D1. Podle něj se řídí provoz na většině železničních tratí v ČR. Upravený předpis byl již schválen generálním ředitelem Správy železnic a zveřejněn. Během prvního pololetí se s ním seznámí příslušní zaměstnanci správce železniční infrastruktury a dopravců. Zveřejněná část předpisu upravuje provozování drážní dopravy na tratích, které nejsou vybaveny ETCS.

INTENZIVNĚ PŘIPRAVUJEME 300 KM VRT

V intenzivní přípravě je již 300 kilometrů budoucích českých vysokorychlostních tratí. Čtyři úseky se projektují, pro další tři se projektanti hledají. Dosavadní plány systému VRT v Česku počítají s celkovou délkou sítě kolem 700 km, pracujeme tak na téměř polovině všech úseků. Stavební práce na prvním úseku by měly začít za tři roky. Těsně před koncem roku jsme uzavřeli smlouvy na projekční práce pro VRT Moravská brána.



FOTO archiv Ministerstva dopravy ČR

SPRÁVA ŽELEZNIC MÁ PLÁN ROZVOJE ELEKTROMOBILITY

Generální ředitel naší státní organizace Jiří Svoboda v lednu schválil Plán rozvoje infrastruktury pro dobíjení elektrických vozidel. Dokument stanovuje koncepci rozvoje veřejných i neveřejných dobíjecích stanic (DS) ve vazbě na koncepci rozvoje parkovacích ploch u pracovišť, stanic a zastávek. Ze schváleného plánu se budou odvíjet úkoly pro další odbory týkající se například vybavování parkovacích míst potřebným zařízením.



MODERNÍ ŽELEZNICE, interní bulletin Správy železnic

Vydavatel Správa železnic, státní organizace
Adresa redakce Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
E-mail redakce@spravazeleznic.cz
Šéfredaktor Tomáš Johánek
Vedoucí projektu Kateřina Šubová
Grafická úprava, výroba a distribuce Sevenart, s.r.o.
Náklad 6500 výtisků měsíčně
Evidenční číslo MK ČR E 20966
Nevyžádané texty a fotografie se nevracejí.

Vládní prioritou bude i nadále výstavba vysokorychlostních tratí

Výstavba vysokorychlostních tratí, modernizace nejen hlavních železničních koridorů, přestavba klíčových uzlů, vytvoření dostatečné kapacity pro osobní i nákladní dopravu a investice do větší bezpečnosti. To jsou některé z priorit nového ministra dopravy Martina Kupky.

TEXT | Tomáš Johánek



nebráníme úvahám o využití PPP při financování výstavby železnic a zejména vysokorychlostních tratí.

Nedávno jste prohlásil, že se zasadíte o vybudování rychlého železničního spojení do všech krajských měst. Co to bude znamenat v praxi a kde je momentálně situace nejhorší?

V otázce spojení Prahy a krajských měst bych se chtěl věnovat přípravě jednotlivých projektů a postupnému zkracování cestovních dob. Dnes je situace neadekvátní jak pro moravská krajská města, tak i pro některá krajská centra na území Čech, zejména Karlovy Vary a Liberec. Ideální není ani v případě Českých Budějovic či Hradce Králové. U moravských metropolí je dán tento problém zejména větší geografickou vzdáleností. Výstavbou VRT Praha – Brno, modernizací tratí Brno – Přerov a VRT Přerov – Ostrava dojde k výraznému zkrácení cestovních dob u všech moravských krajských měst, která jsou směrem na východ od Prahy umístěna relativně za sebou. Jiná je situace u českých krajských měst, která jsou vůči Praze hvězdicovitě. Zde je nutné posuzovat jednotlivé směry samostatně. Věřím, že se nám rozvojem systému rychlých spojení, tedy postupnou výstavbou zcela nových tratí jak pro osobní dopravu, tak i pro smíšený provoz, a souběžnou modernizací stávající konvenční sítě podaří dosáhnout stavu, kdy budeme schopni nabízet atraktivnější cestovní doby ve všech krajských relacích, a zvýšíme tak počty cestujících v dálkové dopravě.

Jaké priority bude mít ministerstvo pod vaším vedením, pokud jde o železnici? Změní se nějak preference z minulých volebních období?

U železnice máme možná ještě větší infrastrukturní dluh než u silnic. Čeká nás obrovský kus práce, abychom ji transformovali do moderní a konkurenceschopné alternativy k silniční dopravě. V první řadě potřebujeme nové vysokorychlostní tratě, které zajistí nejen rychlá spojení, ale současně odlehčí nejzatíženějším úsekům české železnice a vytvoří zde nové kapacity pro osobní i nákladní dopravu. Vedle toho je nutné modernizovat stovky kilometrů železničních tratí, v nejbližší době dokončit přestavbu železničních uzlů v Plzni a v Pardubicích a zahájit přestavbu uzlu Česká Třebová. Navyšovat kapacity příslušných tratí potřebujeme také v Praze, výrazně musí pokročit práce na 3. a 4. železničním koridoru a při přípravě železničního uzlu Brno. Zapomínat nesmíme ani na nutné investice do modernizace železničních přejezdů a zabezpečení ETCS nebo elektrizace včetně sjednocení napájecí soustavy české železnice. Na železniční síť je ale třeba nahlížet jako na jeden celek, vysokorychlostní tratě nemohou vést všude. Mezi konvenční a vysokorychlostní tratí proto musíme vytvořit co nejsnazší přestup. Třeba právě ve Středočeském kraji jsme nedávno řešili, jak na trati od Liberce zajistit co nejpohodlnější připojení

Chci se podívat na to, proč ceny zakázek většinou stoupnou nad experty předpokládanou úroveň, zda si stavby sami neprodražujeme příliš vysokými technickými požadavky.

na vysokorychlostní trať dříve než v pražském uzlu. Nabízí se to v případě terminálu u Nehvizd.

V současné době ještě není schválený státní rozpočet a není tak jisté, kolik peněz půjde na investice do dopravní infrastruktury. Máte už nějaké představy o tom, jak by rozpočet na dopravní stavby mohl vypadat?

Naším cílem je zachovat tempo investic do výstavby dopravní infrastruktury, a to ve výši přesahující 100 miliard ročně. Od nástupu do funkce ujišťuji občany, investory i stavbaře, že nepřipustím scénář z roku 2010, kdy došlo k zastavení přípravy, a v některých případech dokonce

i výstavby dopravních staveb. Pokud se má rozběhnout česká ekonomika, jsou investice do výstavby nezbytné. S ohledem na nutnost snížení rozpočtových deficitů ale musíme také šetřit, a to zejména v provozu. Čas rozhazování skončil, u našich investorských organizací se musíme zaměřit na jejich efektivitu při přípravě a realizaci staveb a zlepšení jejich výkonnosti. Konkrétně u Správy železnic se chci podívat na to, proč ceny zakázek většinou stoupnou nad experty předpokládanou úroveň, zda si stavby sami neprodražujeme příliš vysokými technickými požadavky. Mám zájem na tom, aby se na železnici soutěžilo s podobným efektem jako u silnic a dálnic.

Státní rozpočet má své limity, je nutné hledat další zdroje financování. Jaké jsou k dispozici a plánujete využít na železnici také projekty PPP?

Od první chvíle po nástupu do funkce se snažím hledat možnosti, jak v dlouhodobém časovém plánu hledat finance ze zdrojů mimo státní rozpočet. V maximální možné míře musíme čerpat z Operačního programu Doprava (OPD3) a Nástroje pro propojení Evropy pro období 2021 až 2027 (CEF2), který chceme využít zejména na železniční projekty, včetně zavádění evropského zabezpečovacího systému ETCS. Zároveň budeme vyhodnocovat, jak se osvědčil model PPP na D4 a rozhodně se

MARTIN KUPKA ministr dopravy

Narodil v roce 1975 v Jilemnici. Vystudoval FSV Univerzity Karlovy, v roce 2000 se stal mluvčím Magistrátu hlavního města Prahy. V roce 2009 působil v roli mluvčího a ředitele Odboru komunikace Ministerstva dopravy. V červnu 2010 se stal mluvčím vlády ČR. Od roku 2010 byl starostou obce Líbeznice. Po úspěchu v krajských volbách v roce 2016 působil rok v Radě Středočeského kraje. V roce 2020 se do Rady Středočeského kraje vrátil v roli statutárního náměstka hejtmanky pro silniční dopravu. V polovině loňského prosince byl jmenován ministrem dopravy.



Terminál Praha východ dostal finální podobu

TEXT | Jan Nevola

První plánovaný terminál vysokorychlostní železnice Praha východ má novou, upravenou podobu. Správa železnic ve spolupráci s dodavatelem dokončila architektonickou studii tohoto budoucího významného dopravního uzlu. Nadále probíhají práce na dokumentaci pro územní rozhodnutí.

Architekti a projektanti například navrhli nový severní vstup do přestupního uzlu, který zlepší dostupnost terminálu pro pěší z obce Nehvizdy. Nové jsou rovněž lávky pro zlepšení přístupu na nástupiště z parkoviště. Ty zajistí i komfortní přestup mezi vlaky. Terminál je oproti původnímu návrhu prostornější, aby měl dostatečnou kapacitu pro očekávanou přepravní poptávku.

Na nástupištích budou zároveň zřízeny čekárny. Komfortnější cestování nabídne terminál také cyklistům. Kromě cyklostanů bude vybaven uzamykatelnými boxy a také zařízením pro dobíjení elektrických kol. Projektanti ale nezapomněli ani na motoristy, kterým bude u každého páteho parkovacího místa k dispozici stojan na dobíjení elektromobilů.

Rekonstrukce trati mezi Smíchovem a Radotínem jde do finále

Během letošního prosince skončí poslední část stavebních prací mezi Prahou-Smíchovem a Prahou-Radotínem. Modernizace bude mít značný dopad zejména na zlepšení dopravní situace v okolí velmi vytižené železniční trati na hranicích metropole. Dojde k navýšení kapacity dráhy a ke zvýšení traťové rychlosti i bezpečnosti železničního provozu.

TEXT | Tomáš Johánek

V Radotíně už cestujícím od září loňského roku slouží nově otevřené 3. nástupiště. V celkovém výčtu budou mít k dispozici dvě nová vnější nástupiště a po jednom ostrovním a jazykovém. Přístup na ně bude zrekonstruovaným podchodem pod celou železniční stanicí a novým podchodem pro pěší v místě zrušeného železničního přejezdu. Bezbariérovost stanice zajistí výtahy a šikmé rampy. Zrušený přejezd nahradí rozšířený podjezd v Prvomájové ulici. Řidiči i chodci ho začnou využívat letos v listopadu.



V polovině roku začnou stavbaři v Radotíně v rámci navazujícího projektu pracovat také na výstavbě moderní odbavovací haly. Poskytne zázemí pro cestující, pokladny, toalety i doplňkové komerční prostory. Jednopodlažní prosklený objekt naváže na stávající přístavbu k historické budově. Ta v místě zůstane a přemění se ve služebnu městské policie v majetku města.

Ke změnám dojde také na zastávce ve Velké Chuchli, která se přesouvá k tamnímu čtyřkolejnému přejezdu blíže k centru městské části. U krajních kolejí se budují vnější nástupiště s mimoúrovňovým přístupem podchodem. Vložením kolejových spojek zde navíc vznikne stejnojmenná odbočka. Dosavadní souběh dvou dvoukolejných tratí směřujících do Radotína od Krče a od Smíchova tak nahradí regulérní čtyřkolejná trať. Namísto samotného přejezdu ve Velké Chuchli se počítá s výstavbou nadjezdu, která bude součástí samostatné druhé etapy stavby. Klasické soupravy budou moct na zrenovované trati dosahovat rychlosti až 130 km/h, vlaky s naklápacími skříněmi až 140 km/h.



System ETCS a dálkové řízení se rozšíří na celou trať do Českých Budějovic

V budově centrálního dispečerského pracoviště Správy železnic v Praze začala příprava nového dispečerského sálu. Z provizorních pracovišť se do něj přesune dálkové řízení provozu v úseku 4. koridoru mezi Prahou a Voticemi a rozšíří se o ovládání úseku Votice – České Budějovice.

TEXT | Dušan Gavenda

Budování dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ), spojené s instalací jednotného evropského vlakového zabezpečovače v úseku Votice – České Budějovice, začalo na sklonku podzimu. Instalace ETCS úrovně 2 naváže na loňské zprovoznění systému v úseku Praha-Uhřetěves – Votice. Po instalaci až do Českých Budějovic se pokrytí trati evropským zabezpečovačem rozšíří o dalších 107 kilometrů. System ETCS bude aktivován společně se systémem dálkového řízení. Ten se v rámci stavby vybuduje úpravou stávajících staničních a traťových zabezpečovacích zařízení a přejezdové zabezpečovací signalizace.

Práce mezi Voticemi a Českými Budějovicemi zahrnují výstavbu radioblokových centrál, úpravu radiové sítě GSM-R, výstavbu obslužných pracovišť pro ETCS L2 a přenosového systému. V kolejišti se zřídí jednotlivé balízy a proběhnou i další úpravy, jako například prodloužení nástupiště u 5. koleje ve stanici Tábor. V úseku Ševětín – Nemanice dojde rovněž ke stavebním úpravám technologických částí výpravních budov. V Ševětíně Chotýčanech, Dobřejovicích a Hluboké nad Vltavou-Zámostí bude potřeba do zrekonstruovaných prostor umístit technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a silnoproudu.

V současné době probíhá několik staveb, jejichž dokončení je pro realizaci tohoto projektu nutnou podmínkou. Jde



například o modernizaci trati v úsecích Votice – Sudoměřice u Tábora a Doubí u Tábora – Soběslav nebo rekonstrukci výpravní budovy na českobudějovickém hlavním nádraží.



Zastávka Mezno v přesunutém poloze

V červenci vyjedou vlaky na novou trať mezi Voticemi a Sudoměřicemi

Už jen pár týdnů zbývá do definitivního konce provozu na části současné trati z Prahy do Českých Budějovic. Na počátku dubna opustí vlaky koleje mezi Voticemi a Sudoměřicemi v současné stopě a vrátí se začátkem července už na novou přeložku.

TEXT **Tomáš Johánek**

Modernizace jednoho z posledních úzkých hrdel čtvrtého tranzitního železničního koridoru vedoucího z Prahy do Českých Budějovic v úseku Votice

– Sudoměřice u Tábora začala v květnu 2018. Definitivně hotovo sice bude až v příštím roce, už letos ale vlaky začnou využívat přibližně 19 kilometrů prakticky nové trati,

v drtivé většině vedené po přeložce. Jejimi dominantami jsou především tři viadukty v okolí Heřmaniček, dva tunely (Deboreč a Mezno), jedna nová stanice a pět nových zastávek.

NOVÁ TRÁŤ SE DOSTAVÍ BĚHEM TRÍMĚSÍČNÍ VÝLUKY

Během 90denní nepřetržité výluky, která začne na počátku dubna, se bude realizovat přesmyk celého traťového úseku Votice – Sudoměřice u Tábora do nové stopy. Vlaky ji začnou poprvé využívat na přelomu června a července. Mezi Voticemi a Červeným Újezdem bude dočasně v provozu pouze druhá traťová kolej, dále do Sudoměřic se bude jezdit po obou kolejích. Úplný dvoukolejný provoz v celém úseku bude podle stávajících předpokladů zahájen v září, kdy dojde k zahájení zkušebního provozu. Traťová



Nové přemostění železničního koridoru u Mezna



Jedna ze tří nových estakád u Heřmaniček

FOTO Josef Novotný (3x)

Studium spojené s praxí? Na pardubické dopravní fakultě běžné

Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice nabízí studentům komplexní rozsah vzdělávání v oblasti dopravy či stavebnictví. Správa železnic zaměstnává celou řadu jejich absolventů. Také díky tomu se daří jednoduše provázat studium s praxí.

TEXT **Eva Rubešová**

„Výhodou studia u nás je multioborovost. Naši studenti získají znalosti o různých aspektech dopravy,“ říká děkan fakulty Libor Švadlenka. „U všech studijních programů je jednou z priorit propojení teoretické výuky a praxe. To se nám daří také díky přednáškám odborníků z řad našich partnerů, exkurzím, stážím nebo workshopům ve firmách

či zadávání závěrečných prací přímo podniky.“ Fakt, že se studenti během svého studia mají možnost dostat do dění v partnerských organizacích a firmách, přispívá k jejich snazší orientaci na pracovním trhu. „Naši absolventi mají téměř sto procentní uplatnitelnost, a to ve svém vystudovaném oboru,“ podotýká děkan fakulty.

Jedním z absolventů zmíněné dopravní fakulty je také ředitel Centrálního dispečerského pracoviště Praha Pavel Kolář. „Při rozhodování, kterým směrem se vydat při výběru povolání, u mě zvítězila železnice, konkrétně pozice výpravčího. Zhruba po 15 letech jsem obdržel nabídku na pozici technologa na Obchodně provozním ředitelství v Praze. V té době ve mně uzrálo

rozhodnutí doplnit si teoretické vzdělání. Proto jsem se přihlásil na vysokou školu a vybral jsem si Dopravní fakultu Jana Pernera Univerzity Pardubice,“ popisuje své kariérní začátky. „Z mého pohledu je v kariéře každého člověka výhodou získání praktických zkušeností z podřízených postů a ucelené teoretické vzdělání,“ dodává Pavel Kolář.

rychlost se bude postupně zvyšovat až na 160 km/h. Po zavedení výhradního provozu ETCS zde budou moci vlaky s naklápačím skříní jezdit rychlostí až 200 km/h, běžné soupravy pak maximální rychlostí 170 km/h.

DOSTAVBA SE BLÍŽÍ MÍLOVÝMI KROKY

Naše lednová návštěva rozestavěné trati začala na tábořském zhlaví stanice Votice, kde končí modernizovaný úsek od Benešova. Místní nazdícký zářez se výrazně rozšířil, už je vytvořený prostor pro druhou kolej, která se položí až během zmíněné výluky. Po opuštění zářezu povede nová trať, která nahradí četné oblouky té současné, směrem k Heřmaničkám. Zdejší údolí překoná po celkem třech unikátních viaduktech dlouhých 244, 180 a 175 metrů. Mezi druhým a třetím mostem je již ve stadiu značné rozestavěnosti zastávka Heřmaničky, která nahradí současnou stanici. Pro přístup kolejových vozidel na novou trať zde slouží dočasná kolejová spojka do stanice Heřmaničky.

Po opuštění Heřmaniček následuje úsek k nové zastávce Ješetice, která rovněž nahradí současnou stanici, a vjezd do 660 metrů dlouhého tunelu Deboreč. V místě budoucí zastávky Ješetice je jedno z několika křížení nové trati s původní, která je stále v provozu. Po pár kilometrech následuje stanice Červený Újezd, určená zejména pro předjíždění nákladních vlaků, s téměř dokončenými dvěma nástupišti stejnojmenné zastávky na votickém zhlaví. Následovat bude nová zastávka Střezimíř, která nahradí stávající stanici. Krátce po jejím průjezdu se vlaky vnoří do zhruba 840 metrů dlouhého tunelu Mezno a projedou novou zastávkou Mezno, která bude oproti původní o něco blíže k obci. Nová trať neobsahuje žádná úroňová křížení, většinu přejezdů nahradí nové nadjezdy. To platí i pro poslední úsek nové trati směrem k Sudoměřicím, kde je hluboký zářez hned se třemi nadjezdy. V Sudoměřicích se pak nová trať napojuje na již zmodernizovanou část do Tábora.



FOTO archiv DFUP UP

Na pardubické dopravní fakultě byl nedávno uveden do provozu nový laboratorní sál centrálního dispečerského pracoviště. Praxe získaná v takovém cvičném sále je přípravou na řízení reálné dopravy a klíčová pro uplatnění studentů v pozicích, jako je výpravčí nebo traťový dispečer.

Více informací o studiu na DFUP UP získáte na adrese www.dfjup.upce.cz.

Nádraží v Doksech je vstupní bránou do Máchova kraje

Máchovo jezero, Máchův kraj, Bezděz, pro fanoušky Čtyřlístku i Třeskopsky. To jsou obvykle první myšlenky při vyslovení názvu města Doksy. Železnice zde má ale také co nabídnout, a to nikoliv jen dopravu k turistickým cílům.

TEXT | Marek Binko

Zdejší krajem prochází koleje již od podzimu 1867, kdy byla zprovozněna trať České severní dráhy (BNB) z Bakova nad Jizerou do České Lípy. Stavět ji začali o rok dříve stavební podnikatelé Vojtěch Lanna mladší a Jan Schebek. Ještě o rok dříve na její stavbu získal koncesi Arnošt Antonín František hrabě z Valdštejna-Vartenberka se svými společníky. Rodiny Lannů a Schebků mají společnou hrobku, která je největší na pražských Olšanských hřbitovech. I to svědčí o společenské prestiži obou podnikatelů, kteří byli za své zásluhy povýšeni do šlechtického stavu.

Na nádraží v Doksech, tehdy díky převážně německy mluvícím

obyvatelstvu zvaném častěji Hirschberg, byla postavena patrová výpravní budova se dvěma krajními rizality, přičemž v jednom byla původně umístěna vodárna pro zásobování parních lokomotiv. Tato typová budova od projektanta pozemních staveb BNB Josefa Pavlovského byla postavena nejen v Doksech, ale i v Bělé pod Bezdězem, Novém Boru, Jedlově, Krásné Lípě, Benešově nad Ploučnicí, České Kamenici a Horní Polici. Zdejší výpravní budova měla ale na rozdíl od ostatních jednu výjimečnost, a to čekárnu pro hraběte Arnošta Antonína Františka z Valdštejna-Vartenberka, který vlastnil v Doksech zámek.



FOTO autor

Moderní železnice

Panské sídlo se stalo i námětem pro jednu ze dvou nástěnných maleb v hraběcí čekárně od pražského malíře Huga Ullika. Tématem druhé jeho malby je Velký rybník (dnes známější jako Máchovo jezero) s vrchy zvanými Šroubený a Borný. Protože oblíbenost Doks a okolí pro výletníky od konce 19. století stále stoupala, přestala postupně kapacita výpravní budovy dostačovat. V roce 1930 proto nechalo Ředitelství

státních drah v Hradci Králové přistavět jednopatrovou budovu s mansardovou střechou pro restauraci s hostinskými pokoji. Tím se stavební vývoj výpravní budovy uzavřel, svou původní podobu si uchovala i po rekonstrukci v letech 2005 a 2006. Zajímavou dominantou dokského nádraží je také lávka pro pěší z první poloviny 60. let 20. století, která zkracuje cestu k Máchovu jezeru. Za pozornost stojí i hluboké zářezy

vytesané v pískovcových skalách s téměř kolmými stěnami mezi Doksy a Starými Splavy.

V této souvislosti se sluší zmínit i o zastávce ve Starých Splavech, která byla vybudována v roce 1911 právě kvůli narůstajícímu cestovnímu ruchu. Protože obliba tohoto letoviště jako „Českého Lida“ neutuchala, ČSD zde v roce 1928 postavily zděnou budovu pokladny a toalet s velkou dřevěnou verandou, která slouží dodnes.

Co se děje v regionech

OPRAVA TRATI V ÚSEKU MORAVSKÉ BRÁNICE – MORAVSKÝ KRUMLOV

V loňském roce proběhly opravné práce na trati Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou–Šanov v úseku z Moravských Bránic do Moravského Krumlova, v jejichž rámci došlo k výměně železničního svršku v délce přibližně jednoho kilometru. Stávající betonové pražce byly nahrazeny novými, vyměnily se kolejnice i šterkové lože. Nově je v celém úseku bezстыková kolej.

Součástí stavby byla i oprava odvodnění, zhotovení zářezů z pražcové rovniny nebo zhotovení podélných trativodů. V tomto mezistaničním úseku proběhla sanace nebo přestavba celkem deseti propustků. V oblasti stavby se nachází i dva tunely, u kterých se očistily odtokové stoky, klenby a podhledy. Zdi tunelů pak podstoupily sanaci.

Hlavní práce proběhly ve výlukách od července do září loňského roku, celkové náklady vynaložené v roce 2021 přesáhly 60 milionů korun. Letos se plánuje pokračování další etapy opravných prací na této trati.



STANICE SÁZAVA PROŠLA ROZSÁHLOU OBNOVOU

Ve druhé polovině minulého roku proběhlo hned několik opravných prací ve stanici Sázava, významném bodu na trati Čerčany – Světlá nad Sázavou. Nejprve byla zahájena oprava výpravní budovy.

Stavební práce se zaměřily zejména na opravu fasády, přednádražního prostoru, střechy a také dopravní kanceláře či čekárny, která dostala nový mobiliář. Současně probíhala oprava staničního zabezpečovacího zařízení, které bylo nahrazeno elektronickým stavědlem. V rámci opravy trati došlo v úseku Samechov – Ledcecko i k opravě staničních kolejí a výhybek, renovací prošla rovněž nástupiště. Tím bylo dokončeno uvedení stanice Sázava jako celku do stavu odpovídajícího 21. století. Nyní je připravena plně sloužit dnešním potřebám cestujících i dopravy na této významné regionální trati.



FOTO archiv Správy železnic (4x)

HRONOV SE MŮŽE PYŠNIT OPRAVENÝM NÁDRAŽÍM

Výpravní budova nádraží v Hronově na Náchodsku prošla vloni důkladnou omlazovací kúrou. Stavební práce zahrnovaly především náhradu poškozených částí přístřešku pro cestující, opravu zpevněných ploch v okolí objektu a tím vytvoření bezbariérového vstupu do čekárny.

Uvnitř objektu došlo k opravě čekárny, kde byly vytvořeny nové skladby podlah, omítky a osvětlení, dále byl vyměněn zdroj vytápění a opraveny rozvody vytápění. Došlo k výměně oken a dveří. Peronní přístřešek byl opatřen novým nátěrem a také krytinou včetně prosklení světlíků, dále bylo osazeno nové osvětlení na celém objektu. Zpevněné plochy v jeho okolí byly sjednoceny do zámkové dlažby, před vstupem z přednádraží byla vybudována rampa pro bezbariérový vstup. Na celém objektu došlo k opravě fasádního nátěru v dobovém stylu. Nádražní budova byla osazena novým mobiliářem a stejně tak orientačním systémem.



OŘ OSTRAVA PODPORUJE ROZVOJ ELEKTROMOBILITY

V rámci podpory rozvoje elektromobility u Správy železnic má Oblastní ředitelství Ostrava v portfoliu služebních automobilů také elektromobil. V loňském roce řešilo způsob jeho nabíjení i s výhledem rozvoje elektromobility u celé organizační jednotky.

Vzhledem k dislokaci a využití elektromobilu, tedy provozu vozidla v průběhu pracovní doby a nabíjení po pracovní době, případně v nočních hodinách, byl zvolen systém nabíjení střídavým napětím o výkonu 22 kW na nabíjecí vývod a jeho umístění na parkovišti a v garáži administrativní budovy, ve které OŘ Ostrava sídlí.

Výsledkem zvoleného řešení bylo zřízení nového odběrného místa elektrické energie včetně kabelových vývodů, pořízení nabíjecího stojanu se dvěma vývody a wallboxu a zřízení datové konektivity. Použití neveřejného dobíjecího místa pro elektromobily je prostřednictvím čipů a služebních průkazů. Samozřejmostí je možnost dálkového řízení a dohledu přes webovou aplikaci.

LETOHRAD – JABLONNÉ NAD ORLICÍ 9. prosince

Dopoledne se na přejezdu mezi stanicemi Letohrad a Jablonné nad Orlicí střetl nákladní automobil DAF FTG s osobním vlakem 7153 dopravce Leo Express Tenders, kterým byla motorová jednotka řady 846. Při střetnutí byl zraněn stevard osobního vlaku. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 13,7 milionu Kč.



ÚSTÍ NAD LABEM-STŘEKOV – VELKÉ BŘEZNO 13. prosince

Na přejezdu mezi stanicemi Ústí nad Labem-Střekov a Velké Březno se večer střetl osobní automobil Volkswagen Passat s nákladním vlakem Nex 53328, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 383.204. Při střetnutí byla zraněna řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 850 tisíc Kč.

BYSTŘICE NAD PERNŠTEJNEM – ROŽNÁ 29. prosince

Nad ránem se na přejezdu mezi stanicemi Bystřice nad Pernštejnem a Rožná střetl nákladní automobil Mercedes Benz s osobním vlakem 14901 dopravce České dráhy, kterým byla motorová jednotka Regionova 814.227/228. Ta při střetnutí vykolejila. Zranění byli vlakvedoucí, jeden cestující a řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 32,5 milionu Kč.



OSTROŽSKÁ NOVÁ VES – UHERSKÝ OSTROH 31. prosince

Mezi stanicemi Ostrožská Nová Ves a Uherský Ostroh došlo v brzkých ranních hodinách za jízdy spěšného vlaku 1760 k požáru řídicího vozu řady Bfbdtn dopravce České dráhy. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,5 milionu Kč.

BRNO 31. prosince

Ve stanici Brno hlavní nádraží prudce najela v nočních hodinách při posunu lokomotiva 714.004 na soupravu osobních vozů a poškodila osobní vůz řady AB. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 380 tisíc Kč.

Seřadovací nádraží prošla postupně výraznou modernizací

Potřeba vybudovat spádoviště a seřadovací nádraží vznikla v době, kdy se prudce zvyšoval nárůst nákladní přepravy. Bylo nutné vybudovat oddělená kolejiště, kam budou nákladní vlaky přijíždět, ve kterých se vozy budou třídit podle relací a ze kterých budou odjíždět.

TEXT **Josef Schrötter**



FOTO archiv Správy železnic

Seřadovací nádraží, slango-
vě označované jako ranžír (pochází z německého výrazu Rangierbahnhof), je na železnici takové místo, které umožňuje přechod jednotlivých vozů nebo skupin vozů pro řazení nákladních vlaků. Jedná se přitom o nádraží, které je stavebně a technologicky uzpůsobeno pro provedení velkého množství potřebných operací. Obvykle se seřadovací nádraží skládá ze tří kolejových skupin: vjezdové, směrové a odjezdové. Mezi vjezdovou a směrovou skupinou kolejí se nachází svázný pahrbek nebo spádoviště. Nejčastější uspořádání kolejových skupin je sériové, to znamená, že jednotlivé skupiny kolejí navazují

na sebe v jednom směru. Další způsob uspořádání jsou paralelní skupiny, to znamená, že skupiny kolejí jsou vedle sebe a pro jízdu z jedné skupiny do druhé je nutná úvrať. Někde z důvodu použitelného prostoru jsou kombinovány oba způsoby.

PRVNÍ RANŽÍR U NÁS VZNIKL V ÚSTÍ NAD LABEM

První takové nádraží v Rakousko-Uhersku bylo zřízeno v Ústí nad Labem v roce 1876. Pro návěstění se používala stávající návěstidla a teprve po roce 1880 byla zřizována speciální seřadovací a spádovištní návěstidla. Největším seřadovacím nádražím v Evropě je Maschen

Rangierbahnhof, které se nachází poblíž Hamburku a má celkem 96 směrových kolejí. Je sedm kilometrů dlouhé, 700 metrů široké a zaujímá plochu 2,8 km². Je zde 825 výhybek, 100 hlavních návěstidel, 115 předvěstí a 688 seřadovacích návěstidel. K největším seřadovacím nádražím u nás patřily Ostrava pravé a levé nádraží – 39 kolejí, Most – 33 kolejí, Česká Třebová – 32 kolejí, Nymburk – 29 kolejí, Brno-Maloměřice – 23 kolejí, Přerov pravé přednádraží – 22 kolejí, Plzeň – 21 kolejí, České Budějovice – 21 kolejí, Olomouc přednádraží – 15 kolejí, Cheb – 15 kolejí, Břeclav přednádraží – 13 kolejí a Havlíčkův Brod – 13 kolejí. V počátcích 20. století byla snaha ušetřit posunovací lokomotivy na seřadovacích nádražích, a tak se stavěla v mírném svahu. Tato nádraží byla označována jako gravitační, největší byla postavena v Německu a ve Velké Británii. U nás bylo uvedeno do provozu v Praze-Vršovicích 18. června 1919, kdy nahradilo kapacitně nedostatečné vlakové seřadiště ve vršovické stanici. U těchto nádraží byl problém při zavádění automatizačních systémů a byl zde velký podíl lidské práce při brzdění vagonů. Gravitační nádraží

ve Vršovicích bylo zrušeno v 90. letech minulého století.

S POSUNEM VAGÓNŮ POMOHLI KOLEJOVÉ BRZDY

Pro úsporu lidské práce a větší bezpečnost při posunovacích a seřadovacích úkonech byly zkonstruovány kolejové brzdy, kterými se přibrzdával vagon sjiždějící ze svázného pahrbku nebo spádoviště. První elektropneumatická kolejová brzda byla instalována v roce 1924 v USA, kde také byla budována první mechanizovaná nebo poloautomatizovaná spádoviště. K dalším zemím, které budovaly automatizační techniku pro seřadovací nádraží, patřily Německo, Francie a SSSR. Na ČSD lze datovat počátky mechanizace spádovišť s kolejovými brzdami po roce 1940. V té době byly ve stanici Most instalovány dvě tíhově závislé hydraulické trámčové kolejové brzdy. V roce 1944 pak byly instalovány také ve stanici Ústí nad Labem. Stupeň automatizace spádovišť se rozšiřoval, a tak byly postupně do provozu instalovány nové systémy. U nás byly označovány jako KOMPAS 1 až 5. Nejvýkonnější typ KOMPAS 5 byl nasazen v železniční stanici Nymburk.

Doplňování závor na přejezdy zrychluje zjednodušená dokumentace

V rámci realizace projektu zvýšení bezpečnosti na 500 přejezdech v letech 2020 až 2022 vytipovala Správa železnic celkem 190 přejezdů, u kterých se rozhodla maximálně zrychlit vlastní přípravu i realizaci doplnění závor. Využívá k tomu novou metodu zadávání zakázek.

TEXT **Zbyněk Zunt**

Zrychlení zadávání a realizace zakázek umožňuje například zelená kniha FIDIC, kterou naše organizace poprvé využila u stavby Doplnění závor na přejezdu P5535 v km 19,219 trati Liberec – Tanvald. Tato kniha je určena pro menší projekty a byla použita v tomto případě ve variantě Design & Build s tím, že zhotovitel na základě zadání na výkon a funkci vysoutěžil kompletní zakázku včetně vlastní přípravy s jasně definovanými riziky, harmonogramem a oceněním. V rámci zadávacího řízení bylo nutné interně zpracovat a schválit zjednodušenou dokumentaci (ZDS2) pro stavbu malého rozsahu, což následně vedlo k otázce, zda by se tato možnost nedala rozšířit i na více staveb. Výsledkem byl návrh, že pro

190 přejezdů (rozčleněných do 167 staveb) zpracuje Správa železnic interně zjednodušenou dokumentaci, na základě které se rovnou bude soutěžit realizace formou Design & Build.

Na úrovni generálního ředitelství byla ustanovena pracovní skupina, která zajistila koordinaci s jednotlivými OR. V pravidelných termínech probíhaly tzv. konzultační dny, v rámci kterých byla zajištěna jednotná struktura a úroveň zpracovávaných dokumentací. Zároveň bylo zajištěno externí školení základů žluté knihy FIDIC, které dále pomohlo v pochopení a možné výhodnosti při vypisování zakázek typu Design & Build, zejména pak při tvorbě popisu výkonu a funkce. Po interním zpracování a schválení ZDS2 již

nic nebránilo tyto stavby prostřednictvím stavebních správ vypsát. V současné době máme ze 167 staveb u 157 uzavřenou smlouvu o dílo. V těchto případech již konkrétní zhotovitelé dokončují dokumentace ke stavebnímu povolení a přistupují k samotné realizaci.

Závěrem bych chtěl tímto poděkovat všem zaměstnancům, kteří se na projektu doplnění závor na přejezdech podíleli. Díky tomuto společnému úsilí se podařilo ušetřit nejen čas, ale i nemalé finanční prostředky při přípravě. Zároveň se potvrdilo, že stále lze hledat a zefektivňovat procesy v přípravě staveb, které povedou k rychlejší realizaci zejména technologických staveb.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

Každý zaměstnanec je přirozeným ambasadorem značky

Brand ambasadoři neboli ambasadoři značky pomáhají zvyšovat povědomí o značce, obhajují ji a předávají zkušenosti s ní ostatním. Osobní hodnoty ambasadora musí vždy ladit s hodnotami značky, protože je veřejnost po dobu partnerství i po jeho skončení bude vnímat jako vlastní.

TEXT **Iveta Müllerová**

Zaměstnanci představují pro organizaci obrovský potenciál. Část loňského průzkumu jsme proto také věnovali identifikaci ambasadorů. Z výsledků průzkumu vyplynulo, že 75 našich kolegů má zájem vystupovat jako ambasador značky.

Jistě jste se setkali s termíny brand ambasador, employer branding nebo influencer marketing nebo českým pojmem zaměstnanecká značka nebo ambasador značky. Nejsou to žádná blýskavá slova, ale skrývá se za nimi motivace a důvody, proč zaměstnanci chtějí pro organizaci pracovat. Výše uvedené pojmy jsme použili během interního i externího průzkumu. Všechny mají jedno společné, týkají se značky. Co je značka? Je to stav, kdy nás široká veřejnost zná, pamatuje si nás a dokáže si s námi spojit konkrétní asociace. Jsou to výhody, které si lidé uvědomují, a přestože nejsou hmatatelné, jsou pro ně důležité, protože pro ně mají určitou hodnotu. Právě tu jsme se snažili změřit v průzkumu.

ZNAČKA JE DUŠE NAŠÍ SPOLEČNOSTI

Změřit značku není jednoduchá záležitost, a to proto, že výsledek tvoří často věci, které se nedají číselně vyjádřit, nelze je počítat. Značka s sebou nese mnoho



FOTO Paula Matějka

měkkých přínosů, jako jsou asociace, potřeby, znalost značky, atraktivita, komunikace, její hodnoty či atributy. Pro správné nastavení značky je nutné znát cílové skupiny na pracovním trhu, které definujeme z hlediska různých atributů, jako je například obor, seniorita, sociodemografické znaky (pohlaví, věk, lokalita atd.), ale zároveň je důležité znát potřeby zaměstnanců vzhledem k práci a zaměstnavateli. Značka není jen logo, je to taková „duše“ naší společnosti. Duší firmy se myslí něco, co v podstatě nejde popsat. Je to určitá esence vnímání celé firmy, jako kdybychom definovali duši člověka. I značka má nějakou duši a ta je definována souborem hodnot.

Jak se chová, jak mluví, jak vypadá, jak se tváří, jak reaguje na okolí, jak ji okolí vnímá, jak jí důvěřuje, jak o ní mluví nebo jak se odlišuje. Jde o celkové vystupování značky na veřejnosti.

CHYSTÁ SE SETKÁNÍ S BUDOUCÍMI TVÁŘEMI SPRÁVY ŽELEZNIC

Kdo je ambasador značky? Uživatel, který se viditelně spojuje s konkrétní značkou. Takové spojení může být naprosto spontánní, kdy ambasador má značku rád, nebo může mít povahu marketingové spolupráce (i v tomto případě by měl mít ambasador více než pozitivní vztah ke značce). De facto každý zaměstnanec je ambasadorem,

spíše mikroinfluencerem v okruhu svých vlastních kontaktů na sociálních sítích, a má velkou hodnotu. Na rozdíl od ambasadorů značky jsou ale mikroinfluenceri motivováni sami sebou a nemají velkou komunitu následovníků ani sociální vliv. Mají však důvěryhodný okruh přátel a rodiny, se kterými mohou sdílet informace a propagovat své oblíbené značky. V současné době připravujeme setkání s těmi kolegy, kteří projeví zájem stát se tvářemi Správy železnic. Největší zájem jsme zaznamenali u zaměstnanců ve věku do 30 let, kteří působí u organizace do dvou let, a také u zaměstnanců nad 50 let, kteří u nás pracují déle než 30 let.

Hledáme nové kolegy!



**Staňte se součástí týmu Drážního úřadu!
Podílíme se na fungování kompletního drážního systému v ČR!**

www.ducr.cz

Volná služební místa – sekce provozně-technická

- **Rada/Odborný rada oddělení způsobilosti osob** – nástup možný od 1. 6. 2022
Odborná způsobilost osob v drážní dopravě, bezpečnost drážního provozu, vydávání průkazů způsobilosti k řízení drážních vozidel
- **Odborný rada dopravních, plynových, tlakových a zdvihacích zařízení** – nástup možný od 1. 2. 2022
Podmínky shody UTZ v rámci mezinárodní dopravy, typová technická způsobilost UTZ tlakových
- **Rada/Odborný rada dopravních, plynových, tlakových a zdvihacích zařízení** – nástup možný od 1. 6. 2022
Odborná způsobilost osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení plynových a tlakových
- **Rada/Odborný rada oddělení pevných elektrických zařízení** – nástup možný od 1. 2. 2022
Technická způsobilost určených technických zařízení, posuzování a ověřování odborné způsobilosti osob provádějících revize UTZ

Volná služební místa – sekce infrastruktury

- **Rada/Odborný rada oddělení ostatních drah a vleček, Územní odbor Praha** – nástup možný od 1. 2. 2022
Výkon činnosti stavebního úřadu na dráhách, výkon státního dozoru



Aktuálně vypsaná výběrová řízení sledujte na www.ducr.cz

Kontakt:
PhDr. Lenka Němečková
+420 602 686 790
nemeckova@ducr.cz

HLEDÁME SPECIALISTY NA ETCS

Také díky náborovým videím se nám daří popularizovat jednotlivé činnosti na železnici. Bez toho by se nábor v některých oblastech jen těžko obešel. Mezi takové patří například získávání specialistů na evropský vlakový zabezpečovač (ETCS). Tvářemi nového náborového videa jsou Vojtěch Porwisz a Peter Mišek, absolventi Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice a současně také zaměstnanci odboru sdělovací a zabezpečovací techniky GŘ Správy železnic. Na všechna náborová videa se můžete už teď podívat na YouTube a studentském webu Správy železnic. Napište nám na adresu studenti@spravazeleznic.cz, jak se vám líbí. Z došlých reakcí do konce února vylosujeme tři respondenty, kteří od nás dostanou hrneček s logem Správy železnic.

KURZ NA VÝPRAVČÍHO NA ČVUT V PRAZE

V pátek 14. ledna jsme na půdě Dopravní fakulty ČVUT v Praze slavnostně ukončili historicky první kurz na výpravčího, který vznikl díky spolupráci této fakulty a dvou odborů Správy železnic (O10 a O11). S dvacátkou studentů a pedagogů se však neloučíme. Na dvousemestrální kurz totiž v letním semestru naváží odborné přednášky věnované novelizovanému předpisu D1. Mezi studenty pražské dopravní fakulty je o volitelný kurz velký zájem. Už teď proto probíhají přípravy na druhý ročník, který začne letos v říjnu.



ING. JAN MATĚJKA SLAVÍ KULATÉ JUBILEUM

Bývalý zástupce ředitele odboru zabezpečovací a sdělovací techniky Ing. Jan Matějka oslaví 13. února významné životní jubileum, kulaté osmdesátiny. Vynikající odborník i člověk zasvětil dráze celý svůj profesní život. Po ukončení studia v roce 1961 obdržel umístěnou k tehdejšímu Elektroúseku Olomouc, u Českých drah to dotáhl až na pozici ředitele odboru elektrotechniky a energetiky. V roce 2003 přešel k nově vzniklé státní organizaci SŽDC, až do odchodu do důchodu v roce 2006 pracoval na odboru provozuschopnosti (O15) v oddělení automatizace a elektrotechniky. Do dalších let mu přejeme pevné zdraví a hodně elánu.

Dvě expozice Poštovního muzea nabízejí historické skvosty

Vávrův dům na vltavském nábřeží v Praze, bývalé sídlo místních mlynářů, skrývá v současné době nejcennější československé, české i zahraniční známky. Už od roku 1988 zde sídlí Poštovní muzeum. Za historickými unikáty pak musíte do pobočky muzea ve Vyšším Brodě.

TEXT **Tomáš Johánek**

Návštěva obou expozic Poštovního muzea vám umožní poznat dějiny pošty, cestování, telegrafu, telefonu a dopravní techniky, uvede vás i do světa poštovních známek. Historie této muzejní instituce sahá až do prosince roku 1918, kdy bylo zřízeno tehdejší ministerstvo pošt a telegrafů. V listopadu 1928 se v přízemí Karolina na Starém Městě otevřela první expozice. V roce 1931 se uvolnily prostory v bývalém ženském benediktinském klášteře Zvěstování Panny Marie u kostela sv. Gabriela v Praze-Smíchově, kde byla nová expozice otevřena 3. února 1933. Zásadním mezníkem v další historii Poštovního muzea byla druhá polovina 60. let, kdy získalo bývalé opatství cisterciáckého kláštera ve Vyšším Brodě. Tam se postupně vybudovala rozsáhlá expozice dějin československé poštovní správy, slavnostně zpřístupněná 2. července 1976. V roce 1988 se pak otevřela expozice známkové tvorby na současném místě v Praze. První lednový den roku 1993 se muzeum stalo součástí státního podniku Česká pošta.

STÁLOU EXPOZICI DOPLŇUJÍ ZAJÍMAVÉ VÝSTAVY

V pražské budově muzea je umístěna expozice československých, českých i zahraničních známek. Celoročně se zde konají krátkodobé výstavy a řada doprovodných programů pro děti i dospělé. Vidět zde můžete například nejstarší známky evropských i mimoevropských zemí, známky OSN či specializované sbírky známkové tvorby. Nechybí ani otisky razítek či první novinové známky světa. Zázitek z návštěvy historické budovy muzea je umocněn unikátními nástěnnými malbami z roku 1847 od významného českého malíře Josefa Navrátila. Na konci letošního dubna bude



FOTO archiv Poštovního muzea (2x)



v muzeu otevřena výstava Až za obzor, která návštěvníky seznámí s problémy a překážkami, které musely poštovní zásilky v nejtěžších obdobích minulého století překonat, než se ocitly za hranicemi. Cesty poštovní dopravy si vyzkoušejí i děti, pro které muzeum v rámci výstavy připravilo interaktivní prvky.

AUTENTICKÉ PŘEDMĚTY Z POŠTOVNÍ HISTORIE

Rozsáhlá expozice muzea se nachází v areálu cisterciáckého kláštera ve Vyšším Brodě. Prohlídková trasa zachycuje na téměř 2000 metrech čtverečních poutavým způsobem vývoj poštovních služeb a jejich proměny. K tomu je využito velké množství autentických předmětů včetně poštovních stejnokrojů, štítů, schránek, pokladen a telekomunikačních přístrojů, dokumentujících každodenní poštovní provoz. Historii poštovní dopravy představuje unikátní sbírka kočárů a saní. Stálá expozice zde ukazuje vývoj pošty už od 16. století po současnost. Zajímá vás, jak vypadala psaníčka a jaké známky se na ně kdy lepily? Nebo do jakých schránek je pak lidé dávali a jak oblečený pošťák je vyzvedával, třídil na vybaveném poštovním úřadu a nakonec

v jakých vozech, kočárech nebo dostavnících je rozvážel na správnou adresu? To vše najdete ve Vyšším Brodě.

Mezi stovkami různých exponátů jsou skutečné skvosty poštovní historie. Například vývěsní štít telegrafního úřadu ze zámku Konopiště, který sloužil následníkovi trůnu Ferdinandovi d'Este. Nebo část pražské telefonní ústředny, která fungovala v hlavním městě do začátku 80. let minulého století. A také nejstarší dochovaná poštovní schránka v Česku. Nechybí zde například fotogalerie listonošů a listonošek ze všech období rakousko-uherské a československé pošty, modely poštovních autobusů, schéma pražské potrubní pošty či historické poštovní přepážky. Ve třetím patře muzea je dětem k dispozici kreativní prostor, kde si mohou vyzkoušet například funkční telefonní přístroje, zahrát si speciální poštovní desetiboj nebo poslat potrubní poštu. Na letošní letní sezonu muzeum připravuje interaktivní výstavu, díky které návštěvníci procestují se známkami celý svět. Téma cestování se promítne do dalších prostor, kde budou vystaveny unikátní historické poštovní i zeměpisné mapy ze sbírek muzea.

Křížovka o ceny

Vášim úkolem je opět najít názvy dvou našich nádraží.

Na správné odpovědi čekáme do 12. února na e-mailové adrese

redakce@spravazeleznice.cz. I tentokrát si tři z vás budou moci vybrat

z naší nabídky publikací se železniční tematikou. V tajence lednového

čísla se ukrývala nádraží Čertova Stěna a Peklo nad Zdobnicí. Na knižní odměnu se mohou těšit Ivan Čabala, Eva Nováková a Martin Hájek.

| | ČESKÝ HEREC | SLOVINSKÁ ZNAČKA LYŽÍ | STŘEDOVĚKÁ ORGANIZACE REMESLNÍKŮ | NĚM. ČLEN NEURČITÝ | PRAŠAN | SPOTŘEBNÍ DAN | PŘÍPRAVEK NA NÁDOBÍ | IRSKÁ OSVOBOZENĚCKÁ ARMÁDA | PŘEDLOŽKA | SÍDLO V RUSKU | TUZEKOVÁ POUKÁZKA | JE MOŽNO | NÁZEV HLÁSKY X | KOD BĚLORUSKA | AKADEMIE VĚD |
|-------------------------|-----------------|---|----------------------------------|-------------------------------|-------------|--------------------------|---------------------|----------------------------|-------------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------|----------------|------------------------|--------------------------|
| ODLEHLÉ MÍSTO | | | | | | | | | | | | | | | INDONÉS. ATOL |
| SUROVÁ KYSELINA OLEJOVÁ | | | | | | | | | | | | | | | JUVIOVÉ OŘECHY ZÁPOR |
| 1. část tajenky | | | | | | | | | | | | | | | V TENTO DEN NÁS MALÍŘ |
| ZN. RADONU | | | MZDA | ZN. HELIA AFRICKÁ ANTILOPA | | | INIC. ZÁTOPKA | ITAL. SÍDLO | RUSKÉ MUZEJSKÉ JMÉNO (25. 6.) | TU MÁŠ PÍSEMNÁ ZKOUŠKA | | NÁZEV PÍSMENE H | CHYBA | TAHLE LESÍK (ŘÍDČ.) | |
| | SPOJKA (KNIŽNĚ) | HUDEBNÍ ZN. PRO PIANISSIMO ZN. ELEKTROSPOTŘEBÍČŮ | | | ANGL. HORKÝ | VÝKVĚT OSOBNÍ ZÁJMENO | | | | | LAZEBNÍK OKO (BÁSN.) | | | | |
| 2. část tajenky | | | | | | | | | | | | | | | ZN. TITANU |
| ZÁKLADNÍ VZOREK MĚŘIDLA | | | | | | | | | | | | | | | NĚMECKÁ ZEMĚ |
| POVLINICE JEDLA | | | | | | | | | | | | | | | POČÍTAČOVÁ KLÁVESKA |
| | | | | | | | | | | | | | | | VÝTAŽEK Z LÉČIVÝCH BYLIN |
| | | | | | | | | | | | | | | | NALÉVATI |

Pomůcka: BATATA, DUJIN, NASKE, ORDA, SECES

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

Vážení klienti, od 17. 1. 2022 můžete žádat o rekreaci s dotací z C-SF/C-FKSP. Pravidla pro čerpání v letošním roce jsou stejná jako vloni. Jedinou výjimkou jsou důchodci Správy železnic, kteří mohou čerpat pouze 3 000 Kč.

S nákupem leteckých zájezdů nemusíte spěchat. First minute ceny budou podle našich zkušeností prodlouženy do února.

I v letošním roce spolupracujeme s jinými CK. Snažili jsme se nejlepší „kousky“ zveřejnit i na www.cdtravel.cz. Ale třeba jsme se ne všem trefili do vkusu. Napište, který hotel jste si vybrali vy. Tak poradíte nejenom nám, ale možná se váš hotel zalíbí i dalším zaměstnancům.

Nově NENÍ v ceně zájezdů ČD travel zahrnuto KOMPLEXNÍ CESTOVNÍ POJIŠTĚNÍ. Ale doporučujeme si je objednat za naši VÝHODNOU CENU.

Všem zájemcům o zahraniční dovolenou doporučujeme očkování proti covidu-19. Neočkované klienty totiž nechrání žádné pojištění na 100 %.

Blanka Jíšová, ředitelka ČD travel

OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Novela zákona o dráhách přináší od 1. 2. 2022 změny pro oblast železniční dopravy i činnost Drážního úřadu. Zavádí několik novinek, které mají zásadní vliv na postupy schvalování vozidel a činnost provozovatelů dráhy a drážní dopravy.

■ Systém elektronického monitoringu licencí strojvedoucích umožní Drážnímu úřadu sledovat dobu řízení drážního vozidla a dodržování pravidel odpočinku strojvedoucích.

■ Jsou stanoveny sankce pro strojvedoucí při porušení některých povinností podle novely zákona o dráhách.

■ Transpozice evropských předpisů 4. železničního balíčku využívá pro typové schválení drážního vozidla pojem „vedení vozidla na trh“. Pokud drážní vozidlo získá povolení k uvedení na trh od Drážního úřadu nebo Evropské železniční agentury pro dráhu celostátní a regionální, nebude již vydáván samostatně průkaz způsobilosti vozidla a to je automaticky schváleno pro provoz na místní dráze a vlečce.

■ Nový pojem průkaz způsobilosti dráhy pokrývá stávající činnosti pro vystavení kolaudačního rozhodnutí stavby. V rámci rozhodnutí je prověřována zároveň interoperabilita subsystému infrastruktura, energie i řízení a zabezpečení.

