

MODERNÍ ŽELEZNICE

PROBLÉMY ŘEŠÍME DŘÍVE, NEŽ NA NĚ PŘIJDE UŽIVATEL

ICT prostředí musí být bezpečné a uživatelsky přívětivé, říká ředitel SŽT David Miklas

02

DŘÁŽNÍ HASIČI POSTUPNĚ ZÍSKÁVAJÍ NOVÉ PROSTORY

V poslední době se hodně investuje do zlepšení zázemí hasičů i jejich techniky

04

KOŘENOVSKÁ ZUBAČKA SLAVÍ VÝZNAMNÉ VÝROČÍ

Vlaky z Tanvaldu do Harrachova jezdí již 120 let, jedná se o pronájmu celé kořenovské budovy

08



FOTO Josef Novotný

V Česku se bude prezentovat francouzský rychlovlak

Naše státní organizace představí na počátku června široké veřejnosti francouzský vysokorychlostní vlak TGV. Průkopník rychlého železničního spojení na evropském kontinentu postupně navštíví Prahu, Brno, Jihlavu a Ústí nad Labem. Nejvíce času stráví v jihomoravské metropoli, kde bude od 7. do 9. června součástí expozice Správy železnic na veletrhu Rail Business Days.

TEXT | Jan Nevola

Desetivozová francouzská vysokorychlostní jednotka přijede do Česka přes Německo, nejprve se představí veřejnosti 6. června na pražském hlavním nádraží, kde bude stát v blízkosti východu z nového podchodu na Žižkov. Následovat bude přesun do areálu brněnského výstaviště, kde bude po tři dny součástí venkovní expozice na tamním kolejišti. V průběhu konání akce poslouží také k prezentaci francouzských drah SNCF a projektu Rychlých spojení v naší republice. Dalšími zastávkami vlaku budou 10. června stanice Jihlava a o den později hlavní nádraží v Ústí nad Labem. Následně se opět přes Německo vrátí do své domovské země. Na přepravě soupravy po českém území bude Správa železnic spolupracovat s dopravcem ČD Cargo.

PŘIJEDE DRŽITELKA REKORDU Z ROKU 1981

Prezentovanou jednotku typu TGV PSE s evidenčním číslem 16 dodala v roce 1980 společnost Alstom pro projekt TGV Sud-Est (jihovýchod), který přinesl bezkonkurenční vlakové spojení Paříže s Lyonem. Šlo o součást série 109 jednotek s nepřehlédnutelným oranžovým nátěrem. Vlak tvoří dva hnací a osm vložených vozů o celkové délce 200 metrů, v původní konfiguraci nabízel celkem 368 míst. V roce 1981 dosáhl rychlostního rekordu 380 km/h, na běžných spojích jezdil 300 km/h. V pravidelném provozu sloužil do roku 2018, celkem najel 13 383 189 km. Provozovatel rychlovlaků TGV, společnost SNCF, je partnerem Správy železnic při přípravě výstavby vysokorychlostních tratí na českém

území. Jednotlivé zastávky TGV v ČR proto budou využity i pro prezentaci VRT samosprávám a obyvatelům měst a obcí, kterých se výstavba nových tratí dotkne. Veřejnosti budou všude k dispozici odborníci z týmu přípravy VRT, kteří odpoví na všechny otázky. Stavba prvního úseku vysokorychlostní železnice v Česku by podle současných plánů měla začít v roce 2026, provoz asi o čtyři roky později.

V BRNĚ BUDE VYSTAVEN I VECTRON V BARVÁCH SPRÁVY ŽELEZNIC

Největším lákadlem expozice Správy železnic v Brně bude samozřejmě TGV, návštěvníky veletrhu ale určitě zaujme i vícesystémová lokomotiva Siemens Vectron, která je majetkem naší státní organizace a slouží k diagnostice. Dokáže totiž

komplexně vyhodnocovat činnost zabezpečovače ETCS. Jejím úkolem je rovněž tažení diagnostických vozů pro měření trakčního vedení, kontrolu rádiového provozu nebo vozidel pro měření železničního svršku. Dalšími exponáty budou nejmodernější měřicí vůz MVŽSv2, který naše státní organizace využívá pro diagnostiku železničního svršku při rychlostech až 200 km/h. Dokáže vyhodnotit ojetí kolejnic, profil štěrkového lože nebo osové vzdálenosti vedlejších kolejí s kontrolou průjezdného průřezu. Umí také pořizovat fotografie, a to každých 20 metrů. Vůz představuje novou úroveň diagnostiky na českých kolejích. Vystaven bude dále diagnostický vůz EM100 sloužící pro měření geometrických parametrů koleje. Technologické zázemí stroje dokáže pořizovat snímky příčného profilu kolejnic a kontrolovat tak stav železničního svršku. V Brně budete moci navštívit rovněž tři expozice Správy železnic, které

BOHATÝ PROGRAM PRO VEŘEJNOST I ODBORNÍKY

Mezinárodní železniční veletrh a konference RAIL BUSINESS DAYS se uskuteční od 7. do 9. června v areálu brněnského výstaviště. Nabídne prostor pro prezentaci desítkám tuzemských i zahraničních firem. Veletrh bude rozdělen do dvou expozic. Tu první najdou návštěvníci ve venkovním areálu výstaviště, jehož součástí je i téměř 800 metrů kolejí. Druhá část expozice bude ve vnitřních prostorách pavilonu A1. V rámci prvního dne veletrhu je naplánována i doprovodná konference RBD 2022, která je určena výhradně odborníkům.

se věnují činnosti této organizace, přípravě vysokorychlostních tratí a náboru nových zaměstnanců.



FOTO SNCF

PRAŽSKÉ INFOCENTRUM SLOUŽÍ VEŘEJNOSTI ROK

Na konci dubna loňského roku se v nové odbavovací hale pražského hlavního nádraží otevřelo první informační centrum Správy železnic. Slouží prioritně k zodpovídání dotazů cestujících a poskytování asistenčních služeb. Velkoplošné obrazovky se využívají pro prezentaci staveb či promítání náborových nebo preventivních videí. Za rok fungování ho navštívilo přes 20 tisíc lidí. Letos v dubnu se otevřelo podobné informační centrum v Ústí nad Labem.

BENEŠOV BUDE MÍT NOVÝ PODCHOD

Do finále se blíží úpravy současného podchodu pod nástupiště ve stanici Benešov u Prahy. Díky prodloužení spoji nádraží se západní částí města a usnadní tak cestu třeba i k zámku Konopiště. Hotovo by mělo být na konci července. Na stavbě v současnosti probíhá broušení stěn a další dokončovací práce. Následně proběhne osazování skel u nového zastřešení výstupu z podchodu a montování výtahu. Po skončení prací bude mít podchod jednotnou barvu stěn a podlahy, nový orientační systém a také osvětlení.



FOTO Vojtěch Kužel

PŘES VLTAVU SE STAVÍ NOVÝ ŽELEZNIČNÍ MOST

Na trati z Tábora do Písku vzniká jeden z největších obloukových mostů v Česku. Impozantní železobetonová konstrukce nahradí nedaleko stanice Červená nad Vltavou stávající ocelový most z roku 1889, který je již v nevyhovujícím stavu. Rozpětí mostního oblouku bude 156 metrů a celková délka přemostění přesáhne 300 metrů. V současnosti byla na obou březích Vltavy zřízena staveniště a probíhají zemní práce a zakládání nového mostu. Hotovo bude za tři roky.

Problémy dokážeme mnohdy vyřešit dříve, než na ně přijde uživatel

Nová organizační jednotka Správy železnic – Správa železničních informačních technologií (SŽT) – má za sebou první dva měsíce existence. Co ji čeká v blízké budoucnosti a jaké novinky připravuje, jsme se zeptali jejího ředitele Davida Miklase.

TEXT | **Tomáš Johánek**

K 1. dubnu se z odboru informatiky na generálním ředitelství stala samostatná organizační jednotka. Jak se tato změna projevila ve vaší práci a v činnosti bývalého odboru?

Z mého pohledu je fungování organizační jednotky velmi rozdílné od působení odboru na generálním ředitelství, protože řadu činností si musí zajišťovat sama. Nemohu se tak věnovat jen ICT (Information and Communication Technologies) problematice, ale je třeba se zabývat například personalistikou či ekonomikou a fungováním samotné jednotky. Původní odbor byl cílený k poskytování služeb na generálním ředitelství s drobným přesahem do celé naší organizace. Nová organizační jednotka působí v rámci celé Správy železnic, stará se o ICT celorepublikově. Pevně doufám, že pro řadové zaměstnance naší organizace to přinese kvalitnější služby v této oblasti a jednotné místo, kam se obracet.

Jak tuto změnu poznají řadoví zaměstnanci Správy železnic?

Naši vizí je vytvářet takové ICT prostředí, ve kterém se každému ve Správě železnic dobře a bezpečně pracuje. Postupně centralizujeme lokální podporu. Nově byla spuštěna služba ServiceDesk, což je centrální místo pro řešení všech problémů týkajících se ICT prostředí. Jde tedy o záležitosti týkající se jak počítačů, tak mobilů či různých aplikací. Postupně do této služby převádíme další činnosti, abychom mohli řešit veškeré problémy týkající se ICT. ServiceDesk již nyní funguje v režimu 24/7 a slouží jako první instance pro řešení problémů. V první linii zvládají jeho pracovníci přímo vyřešit přibližně 30 procent případů, cílem je dosáhnout zhruba dvojnásobku. Budujeme také tzv. NOC a SOC pracoviště. První slouží jako infrastrukturní dohled, druhé jako dohled kybernetické bezpečnosti. Dříve se problémy řešily, až když je uživatel reportoval, dnes fungujeme v proaktivním režimu a o problémech se mnohdy uživatel ani nedozví, řešíme je totiž okamžitě, jakmile je zaregistrujeme. SOC detekuje kybernetické události a potenciální ohrožení, pokud se něco děje, zasahuje. Věřím, že zmiňované kroky budou mít přínos v kvalitě využívání ICT prostředí a uživatelé budou časem spokojenější.

Na jakých novinkách právě pracujete, jaké připravujete nové aplikace?

Pracujeme na velkém množství projektů. Aktuálně řešíme například



FOTO Paula Matěvová

komplexní redesign spisové služby, a to jak oblastí, které pracují na pozadí a běžný uživatel je nevnímá, tak i těch, které jsou vidět na první pohled. Připravujeme systém tak, aby byl maximálně uživatelsky přívětivý a zároveň stabilní. Ve spolupráci s odborem komunikace připravujeme novou platformu intranetu. Jeho prostřednictvím se kolegové ze Správy železnic budou dozvídat důležité informace. Pokud jde o drobné aplikace a systémy, chceme jít cestou interního vývoje. SŽT má kvalifikovaný tým, který právě dokončil a předal do pilotního provozu první významnou aplikaci pro odbor elektrotechniky a energetiky. Jedná se o systém DCS, který sbírá data z elektroměrů hnacích vozidel, provádí jejich základní validace a předává je k dalšímu zpracování do navazujících systémů.

Jak dlouho trvá vývoj nové aplikace?

Na počátku vzniku nového systému je třeba vytvořit kvalitní zadání. Na něm se podílí jak příslušný odborný útvar, tak naše organizační jednotka. Tato

Zdokonalujeme systémy kybernetické obrany, stavíme dohledové centrum a buduje tým tak, abychom byli o krok napřed.

fáze může trvat týden, ale také klidně několik měsíců. Následně začnou vznikat první vývojové kroky. Interní vývoj má obrovskou výhodu v tom, že může absorbovat různé změny požadavků, které nikdo na začátku nemohl předpokládat. Vývoj jednoduchých aplikací pak trvá v řádu nižších jednotek měsíců, složitější systémy zaberou roky.

Kolik se momentálně v rámci Správy železnic používá aplikací a kde jsou klíčové oblasti pro rozvoj dalších?

Jsou to vyšší stovky. Můžeme hovořit o zhruba sedmi stech různých aplikací, ať už to jsou krabicové aplikace třetích stran, nebo aplikace, které nám někdo vyvinul. V rámci SŽT vznikl specializovaný odbor IT architektury, který bude postupně celé aplikační prostředí konsolidovat, efektivně propojovat nově vznikající systémy a postupně opouštět neefektivní a zastaralé aplikace. Vznik nových ICT systémů je nutné řídit centralizovaně, aby nevznikaly duplicitní nebo vzájemně nekomunikující systémy, které pak zaměstnance Správy železnic zatěžují nesmyslnou agendou.

Jednou z největších současných hrozeb jsou kybernetické útoky. Jak často jim Správa železnic musí čelit a jak předcházet případným škodám způsobeným těmito útoky?

Aktuální válečné dění přináší rizika v podobě kybernetických útoků s dopadem do ČR. Množství kybernetických útoků postupně roste, zaznamenáváme například útoky typu zaplavení sítě nebo

služeb velkým množstvím dat s cílem způsobit nedostupnost dané služby. Takové útoky se množí a jsou jich vyšší desítky denně. Nicméně naše systémy nás dokážou ochránit a jsme schopni se s tím bez problémů vypořádat. Množí se například i podvodné e-mailové zprávy a spamy. Touto formou bych chtěl apelovat na zaměstnance, aby neotevírali žádné podezřelé e-maily a ideálně spamové e-maily reportovali na ServiceDesk. Systémy ochrany spamu postupně zdokonalujeme, aby se četnost nevyžádaných zpráv blížila nule. Větší útok jsme zaznamenali loni v březnu, povedlo se nám hrozbu rychle zlikvidovat a útok tak byl bez dopadu na služby a bez ekonomických ztrát.

ING. DAVID MIKLAS
ředitel Správy železničních informačních technologií

Narodil se v roce 1986. Vystudoval elektrotechnickou fakultu ČVUT. Od roku 2011 začal podnikat v oblasti IT a později založil úspěšný startup, který se zabýval vývojem a výrobou 3D tiskáren. V roce 2016 spoluzaložil certifikovaný letecký simulátor pro veřejnost i výcvik pilotů a založil společnost vyrábějící elektrické sportovní čluny. Na GŘ Správy železnic nastoupil loni v lednu jako ředitel odboru informatiky, od letošního 1. dubna působí v současné funkci. Svůj volný čas tráví s rodinou a v pilotní kabině.



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.



FOTO archiv Správy železnic

Městská železnice

O podobě okolí hlavního nádraží rozhodne architektonická soutěž

TEXT Tomáš Johánek

Rada hlavního města Prahy schválila vypsaní architektonické soutěže pro plánovanou revitalizaci rozsáhlého území kolem největšího osobního nádraží v České

republice. Realizace projektu je společnou aktivitou několika subjektů včetně Správy železnic. Vítězný návrh bude vyhlášen v létě příštího roku. Projekt s názvem Nový Hlavák počítá s komplexní přeměnou Vrchlického sadů, výstavbou nové tramvajové trati, která povede z Opletalovy ulice k Národnímu

muzeu, a s rozsáhlou rekonstrukcí odbavovací haly hlavního nádraží. Cílem je kultivace a renovace celého území a vytvoření výrazně lepších podmínek jak pro rezidenty, tak pro cestující. Samotné zahájení výstavby je plánováno na rok 2025, s dokončením se počítá o dva roky později. „Komplex pražského

hlavního nádraží prochází postupnou obnovou a modernizací. Realizací projektu, jehož součástí je rekonstrukce nové odbavovací haly, završíme dokončení změn celého komplexu a navazujícího veřejného prostoru,“ uvádí generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Na českých kolejích se poprvé prezentoval vodíkový vlak

Společnost Alstom představila ve druhé polovině května poprvé české veřejnosti vodíkový vlak Coradia iLint. Série presentačních jízd se uskutečnila ve spolupráci s dalšími partnery, mezi kterými byla i naše státní organizace.

TEXT Tomáš Johánek

Vlak fungující na principu vodíkových palivových článků umožňuje ekologický provoz a mohl by být v budoucnu vhodným řešením pro neelektrifikované regionální tratě. „Společně se Správou železnic připravujeme řešení na klíč, kdy si objednatelé objednají vlakokilometry a my dodáme kompletní řešení. V případě dobré koordinace může vše reálně fungovat od roku 2027. Výroba vlaku trvá dva až tři roky od objednání,“ uvedl šéf českého Alstomu Dan Kurucz. Podle jeho slov je pro zavedení vodíkového provozu rovněž potřeba doplnit legislativu.

Dan Kurucz tvrdí, že vodík je železničním pohonem budoucnosti. Náklady na výrobu vlaků na vodíkový pohon by se podle něj mohly pohybovat v podobných relacích jako u elektrických souprav, bude však záležet na množství objednaných vlaků. Ceny samotného vodíku jsou podle Kurucze už nyní téměř srovnatelné s naftou, při jeho

větším využití by v budoucnu mohly dál klesat. Středočeský kraj již avizoval plán poptávat v blízké budoucnosti na některé regionální tratě bezemisní vozidla, stejné záměry má i Ministerstvo dopravy, pokud jde o poptávku vlaků pro dálkovou dopravu.

Správa železnic momentálně mapuje situaci a stávající možnosti i trendy zejména v procesu výroby, distribuce a plnění vlaků z vodíkových stanic. „Jsme připraveni poskytnout objednatelům dopravy či dopravcům součinnost při nalezení vhodné lokality pro zřízení plnicí stanice,“ říká generální ředitel naší státní organizace Jiří Svoboda. Jednou z možných variant je vybudování plnicích stanic v režii Správy železnic, ve hře jsou ale i další modely jejich výstavby a provozu, kdy se musí zohlednit místní podmínky výroby a distribuce vodíku. Samostatně pak stojí téma vytvoření dotačních titulů pro budování vodíkové infrastruktury, ať již bude žadatelem o dotaci jakýkoli subjekt.

Veřejná postrková služba přes Vysočinu se těší oblibě u dopravců

Již více než rok funguje veřejná postrková služba na trase mezi Brnem-Maloměřicemi a Kutnou Horou. Za prvních 12 měsíců existence ji využilo více než 3 300 nákladních vlaků. Správa železnic začala tuto službu nabízet loni v dubnu kvůli rozsáhlým modernizačním akcím na úseku prvního koridoru mezi Českou Třebovou a Kolínem.

TEXT Pavel Tesař

Správa železnic poskytuje službu od 6. dubna loňského roku. Důvodem jejího zavedení byl souběh několika velkých staveb na prvním tranzitním železničním koridoru, kvůli kterému došlo k odklonu vlaků osobní i nákladní dopravy. Vzhledem ke složitějším sklonovým poměrům na odklonové trase přes Vysočinu bylo u nákladních vlaků rozhodnuto o zavedení postrkové služby v úseku Brno-Maloměřice – Kutná Hora hlavní nádraží. V praxi to znamená, že vybrané vlaky jsou na této trase posíleny o další lokomotivu, popřípadě lokomotivu.

Vítězem výběrového řízení na provozovatele postrkové služby se stala společnost RegioJet. Od loňského dubna do 2. května letošního roku ji ve směru Brno – Kutná Hora využilo 2 049, opačně pak 1 273 vlaků s postrkem. Vzhledem k tomu, že se v některých případech připojovaly dvě lokomotivy, bylo celkem použito 4 672 hnacích vozidel. Služba byla nejvíce využívána v květnu a říjnu loňského roku.

Sanace nestabilního náspu u Svitav omezila provoz vlaků

První červnový den odstartovala téměř tříměsíční nepřetržitá výluka mezi Březovou nad Svitavou a Svitavami. Kvůli tomu došlo ke zkrácení dálkové linky R19, která jede pouze v trase Svitavy – Praha. Důvodem omezení je sanace nestabilního náspu.

TEXT Pavel Tesař

V uvedení úseku dále dojde k výměně železničního svršku a sanaci železničního mostu a propustku. To vše umožní zrušit stávající snížení traťové rychlosti. K poruchám stability železničního náspu v zastávce obce Hradec nad Svitavou dochází od roku 2010. K vyřešení problému nepomohly ani úpravy druhé traťové koleje v roce 2016. Proto se Správa železnic rozhodla pro výměnu celého tělesa náspu v nejpostiženějším úseku o délce 147 metrů. Díky provedeným úpravám zde budou vlaky moci opět využívat traťovou rychlost 140 km/h, navrhované stavebně-technické řešení umožní její budoucí zvýšení až na 160 km/h.

Náplní prací bude kompletní náhrada stávajícího náspu. Pro zaručení dlouhodobé stability je navrženo vyztužení zeminy pomocí geomříží, jež budou ukotveny do štěrku. Násep bude opatřen ochrannou vrstvou, která bude pokryta separační geotextilií a biodegradační rohoží s ornici. Současně se bude řešit odvodnění v dotčené oblasti. Stavbaři dále provedou výměnu železničního svršku a sanaci železničního mostu přes polní cestu a nedalekého propustku. Dojde také k úpravě trakčního vedení a zajistí se ochrana kabelů.



FOTO Michal Váňa



Drážní hasiči se budou postupně stěhovat do nových prostor

Velká část mimořádných událostí, které se stanou na české železnici, se neobejde bez asistence zaměstnanců Hasičského záchranného sboru Správy železnic, zjednodušeně drážních hasičů.

V poslední době se hodně investovalo a stále investuje do modernizace jejich techniky, naplňují se také plány na stěhování do nových či rekonstruovaných prostor.

TEXT **Tomáš Johánek**

Být drážním hasičem není nic snadného. Podle náměstka ředitele HZS Správy železnic Miloše Němce musí ovládat vše, co hasiči státní či dobrovolní, a navíc musí umět řadu dalších věcí. Například nakolejit železniční vozidlo nebo zkratovat trolejové vedení. Drážním hasičům také patří poslední slovo při obnově provozu, který byl přerušen z důvodu nějaké mimořádné události. Jejich odpovědnost je tedy velká a práce těžká. Naštěstí mají k dispozici špičkovou techniku, horší je to s prostory, ve kterých působí. I zde se ale blýská na lepší časy. „Existují plány na rekonstrukci hasičských budov hned na několika místech. Ještě letos by měla začít výstavba nové budovy v Nymburce, kde jsou podmínky pro práci našich hasičů asi nejsložitější. V různých fázích je příprava dokumentace pro stavbu nových prostor v Chebu, České Třebové a Plzni,“ říká Miloš Němec. Momentálně se řeší budoucí umístění

nové základny hasičů v Ústí nad Labem, kde by měl být v budoucnu umístěn i záchranný vlak pro případ mimořádné události v plánovaných tunelech na trase budoucí VRT z Prahy do Drážďan. Jasno je v Praze, kde nová stanice vyrostě v blízkosti stanice Praha-Zahradní Město. Zde by měl být v budoucnu deponován i nehodový vlak, pokud přejde jeho provoz na Správu železnic, případně pokud se pořídí nějaký nový. Upravené prostory už naopak mají drážní hasiči v Českých Budějovicích a nově i v Ostravě.

CHYSTÁ SE NÁKUP RYCHLÝCH ZÁSAHOVÝCH VOZIDEL

V posledních letech se výrazně obnovil park vozidel HZS Správy železnic. Téměř u konce je druhá etapa obměny požární techniky, hasiči mají zcela nová vozidla prvního i druhého sledu, disponují deseti automobilovými jeřáby, dostali i malé nosiče kontejnerů. „Máme také osm

vyprošťovacích aut. Zatím nám schází ještě dvě dvoucestná speciální vozidla. To se zatím nepodařilo zrealizovat. Pro příští rok uvažujeme o pořízení rychlých zásahových automobilů,“ pokračuje Miloš Němec. Jedná se o vozidla, která jsou schopna likvidovat menší požáry a řešit zásahy nevelkého rozsahu. Jejich výhodou je větší operabilita, vozidla jsou rychlejší a průchodnější v terénu. V této souvislosti je určitě dobré připomenout, že drážní hasiči rozhodně nezasahují jen u mimořádných událostí na železnici. Opak je pravdou. Jsou součástí složek Integrovaného záchranného systému (IZS), a tak značný počet jejich zásahů míří mimo železnici. Doplnují, a v některých regionech dokonce nahrazují činnost státních hasičů. „Například v České Třebové vůbec není jednotka státních hasičů, pro veškeré potřebné zásahy tak slouží naše pracoviště,“ upozorňuje náměstek ředitele HZS Správy železnic.

ZÁJEMCŮ O PRÁCI DRÁŽNÍHO HASIČE JE DOST

Jak už bylo řečeno, práce drážního hasiče je náročná a odpovědná. Přesto o zájemce, kteří by chtěli pracovat u HZS Správy železnic, není nouze. „Pokud jde o platy, máme je srovnatelné se státními hasiči, někdy i lepší. Máme výhodu v tom, že nepožadujeme středoškolské vzdělání s maturitou. Uchazečů je poměrně dost, je z čeho vybírat,“ konstatuje Miloš Němec. A jak dlouho trvá výcvik nováčka? „Pokud přijde nový člověk bez praxe a projde přijímacím řízením, může začít okamžitě pracovat pod dohledem. Následně ho čeká odborný výcvik v trvání zhruba dvou měsíců a státní závěrečná zkouška. Tím získá základní odbornou způsobilost a může následně navázat například kurzem na strojníka či technika,“ doplňuje Miloš Němec.



FOTO archiv HZS Správy železnic (3x)

Preventivní vlak se vrátil na české koleje

Po dvouleté přestávce zaviněné protiepidemickými opatřeními se na české koleje vrátil Preventivní vlak bezpečné železnice, společný projekt Správy železnic, Českých drah a ČD Cargo. Během května ho čekaly celkem čtyři zastávky.

TEXT **Tomáš Johánek**

Preventivní vlak je určený pro žáky vyšších tříd základních škol a studenty středních škol, kterým ukazuje, jak může skončit zbytečné riskování, hazard nebo nepozornost v blízkosti kolejí či přímo na nich. Žáci a studenti se během návštěvy vlaku mimo jiné seznámí s nebezpečím zasažení elektrickým proudem z trolejí při nedovoleném výstupu na střechnu vagónu, vážnými úrazy při riskantním přecházení

přes koleje či naskakování a vyskakování z jedoucího vlaku nebo s následky nerespektování signalizace na železničních přejezdech.

„Správa železnic dlouhodobě podporuje prevenci a osvětu v oblasti bezpečnosti na železnici. V komunikaci s mladými lidmi apelujeme zejména na maximální pozornost a respektování všech pravidel bezpečného pohybu v blízkosti železničních tratí či



FOTO David Čistý (2x)

na přejezdech a přechodech,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. „Starší děti a mládež mají někdy nebezpečné nápady, pokoušejí štěstí a mají pocit, že se jim nemůže nic stát. Jenže skutečnost je jiná, alespoň pokud jde o železnici. Například expres rozjetý na 160 km/h ujede každou minutu přes 2,5 kilometru a nezastavíte ho tak snadno jako auto. Nejen na to upozorňuje právě Preventivní vlak,“ poznamenává Michal Krapinec, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah.

Žáci a studenti procházejí v rámci programu Preventivního vlaku třemi stanovišti. Tím prvním je speciální vůz, kde probíhá projekce třetího dílu hraného dokumentu s názvem To nedáš! Druhý, konferenční vůz je připraven pro diskuzi žáků a studentů s odborníky, kteří šetří nehody na železnici. Na třetím stanovišti pak probíhá nácvik život zachraňujících úkonů.

Stavbu jablunkovských tunelů komplikovaly těžké přírodní podmínky

Jednou z nejnáročnějších staveb Košicko-bohumínské dráhy (KBD), po které se vlaky rozjely v průběhu let 1869 až 1872, byl Jablunkovský tunel. Od roku 1870 jím procházejí koleje mezi dnes českým Jablunkovem a slovenskou Čadcou.

TEXT **Marek Binko**

Trať zde překonává Jablunkovský průsmyk v těsné blízkosti zemské hranice mezi tehdejší Těšínským Slezskem a Horními Uhrami, o čemž svědčí i blízká hraniční pevnost Velké Šance ze 17. století. Stavba tunelu byla nadmíru náročná kvůli nestabilnímu flyšovému souvrství, sestávajícímu mimo jiné z vlhkého tlačivého černého jílu, pískovce a drobné jílovité břidlice se sklony k sesuvům. Ražba tunelu v nejvyšší nadmořské výšce 522 m n. m. a výškou nadloží 23 metrů tak byla doprovázena řadou deformací výrubu, velkými průsaky vody nebo nutností neustále měnit rozdrčenou nebo vodou znehodnocenou výdřevu. Vzápětí

po dokončení tunelu, svou délkou téměř 607 metrů nejdelšího na celé trati KBD, jej bylo nutné opravit, což se během jeho životnosti opakovalo ještě několikrát. Tunel byl na portálech pojmenován Kalchberg podle rakouského politika Josefa Kalcheggera von Kalchberg.

Když byla KBD v úseku Jablunkov – Čadca v roce 1898 zdvoukolejněna, v tunelu byla nainstalována kolejová splítka, a to až do roku 1917, kdy byl zprovozněn Jablunkovský tunel II. Jeho stavba probíhala od roku 1914, s podobnými obtížemi jako u tunelu prvního. Tuneláři ale již alespoň věděli, co je čeká. Druhý tunel byl dlouhý přes 608 metrů, měl výšku nadloží 24 metrů a nejvyšší



FOTO autor

nadmořskou výšku 520 m n. m. Na stavbě obou tunelů pracovalo mnoho Italů, jak bylo na podobných stavbách zvykem, avšak ve druhém případě se z dělníků kvůli nástupu 1. světové války paradoxně stali nepřátelé. V říjnu 1938 obsadila Těšínsko polská armáda, 25. srpna 1939 se zde stal tzv. Jablunkovský incident mezi Němci a Poláky, který měl být provokací k vyvolání války. O šest dnů později byla skutečně rozpoutána a tunely poškozeny výbuchy od náloží polské armády.

Znovuzprovoznění tunelů proběhlo v únoru, respektive v červenci 1940. Jejich další, a navíc důkladnější destrukce přišla s ústupem německých vojáků koncem války. V roce 1963 začaly tunely jezdit elektrické vlaky, což bylo spojeno s dalšími rekonstrukcemi, nicméně problémy s jejich stavem pokračovaly i nadále. Šlo například o deformace kleneb, průsaky vody, její zamrzání nebo závady železničního svršku se sníženou výškou kvůli troleji.

Při modernizaci 3. tranzitního koridoru se proto přikročilo k radikální rekonstrukci tunelu II., který byl kompletně přestavěn na dvoukolejný o délce 612 metrů. Stavba proběhla v letech 2007 až 2013 a zkomplikoval ji velký zával i několik sesuvů. Jablunkovský tunel I. byl v roce 2013 od jižního portálu přestavěn na únikovou stolu o délce 257 metrů, propojenou s dvoukolejným tunelem; zbývající část včetně severního portálu byla zasypána.

Co se děje v regionech

STANICE V ROŽNOVĚ POD RADHOŠTĚM ČEKÁ CELKOVÁ REKONSTRUKCE

Letos v srpnu začne celková rekonstrukce stanice Rožnov pod Radhoštěm. Obnovou projde jak její kolejiště, tak i nádražní budova. Stavební práce jsou naplánované do května příštího roku a uskuteční se i díky finanční podpoře z Regionálního rozvojového fondu.

Stavba bude zahrnovat nejen rekonstrukci stanice, ale částečně i navazujícího traťového úseku. V Rožnově vzniknou dvě nová nástupiště s nástupní hranou ve výšce 550 mm nad kolejí pro komfortní nástup do moderních nízkopodlažních souprav. Přístup k vlakům bude po přechodu propojeném chodníkem s oběma nástupišti. Kompletní přestavbou projde rovněž stávající nádražní budova, ve které dojde ke změně vnitřních dispozic. Zvýší se kapacita čekárny, vybudují se prostory pro odbavení cestujících a nové hygienické zařízení pro veřejnost. Samozřejmostí bude bezbariérový přístup do budovy, na veřejné toalety a na nástupiště. Pro informování nevidomých osob poslouží orientační hlasový majáček.

Cestující ocení designové lavičky a koše, stejně jako nový přístupový chodník od konce Zemědělské ulice. Ke zvýšení komfortu cestování přispěje také možnost celodenního nebo krátkodobého parkování přímo u nástupiště a u nádražní budovy. Pro budoucí instalaci zabezpečovacího zařízení se postaví nový technologický objekt, který bude propojený se stávající nádražní budovou společným zastřešením. V takto vytvořeném průchodu na nástupiště z přednádražního prostoru budou umístěny stojany na kola hlídané kamerovým systémem.



FOTO A VIZUALIZACE archív Správy železnic (5x)



MLADOTICE A SUCHDOL NAD LUŽNICÍ ZDOBÍ OPRAVENÁ NÁDRAŽÍ

Během uplynulých týdnů skončila rozsáhlá obnova dvou nádražních objektů v Plzeňském a Jihočeském kraji. Cestujícím slouží zrenovované prostory výpravních budov v Mladoticích a v Suchdole nad Lužnicí.

Osobní nádraží v Mladoticích leží na trati z Plzně do Žatce. Budova byla postavena v roce 1895 a loni v září zde byly zahájeny opravné práce. Ve vnitřních prostorách došlo k opravě omítek i s výmalbou, byla vyměněna celková elektroinstalace, opravily se prostory pro obsluhu dopravy. Nově byla zřízena místnost pro techniky správy sdělovací a zabezpečovací techniky včetně hygienického zařízení, které bylo v nevyhovujícím stavu. Čekárna pro cestující dostala nové vytápění v podobě stropních sálavých panelů. Objekt má novou fasádu, vyměnily se dveře i okna. Stanice získala nové označení a byla vybavena moderním mobiliářem a vnějšími hodinami.

V srpnu loňského roku začala oprava výpravní budovy v železniční stanici Suchdol nad Lužnicí. Zaměřila se na sanaci objektu, opravu střešní konstrukce, výměnu dveří a oken a úpravu přilehlých zpevněných ploch. Opravou prošly také vnitřní prostory, zejména čekárna. Výpravní budova byla vybavena novým mobiliářem, především lavičkami a odpadkovými koši typu antivandal. V neposlední řadě proběhlo osazení nového orientačního systému celé stanice. Vzhledem k nedostatku vnitřních prostor budou cestujícím sloužit jako veřejné WC mobilní sanitární kontejnery.

SKONČILY DVĚ OPRAVNÉ AKCE NA TRATI MEZI NYMBURKEM A JIČÍNEM

Na konci loňského roku skončily dvě opravné práce na železniční trati č. 061 Nymburk hl. n. – Jičín zaměřené na obnovu železničního svršku, který vlivem dožilých prvků železniční infrastruktury vyžadoval zvýšené náklady na pravidelnou údržbu. Nejprve se provedla souvislá výměna 5 260 metrů kolejnic a 3 708 dřevěných pražců za nové betonové pražce s bezpodkladnicovým pružným upevněním kolejnic v úseku Kopidlno – Jičín. Následovala reprofílace příkopů, strojní čištění šetrkového lože, úprava geometrických parametrů koleje a pro zvýšení komfortu cestování a redukci budoucích nákladů na údržbu byla zřízena bezстыková kolej. V rámci opravy kolejí a výhybek ve stanici Rožďalovice se pak vyměnilo celkem 2 356 metrů kolejnic a 1 736 pražců. Dále došlo k opravě dvou nástupišť, výměně výhybek a úpravě geometrických parametrů kolejí. I zde byla pro zvýšení komfortu cestování a redukci budoucích nákladů údržby zřízena bezстыková kolej.



**STAŘEČ – KOJETICE
NA MORAVĚ****6. dubna**

V ranních hodinách se na přejezdu mezi stanicemi Stařeč a Kojetice na Moravě střetl osobní automobil Volkswagen Passat s Os 24807, kterým byla motorová jednotka Regionova 814.071. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc Kč.

BOR – STRÁŽ U TACHOVA**10. dubna**

Odpoledne se na přejezdu mezi Borem a dopravnou D3 Stráž u Tachova střetl osobní automobil Ford Fiesta s Os 7213, kterým byla motorová jednotka Regionova 814.039. Při střetnutí byla zraněna řidička automobilu i její spolujezdec. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 80 tisíc Kč.

**ÚSTÍ NAD LABEM ZÁPAD****13. dubna**

V nočních hodinách se při posunu ve stanici Ústí nad Labem západ srazila lokomotiva 163.217 s dvojicí odstavených lokomotiv 770.529 a 140.094. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 2 miliony Kč.

CHOMUTOV**14. dubna**

Po poledni vykolejila při posunu ve stanici Chomutov lokomotiva 742.742 na výhybce číslo 314. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 900 tisíc Kč.

BOHUMÍN-VRBICE**19. dubna**

V nočních hodinách se při posunu ve stanici Bohumín-Vrbice srazila posunující lokomotiva 753.613 s odstavenou soupravou sestavenou z lokomotivy 293.184 a nákladních vozů. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 20 milionů Kč.



FOTO archiv O18 GR SZ (2x)

**PARDUBICE HLAVNÍ
NÁDRAŽÍ****21. dubna**

V ranních hodinách vykolejila při posunu ve stanici Pardubice hlavní nádraží lokomotiva 730.002 na výhybce č. 93XN. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,35 milionu Kč.

NEJDEK – NOVÉ HAMRY**22. dubna**

Před polednem se na přejezdu mezi stanicemi Nejdek a dopravnou D3 Nové Hamry střetl osobní automobil Škoda Fabia s Os 17134, kterým byla motorová jednotka 844.019. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 850 tisíc Kč.

Česká západní dráha oslaví 160. výročí zahájení provozu

Pražské smíchovské nádraží čeká v blízké době rozsáhlá rekonstrukce. To samé platí o trati mezi Prahou a Berounem, modernizace prvního úseku se již blíží do finále. Letos přitom uplynulo 160 let od chvíle, kdy údolím Berounky začaly jezdit vlaky.

TEXT **Josef Schrötter**

FOTO archiv autora

Prudký rozvoj průmyslu od poloviny 19. století potřeboval velké množství uhlí a dalších surovin, současně bylo třeba zajistit odbyt zboží do větších vzdáleností. Důležité bylo propojit železnici Prahu s Plzeňskem. Již v roce 1847 se o to pokoušel Vilém Wurmbrand, což byl vlastník dolů na Radnicku a Kři-voklátsku. Jeho projektem byla koněspřežní železnice. V roce 1852 byla uzavřena smlouva o vybudování trati z Prahy do Plzně a Brodu nad Lesy (Furth im Wald). Projektant Karel Brantl (1801–1871) se nechal inspirovat původním návrhem Jana Pernera (1815–1845), který

plánoval zaústit tuto dráhu v Praze do Státního nádraží na Florenci. Perner ale chtěl vést v Praze železnici přes Malou Stranu po vysokém viaduktu. V roce 1856 se i přes řadu jiných návrhů, kudy vést tuto dráhu, došlo k závěru, že nejlépe bude napojit trať Západní dráhy s Prahou na Smíchově.

V roce 1857 získala skupina sdružující západočeské šlechtické velkostatkáře koncesi a také příslib na státní záruku základního kapitálu pro Českou západní dráhu. Ta měla vést z Prahy do Plzně a dále pak směrem k bavorským hranicím u Domažlic a u Chebu

s odbočkami k dolům u Radnic a Vejvanova. Nakonec vše dopadlo jinak, když vláda snížila garanci výše základního kapitálu z 30 na 20 milionů zlatých. Proto se tato podnikatelská skupina rozpadla, a tak vláda jednala následně s bratry Kleinovými (Josef, Engelbert, Franz, Libor, Albert a Hubert), Vojtěchem Lannou (1805–1866) a Pražskou železářskou společností. Na základě vládní záruky převzalo nové konsorcium koncesi 8. září 1859. Následně se však stavby železnice také vzdalo. Nakonec přišla nabídka od bratrů Kleinových s tím, že dráhu postaví oni, zakoupí i vozy a získají za to všechny akcie. Vláda smlouvu schválila a stanovy České západní dráhy byly následně v prosinci 1860 potvrzeny. Vlastní stavba dráhy byla zadána Stavitelství bratří Kleinů a Vojtěchu Lannovi.

PRVNÍ VLAK PŘIJEL DO PRAHY NA KONCI ČERVNA 1862

Politická prohlídka trasy budoucí trati byla zahájena 25. září 1860 ve směru Plzeň – Praha. Stavba trati byla rozdělena na sedm stavebních oddílů. Provoz měl být i přes nepřízeň počasí a povodně zahájen v červenci 1862, ale výstavba nádraží na Smíchově se opozdila. I přesto se konala zkušební jízda 29. června 1862. Při otevření trati vyjel slavnostně vyzdobený vlak z Prahy 14. července 1862 v 8.30 hodin. Sláva to byla veliká. Budovy na smíchovském nádraží byly slavnostně vyzdobeny pletenci z květin a listů. Slavnostní vlak měl dvě lokomotivy a 24 vozů. Pravidelná doprava mezi Prahou a Plzní byla zahájena následující den – 15. července 1862. Bohužel celá trať byla jednokolejná, a tak ještě téhož roku bylo rozhodnuto o dostavbě druhé traťové koleje. K 1. lednu 1894 byla železnice zestátněna, ale provoz stále zajišťovala Česká západní dráha. Od 1. ledna 1895 již byla dráha plně ve státním provozu.

Vyšla šestá edice sborníku Správy železnic

Správa železnic vydala šestou edici svého Vědeckotechnického sborníku. V součtu s předchozími sborníky Českých drah jde už o jeho 53. vydání. Aktuální edice obsahuje celkem devět odborných příspěvků ze všech oblastí české železnice.

TEXT **Roman Štěrba**

V prvním příspěvku najde čtenář informace k simulaci jízdy vlaku pomocí programu EMTP – ATP. Věnuje se aktuálnímu problému energetických výpočtů s ohledem na dimenzování pevných trakčních zařízení. Ve druhém odborném textu je pozornost zaměřena na implementaci transparentního nefinančního výkaznictví o odpovědnosti a udržitelnosti ESG u Správy železnic od roku 2021. Třetí příspěvek se věnuje výročí 45 let od zrodu lokomotiv řady 742.

Autoři čtvrtého článku se zaměřili na problematiku posouzení dynamického

chování trolejového vedení pro tratě, které mají rozdílné traťové rychlosti pro klasické soupravy a pro jednotky s naklápací technikou. Další text, Koncept Železnice 4.0. – vize digitální železnice v ČR, prezentuje nový alternativní přístup k modernizaci technologií řízení a zabezpečení na železniční síti v ČR. Šestý příspěvek se zabývá tématem emisí oxidu uhličitého z jednotlivých druhů dopravy. Autoři vybrali dvě srovnatelné relace osobní i nákladní dopravy, na kterých byla vypočtena a porovnána emisní náročnost příslušných dopravních prostředků. Příspěvek Návrh tvaru signálního pásu



FOTO archiv Správy železnic

od označnicku na společném nástupišti se věnuje reálné průchozí šířce pro zrakově postižené osoby na železničním nástupišti.

Předposlední příspěvek se zaměřil na možnosti využití dvouzdrojových lokomotiv, představuje typy jejich pohonu a kategorie, dále ukazuje možnosti jejich využití v provozu s ohledem na provozní efektivitu a úsporu emisí. Článek s názvem Provoz nákladních vlaků délky 740 m navazuje na první díl pojednání o provozu dlouhých (a těžkých) nákladních vlaků a zaměřuje se na problematiku jejich brzdění.

Sedmý ročník studentské konference je za námi, další připravujeme

Každoroční interaktivní konference Správy železnic pro studenty se věnovala tématům moderní železnice, jako jsou vysokorychlostní tratě, evropský vlakový zabezpečovač ETCS nebo současné trendy v řízení železničního provozu. Nechyběly ani speciální projekty a nová podoba mostů, tunelů i výpravních budov.

TEXT **Markéta Houdková**

Zaujmut a získat si studenty pro budoucí spolupráci. To byl cíl konference číslo jedna. Kromě toho šlo o skvělou příležitost představit šedesátce vybraných vysokoškoláků a středoškoláků novým studentským program Správy železnic. „Chceme, aby studenti vnímali, že jsme připraveni je podpořit už během jejich studia. Také z tohoto důvodu se snažíme přicházet s novými nápady, projekty a programy, které by je dostatečně zaujaly, aby měli chuť dozvědět se více o možných příležitostech v naší organizaci,“ říká za skupinu spolupráce se školami Eva Rubešová.

Akce s názvem železnice pro 21. století se konala v moderním a inspirativním prostoru pražského

HubHubu v Perlové ulici. Se svými projekty a vizemi vystoupili přední odborníci z České republiky, Německa a Rakouska. Mezi speciálními hosty byl také ředitel české pobočky společnosti Alstom Dan Kurucz, který představil koncept vodíkových vlaků jako budoucnosti české železnice. Interaktivita konference spočívala hlavně v možnosti studentů zapojit se pomocí aplikace do obsahu přednášek a pokládat přednášejícím dotazy, na kterém jim ochotně odpovídali během svého bloku. Nutno dodat, že studenti byli dobře připraveni a ptali se na aktuální témata a výzvy současné i budoucí železniční dopravy v Evropě.



„Studenty jsme také donutili vystoupit z jejich komfortní zóny. Rozdělili jsme je do čtyř pracovních skupin, ve kterých plnili pod vedením zkušených mentorů v relativně krátkém čase úkoly. Své návrhy řešení následně odprezentovali ostatním studentům, přednášejícím i hostům,“ dodává Eva Rubešová.

Prezentace studentů hodnotila odborná komise. Vítězem se stal ten tým, který svůj návrh odprezentoval nejvěrohodněji a zároveň nejzajímavější formou. Studenti byli po celou dobu akce pod „drobnohledem“ HR specialisek, které měly za úkol vybrat deset z nich do listopadového Technického workshopu 4.0. Už brzy bude jasné, kdo se dostane do speciálního tříměsíčního programu placené stáže.

Díky dotazníku, který studenti obdrželi po skončení akce, víme, co se jim líbilo a co je potřeba zlepšit v následujícím 8. ročníku. Jako hlavní přínos celé akce hodnotili možnost navázání nových kontaktů s odborníky a získání informací o atraktivních pracovních příležitostech. Nejvíce je zaujaly vysokorychlostní tratě, o kterých by se rádi dozvěděli víc. Kladně hodnotili všechny přednášející, odborné moderátory a mentory, kteří se jim věnovali hlavně během samostatných prací v rámci workshopu.

Na fotky a video z akce se můžete podívat na studentském webu spravazeleznic.cz/studenti. Už teď připravujeme 8. ročník, na který se moc těšíme.



Železničář sklízí úspěchy v cheerleadingu

Původně rodák ze severočeského Litvínova, dnes Pražák, dopravní inženýr a vicemistr světa Michal Bahenský měl o svém povolání jasno už od raného dětství. Jeho snem byla dráha.

TEXT **Eva Rubešová**

Nedávno přivezl stříbro z mistrovství světa v netradiční disciplíně – cheerleadingu, které se koná každoročně v Orlando na Floridě. Za tímto úspěchem stojí těžká dřina a odřikání. Neobvyklý sport, ke kterému ho přivedl kamarád, Michala hlavně naučil, co je to tým a jak být týmovým hráčem. „Nebýt solitér bylo v naší branži poměrně složité. Jak funguje tým jsem se naučil právě díky cheerleadingu, kterému se posledních pár let intenzivně věnuji,“ pokračuje. Navenek to vypadá zábavně a jednoduše – házíte holky do vzduchu, stavíte lidské pyramidy a kombinujete prvky akrobacie. Potřebné jsou ale hlavně tři základní ingredience: obrovská dávka houževnatosti, síla a vytrvalost.

Jako malý kluk se zamiloval do železnice také díky svému dědovi, se kterým trávil větší část víkendů ve vlaku, kdy jezdili po výletech

křížem krázem po krásách České republiky. „Bylo mi jedno, kam jedeme. Pro mě byla cesta cílem,“ vzpomíná na své dětství. Díky nezapomenutelným zážitkům z dětství se rozhodl pro studium na Fakultě dopravní ČVUT v Praze. V říjnu 2015 po absolvování školy nastoupil na Stavební správu západ, kde pracoval na pozici hlavního inženýra stavby. Po pěti letech přešel na generální ředitelství do odboru přípravy staveb, kde působí dodnes. Zabývá se procesem Trackage Approval. Ve zkratce jde o schvalování projektů systémů ETCS a GSM-R u Agentury EU pro železnice (ERA), které je od listopadu 2020 povinné pro všechny správce železniční infrastruktury v Evropě.

Michal patří mezi ty, které práce baví. „Snažím se neustále vzdělávat a objevovat nové, nepoznané věci. Díky tomu, že komunikuji



FOTO archiv Michala Bahenského

s odborníky zejména ze zahraničí, je má pracovní doba velmi rozmanitá a tím i zajímavá.“ Ve volném čase se věnuje sportu, miluje dobrou kávu, sám sebe dokonce označuje za kávového fanatika. Ideální volný víkend si představuje někde na horách, na běžkách, snowboardu nebo na lyžích.

DRAFT STUDENTŮ VOŠ DĚČÍN

Správa železnic se zúčastnila dalšího draftu děčínské vyšší odborné školy. Letos se přihlásilo šest studentů druhého ročníku a sedm firem. Možná i díky nové koncepci studentského programu si všichni studenti pro svou praxi vybrali naši státní organizaci. Od 7. září do 22. prosince se o ně podělíme s dalšími tradičními firmami z oboru železničního stavitelství. Kromě toho se draftu zúčastnili také studenti prvního ročníku, které budeme „draftovat“ příští školní rok. Jejich starší kolegové ze třetího ročníku pak měli možnost vybírat mezi potenciálními zaměstnavateli.

SMART CITIES SYMPOSIUM PRAGUE

Osmý ročník setkání předních odborníků v oblasti chytrých technologií použitelných v běžném životě se uskutečnil 26. a 27. května v prostorách Kláštera minoritů v historickém centru Prahy. Organizátorem akce pod záštitou primátora hlavního města Prahy a ministra průmyslu a obchodu byla tradičně Fakulta dopravní ČVUT v Praze. Za osm let se sympozium stalo především platformou pro výměnu zkušeností právě s aplikací chytrých technologií do našeho každodenního života. Setkávají se zde jak zástupci vědecké a komerční sféry, tak i státní správy z celého světa. Letošní ročník se zaměřil na lidský prvek v dopravě, návyky a potřeby cestujících a na aplikaci nástrojů pro udržitelnou dopravu. Za Správu železnic vystoupili Jiří Pavel a Radek Volf z odboru strategie s tématem Digitalizace a moderní železnice.



ODBORNÁ PŘÍPRAVA STUDENTŮ STŘEDNÍCH ŠKOL KE ZKOUŠCE D-03

Správa železnic pořádala v letošním roce dvě individuální přípravy ke zkoušce D-03 výhybkář přímo pro studenty středních škol v Novém Městě na Moravě a Břeclavi. Příprava ke zkoušce D-03 byla koncipována jako vzdělávací projekt, v jehož rámci mohli studenti dobrovolně chodit na konzultace, které prohlubovaly jejich znalosti v dopravní a technické části. Tyto konzultace byly vedeny jednou týdně vzdělavateli z OŘ Brno přímo na partnerské střední škole. Počet celodenních konzultací byl stanoven v souladu s předpisem SŽ Zam1 na deset. Výuka probíhala od února do dubna, zakončena byla náročnou drážní zkouškou, ve které úspěšlo 12 ze 16 studentů.

Kořenovská zubačka slaví významné výročí a plánuje rozšíření muzea

Jen málokterá trať se může chlubit toliko nej jako jizerskohorsko-krkonošská dráha z Tanvaldu do Harrachova a dále do Polska. Zajímavá je nejen unikátním stavebním provedením, ale také bohatou historií. Letos slaví 120. výročí zahájení provozu a oslavy to budou určitě velkolepé.

TEXT Tomáš Johánek



FOTO autor

Trať, která je všeobecně známá jako Kořenovská zubačka, překonává na sedmi kilometrech z Tanvaldu do Kořenova převýšení 235 metrů, nejvyšší stoupání dosahuje 58 promile, až do Harrachova vedou koleje celkem pěti tunely, nejdelší měří 940 metrů. Technickým unikátem je přibližně 4,4 kilometru zachované Abtovy ozubnice v ose koleje, díky které ozubnicové lokomotivy zdolávají nejprudší stoupání. Další známou zajímavostí této trati je více než 26 metrů vysoký most nad řekou Úizerou, která zde tvoří hranici mezi Jizerskými horami a Krkonošemi. Ještě před vjezdem na most ale vlaky zastavují ve stanici Kořenov s památkově chráněnou výpravní budovou, ve které se nachází Muzeum ozubnicové dráhy, cíl našeho výletu.

Výpravní budova již několik let neslouží svému účelu, provoz

na trati se řídí dálkově z Tanvaldu. V prostorách budovy tak působí několik nájemců, většinu má pronajatou Železniční společnost Tanvald, která provozuje místní muzeum a nedalekou obnovenou výtopnu. Několikrát ročně také pořádá na trati zvláštní jízdy historických vlaků v čele (směrem z Tanvaldu proti kopci vlastně na postrku) s ozubnicovými lokomotivami, které v loňském roce oslavily 60. narozeniny. Expozice muzea je z větší části zaměřena na ozubnicovou trať Tanvald – Kořenov, její pestrou a často pohnutou historií, zvláštností provozu a zde nasazovaná vozidla. V menší míře se pak věnuje okolním železničním tratím. Pro návštěvníky je zde připraveno množství textů a fotografií a také řada trojrozměrných exponátů, které se váží k této unikátní trati. Mezi nimi jsou například modely

různých druhů ozubnice, ozubnicové dvojkolí a jeho uložení a další technické zajímavosti.

Obecně prospěšná společnost má část výpravní budovy v pronájmu a v budoucnu by si ráda pronajala celý objekt. „Budova se měla opravit, v dnešní době hledání úspor je to ale spíše nereálné. Rádi bychom ji tedy získali do pronájmu celou a postupně se postarali sami o její obnovu,“ říká ředitel muzea Pavel Šturm. Do budovy by se pak přestěhovalo zázemí spolku, které je momentálně v Tanvaldu. „Rádi bychom rozšířili prostory muzea, ve druhé části bychom chtěli otevřít malé posezení s dílnami pro děti, mohly by si tam třeba něco vyrobit,“ pokračuje Pavel Šturm. V části budovy by se také obnovila čekárna, která by sloužila i běžným cestujícím v době uzavření muzea. Jak ředitel Šturm prozrazuje, již probíhají jednání s obcí, která celý proces podporuje, i s majitelem

SLAVIT SE BUDE NA POČÁTKU ČERVENCE

Oslavy 120 let trati z Tanvaldu do Harrachova se uskuteční první prázdninový víkend, tedy ve dnech 2. a 3. července. Železniční společnost Tanvald připravuje ve spolupráci s Českými drahmi řadu zvláštních historických vlaků. Lákadlem by ale měl být i příjezd expresu Českých drah v čele s motorovou lokomotivou řady 749 zvanou Bardotka nebo Zamračená. Největší zájem fanoušků ale jistě přitáhne zelená parní lokomotiva 464.202, které se přezdívá Rosnička. Program oslav bude zveřejněn na adrese www.zubacka.cz.

budovy, Správou železnic. Zdá se, že vše je na dobré cestě. A že se může dobrá věc podařit, svědčí pohled na polubenské zhlaví stanice Kořenov, které již několik let zdobí obnovená budova výtopy. Ta dnes slouží k odstavení a opravám lokomotiv i k pořádání různých kulturních programů. Dosáhne jednou stejného lesku i poněkud omšelá výpravní budova? To ukáží příští měsíce a roky.

Křížovka o ceny

Vášim úkolem je opět najít názvy dvou našich nádraží. Na e-mailly se správným řešením čekáme do 17. června na adrese redakce@spravazeznic.cz. Pro tři úspěšné luštilitele je jako vždy

připravena publikace, kterou si vyberou z naší nabídky. V květnové tajence se ukrývaly zastávky Křivoklát a Rovné-Divišov. Knižní odměnu od nás dostali Jaroslav Jágr, Zdeněk Sedláček a Martin Šrám.

	ZVUK PADAJÍCÍCH KAPEK	ZN. PRACHO PRÁŠKU	NEDOKONALÉ SPÁLENÉ DŘEVO	LOVECKÝ PES	VČELÍ DŮM (ZAST.)	ZKR. ATLETICKÉHO KLUBU	OSOBNÍ ZÁJMENO	DOMÁCKY IZMAEL	SLOV. SABOVÉ	SVĚTADIL		SPÍLAT	SOJVO	ZK. KREVNIHO TLAKU	INIC. ANDERLOVE
SPZ KOLINA			ČIDLO SLUCHU		ZPRÁVY (ZAST.)						NÁSTRAHY				
					CÍP KABÁTU						TAHLE				
ZN. AMERICA			1. část tajenky												
			ZN. MILJAMPERU												
KOŠTÉ						AFRICKÝ NÁRODNÍ KONGRES	OBVYATELÉ SVĚTADILU					SEMLETÉ OBLI		ŘÍMSKÝCH 105	
							SVATÝ (NĚM.)								
	JÍZDOU ZDOLAT	ZN. HLINÍKU		AMER. ZPĚVAČKA (DIANA)	ŽENSKÉ JMÉNO (7. 11.)					CITOSLOVCE HIHNÁNÍ	PROVĚST SETI	ŘÍMSKY 1100	CVIKY NA HRAZDÉ		
		ČARODĚJNICE (Z LAT.)			PROTI (Z LAT.)										
DOVEDNOST			JEHLIČNATÝ LES	EGYPT. BŮH SLUNCE		TU MÁŠ		ANGL. BOLET	NEMOC KLOUBŮ	DOKOŇČEN			PURPUR		
				DOMÁČÍ JMÉNO LIANY		ANGL. JÍST									
2. část tajenky														OZNAČENÍ ČESKÝCH LETADEL	
SOBEC							BIOGRAFY					PÍSMENO I			
ZAHRAZOVAT							BLÁBOL							CIZÍ STROM	

Pomůcka: AIL, MAGA, ROSS, TEAK

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

Vážení klienti,

na vybrané e-mailové adresy posíláme nabídku LASTMINUTE zájezdů. Díky ČD travel mohou lastminute cen využít i zaměstnanci čerpající dotaci z C-FKSP. Platební doklad totiž vystavíme obratem a k odbavení zájezdu stačí doklad o převodu peněz na účet zaměstnavatele. Odjet tedy můžete do druhého dne.

Snažíme se pro vás vybírat ty nejzajímavější pobyty. Například:

PALM BAY HOTEL

s polopenzí, na Krétě, krásné městečko, rodinný hotel za 10 000 Kč



NOUR PALACE HOTEL

s all inclusive v Tunisu za 7 300 Kč

Nabídky lastminute posíláme obvykle každou středu. Pokud je chcete dostávat i na soukromý e-mail, napište na jisova@cdtravel.cz.

Příjemné červnové dny přeje

ČD travel – vaše cestovní kancelář

OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

KOLEJIŠTĚ – ZAKÁZANÁ ZÓNA?

Zákon o dráhách stanoví, že pokud fyzická osoba bez příslušného povolení vstoupí na dráhu nebo v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná, dopouští se přestupku. Na koleje lze totiž vstupovat pouze v místech k tomu určených. Tyto prohřešky v minulosti řešil pouze Drážní úřad. V současné době je může projednávat Policie ČR přímo na místě, Drážní úřad řeší pouze přestupky, kdy dotýčný projednání na místě odmítne. V roce 2021 Drážní úřad projednal 348 přestupků; v předchozím období jich bylo 416, v roce 2019 pak 374. Nezdá se stává, že osoba zadržená v kolejišti je pod vlivem alkoholu nebo jiné omamné látky.

PRVNÍ VODÍKOVÝ VLAK V ČR SVEZL PRVNÍ CESTUJÍCÍ

Model Coradia iLint získal od Drážního úřadu povolení ke zkušebnímu provozu s cestujícími na vybraných tratích v ČR. Představení vodíkového vlaku proběhlo na stejném místě jako představení první elektrické lokomotivy v roce 1923, na 1. nástupišti hlavního nádraží v Praze.

