



MODERNÍ ŽELEZNICE

PŘÍČINOU VĚTŠINY MIMOŘÁDNOSTÍ JE SELHÁNÍ ČLOVĚKA

Mimořádných událostí mírně přibývá, říká ředitel odboru systému bezpečnosti provozování dráhy Zdeněk Novotný

02

VÝPRAVNÍ BUDOVA V PLZNI JAKO JEDNO VELKÉ STAVENIŠTĚ

Přibližně ve třetině je kompletní rekonstrukce památkově chráněné budovy

04

NABÍDKA ŽELEZNIČNÍCH AKCÍ NA LÉTO JE OPRAVDU BOHATÁ

Ten, kdo chce i letní dovolenou trávit u kolejí, má rozhodně z čeho vybírat

12



Podvečer v Kryštofově Údolí

Konverze napěťové soustavy startuje, přepíná se první úsek

V polovině července se spustí zkušební provoz střídavého napětí mezi Nedakonicemi a Říkovicemi. Ke konci se tak blíží realizace pilotního projektu v rámci sjednocení trakční soustavy na české železniční síti. Další projekty se připravují.

TEXT **Tomáš Johánek**

Čilem investice realizované na části druhého tranzitního železničního koridoru je přechod ze stejnosměrného napětí 3 kV na střídavé 25 kV, 50 Hz v délce zhruba 43 kilometrů. Styk obou napájecích soustav se tak posune směrem na sever na hranice železničního uzlu Přešov. Práce mezi Nedakonicemi a Říkovicemi začaly na podzim 2019 a probíhají za plného provozu na koridoru z Břeclavi do Petrovic u Karviné. Úpravy se dotkly také osmi stanic, v Otrokovicích a v Říkovicích se musely přestavět trakční napájecí stanice. Tato investice je výjimečná nejen tím, že je první v rámci sjednocování napěťové soustavy, ale jedná se o pilotní projekt s použitím SFC technologie v napájecích bodech místo klasického trakčního transformátoru. Srdcem stavby jsou frekvenční měniče, které zajišťují splnění požadavků

distributorů elektrické energie a dopravců na kvalitu napájení trakčního vedení a v neposlední řadě na výrazné omezení ztrát při provozu vlaků. Jde dokonce o vůbec první realizaci tohoto druhu technologie pro trakční napájecí systém 25 kV, 50 Hz v Evropě. Tento primát si vyžádal řadu odborných konzultací, porad, seminářů a školení, aby vše proběhlo podle plánu.

DALŠÍ PROJEKTY SE PŘIPRAVUJÍ

Pilotní projekt přepínání napětí se blíží do finále, další se postupně připravují. V návaznosti na koncepční celorepublikovou studii jsou aktuálně zpracovávány dílčí studie proveditelnosti pro jednotlivé oblasti. Studie proveditelnosti změny trasy v oblastech Ostravsko/Přešovsko a Ústecko/Mělnicko jsou již dokončené a schválené Centrální komisí Ministerstva dopravy.

Postup přepínání včetně termínů je plánován ve směru od Přešova (2025) a od Jablunkova st. hr. (2032) až po ostravský uzel (2036), od Děčína st. hr. (2026) a od Kadaně-Prunéřova (2028) až po Vraňany (2035). Zpracování studií proveditelnosti oblastí Olomoucko/Českořehořovsko a Nymbursko/Královéhradecko/Pardubicko právě probíhá, pro oblast Prahy a středních Čech se připravuje soutěž na zhotovitele. Nad rámec oblastních přepínacích studií jsou paralelně řešeny samostatné projekty vybraných traťových úseků. Vedle již zmíněné akce mezi Nedakonicemi a Říkovicemi jde o stavbu ze Střelné, respektive ze státní hranice se Slovenskem do Vsetína, kde se konverze předpokládá v letech 2025 až 2026. V rámci připravované celkové modernizace se přepnou postupně na střídavé napětí i tratě Praha-Radotín – Beroun

a Děčín – Lysá nad Labem – Kolín s předpokládaným přepínáním ve směru od Děčína.

NENÍ TO JEN O PŘEPNUTÍ OVLADAČE

Přechod ze stejnosměrné soustavy na střídavou zahrnuje poměrně obsáhlé změny jak ve vazbě na technologii napájecích stanic, tak trakčního vedení a zpětné cesty trakčního proudu. Střídavá trakce negativně ovlivňuje kabelizaci sdělovacích a zabezpečovacích zařízení včetně jejich technologie na elektrizovaných i neelektrizovaných tratích, které nejsou na střídavé napájení připraveny. Touto skutečností dochází k výrazně složitější situaci při posunu stykových míst blíže k velkým uzlovým stanicím a generování nevhodných provizorních styků. Zároveň je nutné posoudit souběhy inženýrských sítí cizích subjektů. Dále je nutné zohlednit vyšší nároky na izolační vzdálenosti od umělých staveb inženýrských objektů nejen Správy železnic a provést nezbytná opatření podle aktuálních místních podmínek. U trakčního vedení je

STŘÍDAVÉ NAPĚTÍ POMŮŽE DOPRAVCŮM I ÚSPORÁM

Velmi důležitou výhodou střídavého napětí jsou úspory energie. Dopravci získají vyšší výkonnost napájení, budou moci krátit, respektive lépe dodržovat plánovanou jízdní dobu. Dispečerů Správy železnic zase uvítají lepší propustnost tratí díky vyšší výkonnosti napájení hnacích vozidel a možnosti hustšího provozu. Současně se konverzí eliminují nepříznivé účinky bludných proudů stejnosměrné trakce na kovová úložná zařízení v blízkosti železnice (produktovody atd.)

potřebná přeizolace na odpovídající napěťovou hladinu a výměna některých přístrojových komponent, jako jsou například odpojovače. Poměrně velké náklady si vyžaduje i úprava zabezpečovacích a sdělovacích zařízení.



NOVÝ PORTÁL USNADŇUJE KOMUNIKACI S VEŘEJNOSTÍ

Naše státní organizace spustila geografický informační systém (GIS) pro připravovanou VRT Polabí. Portál nabízí nejen možnost nahlížet do územních plánů a zobrazovat podrobnější technická řešení vedení VRT v dané lokalitě, ale také modul umožňující komunikaci s veřejností. Díky tomu může kdokoli ke konkrétnímu bodu na mapě sepsat poznámku, námět nebo připomínku. Těmi se poté bude zabývat Správa železnic společně s projektanty. Uložené poznámky budou po zapnutí dané vrstvy anonymně viditelné všem, mohou se jimi tedy inspirovat i další návštěvníci portálu.

PROHLÍDKA DĚČÍNSKÉHO TUNELU PŘILÁKALA STOVKY ZÁJEMCŮ

Stovky zájemců se přišly v sobotu 18. června podívat do Děčína na rekonstrukci tunelu a unikátní výměnu mostu přes Labe na trati mezi stanicemi Děčín východ a Děčín-Prostřední Žlebz. Akce se uskutečnila v rámci oslav 100 let československé plavby. Rekonstrukce trati začala za provozu již loni, od 1. března zde probíhá výluka. Kompletně hotovo bude v polovině příštího roku.



FOTO archiv Správy železnic

LÁVKA V ADAMOVĚ JE UŽ NA SVÉM MÍSTĚ

Modernizace stanice Adamov na trati z Brna do České Třebové pokračuje budováním nové lávky, která zajistí komfortní a bezbariérový přístup na nástupiště i bezpečný průchod přes nádraží. Lávka už je usazena na podpěrách, veřejnosti se zpřístupní v polovině srpna. Od prosince letošního roku pak bude sloužit i pro příchod k vlakům.

Příčinou většiny mimořádných událostí je selhání lidského faktoru

Před několika měsíci měl v kinech premiéru film Mimořádná událost natočený podle skutečného incidentu, ke kterému došlo na české železnici. Expertem na šetření reálných mimořádných událostí je ředitel odboru systému bezpečnosti provozování dráhy Zdeněk Novotný.

TEXT | **Tomáš Johánek**

Jak se v posledních letech vyvíjí počet mimořádných událostí? Jaké jsou jejich nejčastější příčiny?

Za posledních 10 let evidujeme mírný nárůst celkového počtu mimořádných událostí (MU), loni se jich stalo celkem 1014. Nejčastější příčinou jejich vzniku je selhání lidského faktoru, ať již zaměstnanců dopravce, nebo provozovatele dráhy, případně zaměstnanců cizích právních subjektů vykonávajících různé činnosti na železnici. Každoročně způsobí značnou část MU také osoby nedovoleně vstupující do kolejí.

Mění se nějak v poslední době příčiny mimořádných událostí?

Z dlouhodobého hlediska můžeme konstatovat, že téměř vymizely MU způsobené technickými závadami na drážních vozidlech. Také se zlepšil stav železničního svršku a nevidujeme prakticky žádné incidenty způsobené vybočením koleje nebo lomy kolejnic. Výjimkou jsou lomy jazyků výhybek, ale i tam se přijala opatření k jejich eliminaci. Na zvyšování bezpečnosti a spolehlivosti železniční dopravní cesty se ročně vynakládají značné finanční prostředky. Naopak neustále rostoucí příčinou MU je selhání lidského faktoru. Eliminaci této příčiny nyní věnujeme maximální pozornost.

Co to vlastně je mimořádná událost?

Zákon o dráhách definuje MU jako nehodu nebo incident, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy nebo pohybem drážního vozidla na dráze, případně v obvodu dráhy, a které ohrozily nebo narušily bezpečnost drážní dopravy, bezpečnost osob, bezpečnou funkci staveb či zařízení nebo životní prostředí.

Proč trvá někdy i několik hodin odstranění následků nějakého incidentu na dráze a jak probíhá vyšetřování mimořádných událostí?

Předně se musí vždy řádně vyšetřit příčiny a okolnosti jeho vzniku. Šetření se účastní nejen zástupci provozovatele dráhy a dopravce, ale v určených případech také Policie ČR, dále lékař, v případě úmrtí pak koroner. Každá z těchto složek má své povinnosti, které musí naplnit. Všichni zúčastnění mají maximální zájem na co nejrychlejší obnově železničního provozu. V případě střetnutí s osobou je mimo jiné nutné zjistit, zda se jednalo o nepozornost, přebíhání na poslední chvíli, sebevraždu nebo trestný čin. U jízdy drážních vozidel kolem návěstidla



FOTO autor

s návěstí zakazující jízdu se zase musí zjišťovat, zda se jedná o selhání lidského faktoru (nepozornost, pozdní brzdění, věnování se jiným činnostem), technickou závadu drážních vozidel (selhání brzd), nebo příčiny na straně provozovatele dráhy (špatná viditelnost návěstidla nebo selhání zabezpečovacího zařízení). Těch činností na místě události je mnoho a nezbyvá, než je všechny provést. Chápu ale, že cestujícím ve vlaku nebo na nástupišti se zdá doba řešení nepřiměřeně dlouhá.

Velmi častým jevem jsou střety vlaků s osobami. Můžeme dělat ještě něco více, aby se snížil počet těchto událostí?

Z celkového počtu MU činila v roce 2021 újma na zdraví osob nedovoleně vstupujících do kolejí necelých 20 procent. Z toho počet sebevrahů

představuje zhruba 80 procent. Cestou k omezení výskytu sebevražd je oblast prevence. Správa železnic organizuje nebo se podílí na několika projektech, z nichž nejvýznamnější byla účast na jednáních při tvorbě Národního akčního plánu prevence sebevražd a pro naplňování tohoto plánu bylo zavedeno statistické sledování konkrétních míst na železnici s výskytem sebevražd. Děláme hodně pro eliminaci střetu vlaku s osobou, naši vyšetřovatelé se účastní projektu Preventivní vlak bezpečné železnice, zástupci našeho odboru přednáší ve školách a školkách, kde formou přiměřenou věku posluchačů prezentují fotografie a videa z reálných MU.

Jaká byla nejkurioznější mimořádná událost, kterou jste zaznamenal?

Asi ta, o které byl natočen film Mimořádná událost. A takové události byly hned dvě, jedna v roce 2019, obdobná pak loni. Ale příčina i odpovědnost za vznik obou byly na straně dopravce, tak bych to dále nerozebíral.

Předmětem činnosti vašeho odboru nejsou jen nehody či incidenty. Čím dalším se ještě zabýváte?

Je to široké spektrum činností, které souvisejí nejen s vyšetřováním příčin a okolností vzniku MU. Součástí každého šetření je například vyhodnocení rizik a posouzení, zda se jedná o již známé, nebo zcela nové riziko. Ve druhém případě se zapracuje do Katalogu rizik. Každoročně zpracováváme výroční zprávy o bezpečnosti provozovatele dráhy i dopravce. Náš odbor také

aktivně sdílí data o nehodovosti v rámci skupiny Safety Database při mezinárodní železniční organizaci UIC. Na základě dlouhodobého sledování nehodovosti, a to i v mezinárodním srovnání, lze oprávněně konstatovat, že Správa železnic má zaveden funkční systém bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a důsledně jej uplatňuje. Díky tomu vykazujeme v této oblasti trvale velmi vysokou úroveň. Věřím, že preventivní akce spolu s finančními prostředky vynakládanými na zvyšování bezpečnosti přinesou další snížení počtu mimořádných událostí a zejména nižší bilanci usmrčených a zraněných osob.

**ING. ZDENĚK NOVOTNÝ, MPA
ředitel odboru systému bezpečnosti provozování dráhy**

Narodil se v roce 1963. Po ukončení vysokoškolského studia na VŠST v Liberci nastoupil k ČSD, kde zastával různé funkce. Od roku 1993 se věnuje zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě. V letech 2009 až 2011 studoval management veřejné dopravy na vysoké škole CEVRO Institut. Na Generální ředitelství Správy železnic nastoupil v roce 2011 do funkce vedoucího oddělení, od 1. října 2019 působí na současné pozici.

Při vyšetřování mimořádných událostí dělají všichni zúčastnění maximum pro co nejrychlejší obnovení provozu. Chápu ale, že cestujícím se může zdát tato doba velmi dlouhá.



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.

Začíná rekonstrukce výpravní budovy v Teplicích

TEXT Tomáš Johánek

Rekonstrukce rozsáhlé výpravní budovy ve stanici Teplice v Čechách může začít. Správa železnic vybrala zhotovitele první etapy prací, která zahrnuje opravu fasády a přilehlého nástupiště. Vítězem výběrového řízení se stala společnost Chládek & Tintěra, Litoměřice. Zahájení realizace se předpokládá letos v červenci, dokončení první etapy prací je v plánu za necelé dva roky. Dojde k obnově střešních včrtně krovů a celé fasády. Budou vyměněna také všechna okna a dveře. Součástí prací bude i rekonstrukce 1. nástupiště, které bude řešeno bezbariérově se zvednutím nástupní hrany. Rekonstrukcí projde také historické zastřešení nástupiště a přilehlá kolej. Nový vzhled budovy byl navržen po důkladném restaurátorském průzkumu a zohledňuje její památkovou ochranu. Objekt se očistí od nekvalitních dobových úprav a budou mu vráceny původní historické prvky. Navrženo je také obnovení původní okrové barevnosti fasády kombinované s detaily v cihlové barvě, oplechování a kovové prvky budou tmavě šedé. Umělý šindel a plech na střeše nahradí šablony imitující původní břidlicovou krytinu.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

Modernizace železnice na Kladně má stavební povolení

Projekt modernizace traťového úseku Kladno – Kladno-Ostrovec se přiblížil realizaci. Správa železnic má pravomocné stavební povolení, zároveň probíhá výběrové řízení na dodavatele stavby. Celý úsek bude zdvoukolejněn a elektrifikován, rekonstrukcí projde kolejiště i výpravní budova ve stanici Kladno. Vznikne také nový přestupní uzel na městskou dopravu v zastávce Kladno město. Stavět by se mělo začít na konci letošního roku.

TEXT Tomáš Johánek

Modernizace úseku mezi stanicemi Kladno a Kladno-Ostrovec je součástí přestavby trati z Prahy do Kladna. Kompletní rekonstrukcí projde stanice Kladno, oprava čeká i zdejší výpravní budovu. Současná jednokolejná trať se promění na dvoukolejnou, postaví se nová nástupiště, podchody a další objekty. Nejvytíženější železniční přejezdy nahradí mimoúrovňová křížení. Nové zabezpečovací zařízení pomůže zajistit podmínky pro vyšší rychlost vlaků a obecně pro bezpečnější železniční dopravu.

Stanice Kladno bude nově obsahovat šest kolejí určených pro osobní dopravu se třemi mimoúrovňovými nástupišti. Postaví se zde dvě ostrovní a jedno vnější nástupiště o délce 200 až 230 metrů. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad kolejí. Mimoúrovňový přístup na nástupiště bude podchodem. Jeho bezbariérovost zajistí kombinace schodišť, výtahů a eskalátorů. Podchod bude protažen pod přednádražím směrem ke kročehlavskému sídlišti, před výpravní budovou bude zajištěn přestup na městské autobusy a pro dojíždějící bude určeno i parkoviště P+R pro zhruba 270 automobilů.

Celý úsek se zdvoukolejní, koncová stanice zůstane rovněž dvoukolejná, čímž se zvýší přepravní kapacita trati. Na zastávce Kladno město a ve stanici Kladno-Ostrovec vzniknou dvě vnější nástupiště s délkou nástupní hrany 230 metrů (Kladno město) a 225 metrů (Kladno-Ostrovec) a výškou 550 mm. Přístup na nástupiště v zastávce Kladno město bude z chodníků na silničním nadjezdu, a to pomocí schodišť a eskalátorů, bezbariérový přístup zajistí výtahy.

Železniční trať v kladenské zastávce úrovně kříží několik různě frekventovaných silnic. Ulice Petra Bezruče patří k těm nejfrekventovanějším, zdejší přejezd proto bude nahrazen silničním podjezdem. Zrušeno bude i úrovně křížení v Havířské ulici, místo kterého vznikne podchod. Správa železnic připravuje zároveň náhradu úrovně křížení ve Wolkerově ulici, kde vznikne podjezd pod tratí. Další přejezdy projdou modernizací zabezpečovacího zařízení. Celá trať bude elektrifikovaná, elektrické vlaky budou jezdit z centra Prahy až do stanice Kladno-Ostrovec.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

Neriskuj život, drž se dál od kolejí! Platí to nejen v létě

Chvilé nepozornosti, špatné rozhodnutí nebo hazard. To jsou nejčastější důvody střetů na železničních přejezdech. V drtivé většině případů za nimi stojí řidiči, chybují ale i chodci nebo cyklisté. Připomínat si pravidla bezpečného chování na přejezdech či v jejich těsné blízkosti je prospěšné stále.

TEXT Tomáš Johánek (s využitím TZ)

Ve snaze upozornit na často tragické následky těchto zbytečných nehod se Správa železnic tradičně připojila k Mezinárodnímu dni bezpečnosti na železničních přejezdech ILCAD 2022. „Železniční přejezdy jsou bezpečné, pokud se na nich jejich uživatelé chovají správně. Ke střetům vlaků s hazardujícími řidiči však stále dochází, v průměru každý druhý den. Správa železnic proto využívá jakékoli možnosti, jak na nutnou obezřetnost a dodržování pravidel upozornit. Kdyby se nám díky této kampani podařilo zachránit byť jediný život, bude to mít smysl,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Naše státní organizace investuje do modernizace a zvýšení zabezpečení železničních přejezdů jednotky miliard korun ročně, což se projevuje i v počtu nehod na přejezdech. Vzorovým byl rok 2020, kdy došlo k nejméně střetům vlaků a silničních vozidel od roku 2003, tedy od vzniku



FOTO archiv Správy železnic

dnešní Správy železnic. Loni se počet nehod sice nepatrně zvýšil, zemřelo ale při nich téměř o třetinu méně lidí než v předešlém roce. V žebříčku viníků figurují na první příčce řidiči osobních automobilů. Z 62 střetů, které letos prozatím evidujeme, stáli za 44 nehodami.

V letošním roce plánuje Správa železnic opravit a zmodernizovat celkem 150 přejezdů. Závorami by se přitom mělo vybavit 125 z nich. Aktuálně je na tyto účely vyčleněna částka 2,4 miliardy korun. Na seznamu přejezdů

určených k modernizaci jsou úrovně křížení se všemi typy pozemních komunikací. V loňském roce prošlo úpravou celkem 186 přejezdů.

A jaká jsou pravidla bezpečné železnice? V blízkosti přejezdu je především nutné plně se věnovat řízení vozidla a pohybovat se velmi obezřetně. Na samotném křížení je třeba se řádně rozhlédnout. Vždy se musí respektovat výstražná signalizace, zakázáno je překonávat koleje mimo vyznačené přejezdy či přechody.

Výpravní budova v Plzni je jedním velkým stavenišťem

Přibližně ve třetině je kompletní rekonstrukce památkově chráněné budovy plzeňského hlavního nádraží. V sobotu 4. června se stavba otevřela všem zájemcům. Pro ty, kteří tuto jedinečnou možnost nevyužili, přinášíme krátkou prohlídku staveniště.

TEXT **Tomáš Johánek**

Celková rekonstrukce budovy začala loni v květnu, hotovo má být do konce příštího roku. Nejdříve se stavební práce soustředily na zázemí spodní haly a na centrální schodiště, kde budou nově dva eskalátory, letos je v plánu například oprava krovu, instalace nové střechy či renovace fasády, podlahy s replikou historické dlažby, omítek i osvětlení. Stavbaři dále vymění všechny vnitřní rozvody a technologie, okna a dveře, což sníží energetickou náročnost budovy. Ve vyšších patrech budou mít nové zázemí administrativní

a provozní složky Správy železnic a dopravci. Největší dopad na cestující přineslo uzavření spodní haly na začátku letošního roku, veškeré služby pro ně se přesunuly do haly horní. V současné době probíhají stavební práce v celé budově, od podzemních prostor až po střechu. Bourají se střechy, stropy, stěny i podlahy, samozřejmě vše pod dohledem statika, aby nebyla narušena celková stabilita stavby. V podzemí budovy, kam se běžný cestující asi nikdy nepodívá, probíhá úprava prostor pro usazení budoucích technologií,

připravuje se nová kanalizace, nově vzniklé místnosti zde budou sloužit výhradně provozu nádraží. Ve spodní hale již byla odstraněna veškerá dlažba, vybuduje se zde nová železobetonová deska, na ni přijde izolace, pak další potřebné vrstvy a úplně nahoru replika historické dlažby. V průběhu července se zprovozní dva nové výtahy mezi spodní a horní halou, která je v úrovni nástupišť. Příchod k nim bude zajištěn bezpečným koridorem ve spodní hale. Následně bude možné odstranit dosud sloužící původní výtah.

TRÁMOVÉ STROPY NAHAZUJÍ OCELOVÉ NOSNÍKY

Z nadhledu, například z nedalekého silničního mostu přes celé nádraží či od autobusového terminálu, jsou vidět odbourané střechy pod úrovní kupole. Nad kanceláři se odstraňují staré trémové stropy, většinu z nich nahradí z důvodu lepší stability objektu nové z ocelových nosníků a železobetonu. Uvnitř některých prostor se provádějí rozvody elektřiny a vzduchotechniky. Okna a dveře v celé budově budou buď původní repasované, nebo nové, ale odpovídající původním. Protože výpravní budova je památkově chráněná, nová okna a dveře musí respektovat tvary původních, ale zadrží mnohem více tepla. Velkou výzvou pro stavbaře bude instalace nové střechy na kupoli, která je dominantou celé budovy. Již během července se začne sundávat současná krytina jak z velké kupole, tak ze dvou sousedních věžiček. Do konce letošního roku by měly být všechny tři zmíněné stavební prvky alespoň částečně pokryté novou měděnou krytinou.



HORNÍ HALA ZÁSADNĚ ZMĚNÍ SVOU PODOBU

V opravené budově bude nepřehlédnutelné výrazné prosvětlení horní haly, která bude fungovat jako otevřená čekárna s obchodními pasážemi. Nově tady bude restaurace, kavárna či lékárna. Horní halu se spodní spojí repasované schodiště doplněné dvěma novými eskalátory. Spodní hala včetně vybavení se znovu otevře zhruba v dubnu nebo květnu příštího roku. V této části výpravní budovy budou také obchody a dále služby, jako například kadeřnictví, výdejní boxy či služebna městské policie. Hlavně ale bude spodní hala sloužit k odbavení, počítá se s prostory pro více dopravců. Pokladny se přesunou pod schodiště za výtahy.



FOTO autor (4x)



V okolí Českých Budějovic budou nové železniční mosty

Jihočeský kraj staví nedaleko Českých Budějovic přeložku silnice II/143 (tzv. Jižní tangenta), která křížuje hned dvě železnice – jedna míří z krajské metropole do Horního Dvořiště, druhá do Volar. V rámci výstavby silnice se musely postavit i tři nové železniční mosty.

TEXT **Tomáš Johánek**

Ve čtvrtek 16. června byla osazena na opěry ocelová konstrukce nového mostu na trati Horní Dvořiště – České Budějovice, která má rozpětí 26,4 metru a hmotnost 122 tun. O pár dní později, konkrétně od 18. do 20. června, se usazovaly dva mosty stejné konstrukce o rozpětí 18 metrů i na druhou uvedenou trať. Práce na stavbě Jižní tangenty byly zahájeny loni na jaře rozsáhlými terénními úpravami v oblasti zřizovaných přeložek obou

železničních tratí. V září a říjnu minulého roku probíhala nepřetržitá výluka mezi Včelnou a Českými Budějovicemi, během které byla zřízena provizorní přeložka trati, provedly se i úpravy trolejového vedení a přeložky zabezpečovacích kabelů. Ve stejném období byla zřízena provizorní přeložka trati i mezi Boršovem nad Vltavou a Českými Budějovicemi. Dále již práce na stavbě probíhaly bez potřeby výlukové činnosti po celé zimní období 2021/2022. Zejména



FOTO archiv Správy železnic

bylo nutné založit tři nové železniční mosty a připravit nová tělesa tratí pro definitivní pokládku železničního svršku v dotčených traťových úsecích.

V letošním roce proběhnou rozhodující práce na stavbě během výluky plánované od 13. do 28. července v úseku Včelná – České Budějovice. Následně bude provoz převeden na přeloženou část trati, vlaky budou využívat jak nový most, tak také železniční svršek i spodek a trakční vedení. Na trati Volary – České Budějovice se

uskuteční nepřetržitá výluka od 29. srpna do 13. září, po jejím skončení se již vlaky přesunou na vybudovanou přeložku. Nově zde budou nejen dva železniční mosty a svršek i spodek, ale rovněž železniční přejezdy. Dokončovací práce na stavbě Jižní tangenty proběhnou na jaře příštího roku závěrečnou nepřetržitou výlukou na přelomu března a dubna v traťovém úseku Boršov nad Vltavou – České Budějovice. Poté se zahájí plnohodnotný silniční provoz na nově vybudované důležité komunikaci.



Vlak TGV přivezl do ČR 40 let zkušeností a výhledy do budoucnosti

Celkem sedm dní pobýval na území České republiky počátkem června francouzský rychlovlak TGV. Navštívil čtyři města, přilákal k prohlídce tisíce lidí a především splnil svůj hlavní úkol – přispěl k propagaci budoucích českých vysokorychlostních tratí.

TEXT **Tomáš Johánek**

Množství lidí kolem trati z Děčína do Prahy v neděli 5. června signalizovalo, že se blíží něco výjimečného. Odpoledne zde projelo TGV taženou lokomotivou Siemens Vectron v barvách naší státní organizace. O den později se souprava objevila na pražském hlavním nádraží, kde byla pět hodin k dispozici nekonečnému davu zájemců o prohlídku. Přibližně tři tisíce lidí všech věkových kategorií si přišly prohlédnout ikonu evropské vysokorychlostní železnice. Nešlo ale jen o prezentaci rychlovlaku, hlavním cílem akce byla prezentace plánů na stavbu vysokorychlostních tratí u nás. „Jde o největší infrastrukturní záměr v historii samostatné České republiky s předpokládanými náklady zhruba 700 miliard korun. Přijezd soupravy TGV je symbolem a také prostředkem, jak veřejnosti přiblížit proces přípravy nových

tratí a předat podrobnosti, které od nás lidé očekávají,“ řekl při této příležitosti generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. „Chceme přesvědčit lidi, že rychlovlaky v Česku nejsou jen vize, nějaké vzdušné zámky. Toto je závazek pro českou vládu, vysokorychlostní železnice je směr, kterým chceme jít,“ doplnil v Praze ministr dopravy Martin Kupka.

UNIKÁTNÍ PŘEPRAVA PO BRNĚNSKÉ VLEČCE

Další tři dny po zastávce na pražském hlavním nádraží se francouzský rychlovlak představil veřejnosti na brněnském výstavišti v rámci premiérového ročníku Železničního veletrhu Rail Business Days. Do areálu se dostal po vlečce vedoucí ulicí Poříčí. Kolej, která vede po velkém městském okruhu uprostřed



FOTO archiv Správy železnic

ulice, už zažila řadu zajímavých jízd při různých příležitostech. Vysokorychlostní vlak po ní ale dosud nejel. Paradoxem je, že převoz soupravy po vlečce byl možná poslední; její vlastní, město Brno, ji chce totiž zrušit. V rámci veletrhu si vlak prohlédly další tisíce zájemců. Po nočním přesunu po vlečce následovala prezentace

TGV v Jihlavě a v Ústí nad Labem. Na všech místech byli veřejnosti k dispozici odborníci z naší státní organizace, kteří mají přípravu VRT na starosti. Podle upřesněného harmonogramu Ministerstva dopravy by se první úseky budoucí sítě VRT měly začít stavět v roce 2025. Jedná se o novostavby tratí, s nimiž v Česku dosud nejsou žádné zkušenosti.

To je také jeden z důvodů, proč Správa železnic navázala spolupráci s francouzským provozovatelem vysokorychlostních tratí. Nakoupila tamní know-how, které výrazně přispívá ke zkrácení doby příprav tratí a pomáhá předcházet problémům s navrhováním, udržováním a provozováním budoucí páteře veřejné dopravy.

U Šumperka se staví nový, výrazně delší most

Plným tempem pokračuje rekonstrukce a elektrizace trati z Olomouce do Šumperka v úsecích Uničov – Libina a Libina – Šumperk. S dokončením obou staveb se počítá v závěru letošního roku, rychlost vlaků se v obou případech zvýší až na 100 km/h. Kromě modernizovaných stanic a zastávek nyní mění podobu řada dalších míst na trati.

TEXT **Dušan Gavenda**

U Šumperka stavbaři osadili konstrukci nového mostu, který bude mít oproti svému předchůdci dvojnásobnou délku a bude také širší. Jeho štrkované lože umožní tišší jízdu vlaků i snazší údržbu. Silnice pod ním se díky většímu rozpětí napřímí a zahlubí, nová volná výška podjezdu bude činit 4,5 metru. Most převádí trať přes silnici ze Šumperka na Hraběšice a Nový Malín. Mezi Libinou a Šumperkem byly v celé

délce odstraněny koleje a z větší části také odtěženo původní štrkové lože. Pokračují práce na mostech a propustcích, šest z celkových 52 na tomto úseku již bylo zcela dokončeno.

Stavbaři provedli odvodnění trati, vybudovali trativody a zajistili svah poblíž Libiny. V Hraběšicích a Novém Malíně postavili budovy pro technologie a v Šumperku novou napájecí stanici, trať už také



FOTO archiv Správy železnic

lemují sloupy pro trakční vedení. Probíhá výkop hlavní kabelové trasy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a pokládka kabelů. V následujícím období se budou montovat také technologie zabezpečovacího zařízení a trakčního vedení.

Na úseku blíže k Uničovu se letos hlavní práce soustředí mezi Troubelice a Libinu. V obou stanicích se nyní sanuje železniční spodek, byly v nich zřízeny nové

trafostanice a upraveny výpravní budovy. V Troubelicích bude sloužit už pouze jako technologický objekt a vlaky budou místo dosavadní stanice obsluhovat novou zastávku blíže středu obce. V úseku vrcholí práce na konstrukcích mostů a propustků, souběžně se sanují skalní zářezy a instalují zajišťovací sítě. Rovněž na stavbě Uničov – Libina jsou už osazené téměř všechny trakční stožáry.

Novostavba trati do Berouna se projednává za pomoci iModelu

První červenec 2023, tedy den, kdy by měl vstoupit v platnost nový stavební zákon, se velmi přiblížil. S tímto datem je rovněž svázána povinnost veřejných investorů zadávat nadlimitní zakázky v režimu BIM.

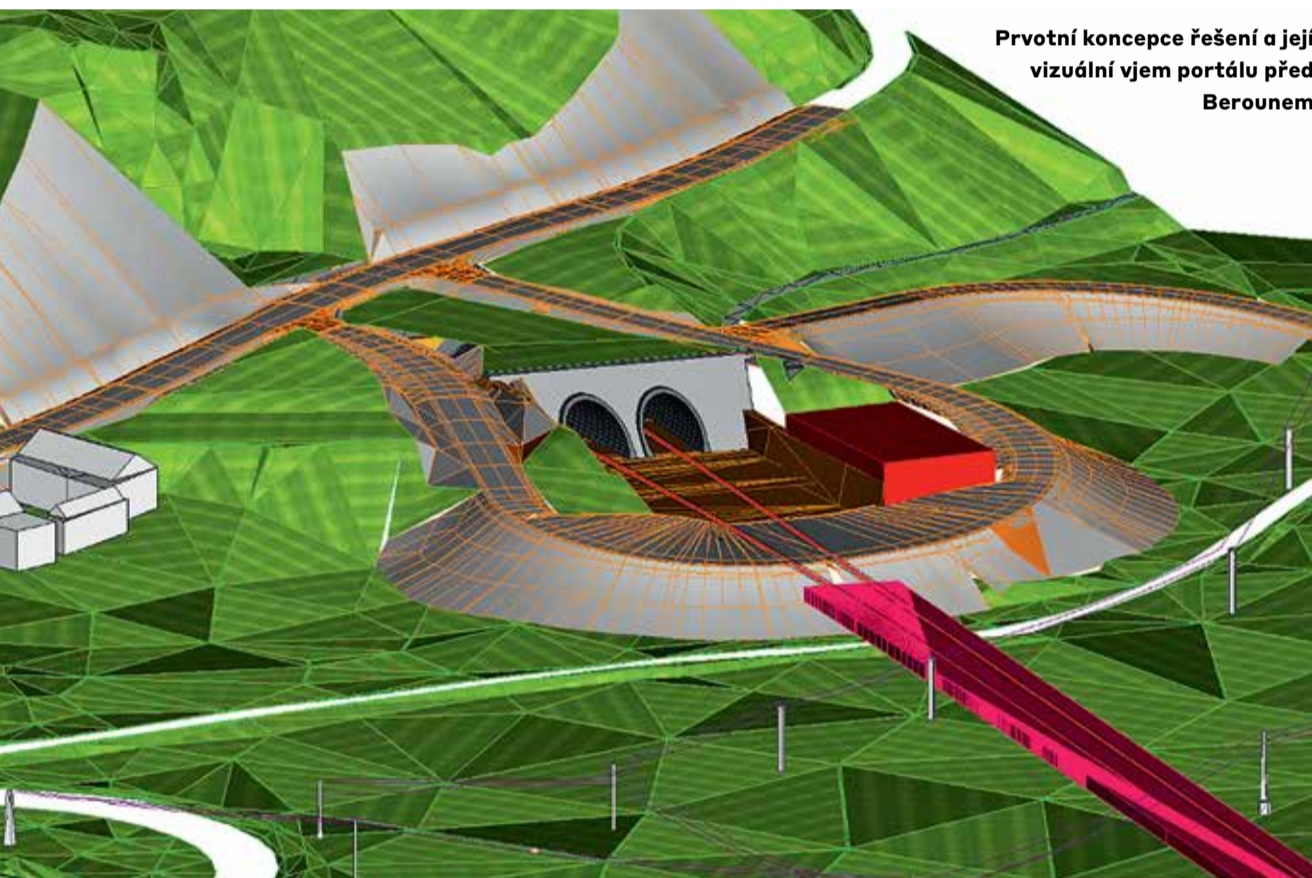
TEXT **Jakub Ptačinský**

Ve vybraných složkách Správy železnic, které mají na starost přípravu a realizaci investic, probíhá již řada pilotních projektů podle nových pravidel. Na nich se ověřují nové pracovní postupy i výsledná podoba projektové dokumentace, a to včetně vypracování digitálního dvojčete stavby. Jedním z takových projektů je i připravovaná novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun, a to i přesto, že mezi pilotní oficiálně vybrána nebyla. Tato stavba pomůže vyřešit

kapacitní problémy stávajícího úseku z Prahy do Berouna údolím Berounky. Současně bude nová trať v budoucnu sloužit jako výjezd pro vysokorychlostní vlaky směrem na Plzeň, Mnichov či Norimberk. Pro tento investiční počín v současnosti připravuje Stavební správa západ společně s firmou SUDOP PRAHA projekční podklad pro vydání územního rozhodnutí. Jelikož se jedná o zcela výjimečný dopravní projekt v podmínkách České republiky, a to nejenom na železniční síti, byl zvolen nový,

progresivnější způsob zpracování, který je a bude využíván také pro průběžné projednávání s veřejností i se státní správou.

První koncepce řešení a její vizuální vjem portálu před Berounem



VIZUALIZACE SUDOP Praha (2x)

Portál a rozplet trati v lokalitě Hlubočepy

NOVÝ TUNEL BUDE MĚŘIT PŘES 24 KILOMETRŮ

Nová dvoukolejná koridorová trať z Prahy do Berouna začne úpravou výjezdu ze stanice Praha-Smíchov, kde ke dvěma stávajícím kolejím přibudou další dvě. Trasa nové trati povede převážně v tunelu o délce 24,7 kilometru, který začne pod Barrandovem a vyústí u Berouna. Dále bude nový koridor pokračovat estakádou přes údolí Berounky. Mezi hlavní přínosy nové trati patří zkrácení jízdní doby v úseku Praha-Smíchov – Beroun na zhruba 12 minut, zrychlení a z kvalitnější regionální dopravy v úseku Praha – Beroun a dále v celé jihozápadní části Středočeského kraje ve vazbě na Prahu, stejně jako zrychlení a z kvalitnější vnitrostátní i mezinárodní dopravy v úseku Praha – Plzeň – Norimberk/Mnichov. Odlehčení současné přetížené železnice podél Berounky umožní zvýšit frekvenci příměstských vlaků. Zahájení stavebních prací se předpokládá v roce 2028 a dokončení o sedm let později.

železničních tunelů s navazujícím mostním objektem přes údolí řeky Berounky a zapojení novostavby do stanice Beroun.

Správa železnic se přidala ke spolku Zelená železnice

Naše státní organizace se chce výrazně podílet na snížení uhlíkové stopy dopravy a také se zasadit o přesun přepravy maximálního objemu zboží na bezemisní mobilitu s udržitelným dopadem na životní prostředí. I proto se nedávno stala členem spolku Zelená železnice.

TEXT **Antonín Felber**

Spolek Zelená železnice byl založen v loňském roce, spojují v něm síly dva největší čeští železniční dopravci (ČD a ČD Cargo) s nejvýznamnějšími místními výrobci železničních vozidel (Škoda Transportation, Siemens mobility a CZ LOKO) a zástupci energetického (Čepro) i akademického sektoru (Vysoká škola logistiky Přerov). Hlavní cíl byl jasný – připravit železniční sektor na situaci vyvolanou zejména Green Dealem, a to

nejen z pohledu legislativy, ale především z pohledu financování a dotací. Je totiž zřejmé, že bez významné finanční pomoci si železnice sama nepomůže a nebude schopná reagovat na nové výzvy.

S odstupem času se ukázala tato myšlenka jako velmi správná, důvody pro založení spolku se navíc prohloubily. V době jeho vzniku se energetická krize objevovala pouze v náznamech a nikdo ani netušil, jak se vyvine situace

na Ukrajině. Pro naplňování cílů spolku byly ustanoveny pracovní skupiny a začalo se pracovat ve třech základních okruzích – strategii, technických tématech a legislativně-finanční oblasti.

Členská základna spolku se neustále rozrůstá. Jedním z nejnovějších členů je právě Správa železnic, kterou zakladatelé spolku hned od samého vzniku označovali jako klíčový subjekt ke spolupráci. O vstupu aktuálně jedná ČVUT v Praze



FOTO Marek Ondříček

či další subjekty ze soukromé sféry. Nejvyšším orgánem spolku je předsednictvo, předsedou je Roman Kokšal (Siemens Mobility) a místopředsedou Tomáš Tóth (ČD Cargo). Dalšími členy předsednictva jsou Tomáš

Ignáčák (Škoda Transportation), Jiří Jeřeta (České dráhy) a Josef Gulyás (CZ LOKO). Valná hromada Zelené železnice bude na svých dalších jednáních rozhodovat o rozšíření předsednictva o zástupce Správy železnic.



Viadukt v Rakousích slouží železnici, cyklistům i turistům

Stavba Jihoseveroněmecké spojovací dráhy (SNDVB) z Pardubic do Liberce v letech 1856 až 1859 si díky horskému terénu severních Čech vyžádala mnoho umělých staveb. Jednou z nich je také viadukt přes Jizeru u obce Rakousy.

TEXT **Marek Binko**

Liberecko patřilo v polovině 19. století k nejvíce hospodářsky rozvinutým oblastem Rakouského císařství. Pro další rozvoj průmyslu, mimo jiné závislého na dovozu uhlí, bylo důležité Liberec co nejdříve napojit na železnici a také propojit s Vídní. Liberecký podnikatel Johann

Liebig proto spolu s železničními podnikateli Vojtěchem Lannou a bratry Kleinovými požádal 19. prosince 1854 o vydání koncese ke stavbě dráhy z Pardubic do Liberce včetně odbočky z Jaroměře do Malých Svatoňovic. O necelé dva měsíce později byla

žádost ministerstvem obchodu ve Vídni kladně vyřízena. Stavební a provozní koncese byla udělena 15. června 1856, čímž byla také ustavena společnost SNDVB a mohla být zahájena výstavba železnice.

Tražový úsek z Horek u Staré Paky do Turnova byl otevřen pro veřejnou dopravu už 1. prosince 1858, přestože poslední část ze Semil, vedená údolím Jizery, byla stavebně velmi náročná. Vyžádala si ražbu šesti tunelů z celkem osmi na celé dráze, čtyř tunelů Říkovských, Líšeňského a Rakouského. Za posledním jmenovaným železniční trať přetala údolím Jizery

po mostě o délce 208 metrů.

Na kamenných pilířích bylo ve výšce 12 metrů nad řekou umístěno sedm šroubovaných Schiffkornových nosníků z litiny a kujného železa. Protože se tento typ konstrukce obecně v železničním provozu neosvědčil, neboť neodolával dynamickému zatížení a nesplňoval tak požadavky na bezpečnost, došlo v Rakousích již po 16 letech provozu k zesílení mostu. V roce 1892 byly konstrukce vyměněny za zcela nové, ocelové poloparabolké příhradové s horní mostovkou, tzv. rybí břicha. Tato elegantní podoba vydržela viaduktu do roku 1973, kdy

došlo k další výměně, tentokrát za ocelové trámové komorové uzavřené konstrukce. Současně s rekonstrukcí mostu byla doplněna i lávka pro pěší.

Přes most vede cyklotrasa a naučná stezka Průlom Jizery u Rakous z Malé Skály do Doláněk u Turnova, která přibližuje zdejší půvabnou část Českého ráje. Některé zdroje dokonce uvádějí, že jde o jedno z pěti nejkrásnějších údolí v Evropě. Úsek mezi Železným Brodem a Turnovem je navíc provozně nejzatíženější částí trati mezi Jaroměří a Libercem. Pro turisty a železniční fanoušky proto ideální cíl výletu.

Co se děje v regionech



TRAKČNÍ NAPÁJECÍ STANICE V TÝNIŠTI NAD ORLICÍ PROŠLA REKONSTRUKCÍ

V Týništi nad Orlicí skončila celková rekonstrukce trakční napájecí stanice, která zde slouží od roku 1965 a zajišťuje napájení trolejového vedení stejnosměrným napětím 3 kV mezi Hradcem Králové a Chocní.

Technický stav rozvodny již neodpovídal dnešním požadavkům na zajištění provozuschopnosti, spolehlivosti a bezpečnosti železniční dopravy. Byla proto zahájena inženýrská a projekční činnost a v letech 2019 až 2022 došlo k její celkové rekonstrukci. V současné době probíhá zkušební provoz. V rámci této investiční akce se demontovala původní rozvodna 110 kV a odstranil stávající objekt trakční napájecí stanice.

Z důvodu plánované konverze na napájení TV střídavým napětím 25 kV a připravované elektrifikace trati Týniště nad Orlicí – Solnice se nová rozvodna již osadila technologií, která bude zajišťovat napájení střídavým proudem. Pro napájení stávajícího trakčního vedení trati Hradec Králové – Choceň na hladině stejnosměrného napětí 3 kV se zvolila úspornější varianta technologie převozní kontejnerové měničny. Ta bude v budoucnu po výše zmíněné konverzi na střídavou trakci využita při rekonstrukcích dalších trakčních napájecích stanic.



ZAČÍNÁ VÝSTAVBA TERMINÁLU V SOBĚSLAVI

Se startem letních prázdnin začíná v Soběslavi očekávaná výstavba dopravního terminálu, který se bude nacházet v těsné blízkosti tamní stanice. Na místě stávajícího autobusového nádraží vznikne parkoviště P+R s více než pěti desítkami míst. Veřejnost by měla začít využívat nový terminál letos na podzim.

Cílem projektu je výstavba nového záchytného parkoviště systému P+R a dopravního terminálu. Autobusová stání s přístřešky pro cestující se budou nacházet v těsné blízkosti výstupu z podchodu, který zajišťuje přístup na moderní nástupiště stanice Soběslav.

Tím dojde k těsnému propojení obou druhů veřejné dopravy. Informace o aktuálních odjezdech vlaků i autobusů se cestující dozví z elektronických panelů.

Součástí prací budou také úpravy povrchů a přeložky sítí a kabelů. Namísto nevyužívaného skladiště vznikne protihluková stěna, o kterou se prodlouží délka stávající zdi chránící okolí před nadměrnou hlukovou zátěží. V první etapě prací dojde k realizaci nového terminálu. Poté se do něj převede provoz autobusů, stávající autobusové nádraží se zruší a začne výstavba nového parkoviště. Stavba vyvolá určitá omezení v ulici 28. října a v Kadlecově a Riegrově ulici, které budou na několik týdnů neprůjezdné. Z důvodu bourání budovy skladiště bude také částečně zúžen prostor prvního nástupiště v železniční stanici.



VE STANICI LUŽNÁ U RAKOVNÍKA SE OPRAVILY KOLEJE A VÝHYBKY

Oblastní ředitelství Praha opravilo v etapizovaných výlukách mezi 20. dubnem a 3. červnem osm výhybek a některé staniční koleje ve stanici Lužná u Rakovníka.

Výhybky, které se svou životností blížily ke svému konci, byly nahrazeny novými. Spolu s výměnou kolejového roštu ve dvou staničních kolejích se zajistilo bezpečné provozování dopravy ve stanici, kterou příznivcům železniční historie není třeba představovat. Současně s výměnou výhybek a kolejového roštu proběhla úprava geometrických parametrů kolejí ve směru na Rakovník i na Řevničov. V neposlední řadě byla opravena konstrukce na přejezdu v těsné blízkosti Lužné u Rakovníka směrem na Krupou.

Mimořádné události

BORŠOV NAD VLTAVOU – KŘEMŽE

3. května

V ranních hodinách se na přejezdu mezi stanicemi Boršov nad Vltavou a Křemže střetl osobní automobil Fiat Punto s nákladním vlakem Mn 88403, v jehož čele byla lokomotiva 742.739. Při střetnutí byl usmrčen řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 270 tisíc Kč.

FRANTIŠKOV NAD PLOUČNICÍ

8. května

V podvečerních hodinách projel ve stanici Františkov nad Ploučnicí R 1352 návěstidlo S1 zakazující jízdu a vjel do vlakové cesty protijedoucímu vlaku R 1353. Oba rychlíky byly zastaveny strojvedoucími, a to na vzdálenost 18 metrů od sebe. Nikdo nebyl zraněn.



VRÁŽ U BEROUNA

14. května

V odpoledních hodinách se na přejezdu v obvodu stanice Vráž u Berouna střetl osobní automobil Jeep Grand Cherokee s R 1169, kterým byla motorová jednotka 628.251. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 500 tisíc Kč.

BYSTŘICE POD HOSTÝNEM

18. května

Dopoledne se na přejezdu v obvodu stanice Bystřice pod Hostýnem střetla dodávka Fiat Ducato s Os 3908, kterým byla motorová jednotka 844.013. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 550 tisíc Kč.

MORAVSKÉ BRÁNICE – IVANČICE

20. května

V nočních hodinách se na přejezdu mezi Moravskými Bránicemi a Ivančicemi střetl osobní automobil Opel Astra s Os 14440, tvořeným motorovým vozem 842.015. Při střetnutí byli zraněni řidič automobilu a jeho spolujezdec. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 150 tisíc Kč.



HOSTINNÉ

26. května

Dopoledne se na přejezdu v obvodu stanice Hostinné střetl nákladní automobil MAN s Os 5739, kterým byl motorový vůz 810.176-8. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 300 tisíc Kč.

Personalistika a bezpečnost



FOTO archiv Správy železnic

První ročník stáží pro studenty skončil velmi úspěšně

Historicky první speciální program tříměsíční stáže je za námi. Díky němu jsme získali nejen osm nových tváří, ale také spoustu zkušeností a dovedností, které využijeme při dalších projektech.

TEXT | Eva Rubešová

Správa železnic se stejně jako jiné společnosti či organizace v Česku zabývá nastavením úspěšné strategie nábory zaměstnanců. Tu je v prostředí naší státní organizace nutné začít hned na několik skupin najednou. „Je logické, že jinou strategii musíme volit při nábory chybějících provozních zaměstnanců a jinou ve speciálních oblastech pro národní projekty, jako jsou příprava vysokorychlostních tratí nebo implementace evropského vlakového zabezpečovače ETCS,“ říká Pavel Koucký, ředitel personálního odboru. Právě v nábory zaměstnanců, kteří by se stali specialisty na současné a budoucí výzvy české železnice, se zaměřujeme na studenty a absolventy partnerských škol. „Pokud jde o nové projekty, ve kterých jsme lídry, například BIM, je naprosto logické, že jsme se rozhodli nadchnout právě studenty vyšších odborných a vysokých škol. Už během svého studia mají možnost být u projektu od jeho začátku. To je skvělá příležitost pro jejich budoucí profesní dráhu,“ dodává Pavel Koucký.

STÁŽISTÉ SE ZAPOJILI DO REÁLNÝCH PROJEKTŮ

Letos se uskutečnil první speciální program tříměsíční stáže pro osm vybraných vysokoškoláků. Měli možnost „osahat“ si hned několik činností najednou a „přičichnout“ k tomu, jak to ve velké státní organizaci chodí. Zapojili se do reálných projektů a podívali se na ta nejzajímavější pracoviště, která správce infrastruktury nabízí. Největší pozornost si získaly pražské CDP, trakční měřična v Otrokovicích, rekonstrukce železničního mostu v Děčíně nebo pražský elektrodispečink. Podívali se na právě probíhající stavby, navštívili dopravní kanceláře i vybraná nádraží. Během své tříměsíční stáže potkali celou řadu drážních srdcařů, kteří jim ukázali a řekli to, co se, s veškerou úctou ke vzdělávacímu systému, v učebnici a skriptech nikdy nedozví. Všechny osm zúčastněných vysokoškoláků, absolventů programu, pokračuje ve spolupráci. Někteří si vybrali a mají jasno, čemu se budou

po státnicích věnovat, jiní si dali během letních prázdnin čas na rozmyšlenou. „Dobrou zprávou pro nás je, že studenti mají čím dál větší zájem o technické obory, chtějí se dál vzdělávat a baví je svět železnice,“ hodnotí současnou situaci personální ředitel Pavel Koucký.

PŘIPRAVUJE SE DALŠÍ ROČNÍK

Sedm chlapců a jedna dívka. Jím a jejich mentorům patří velké poděkování za to, že se do pilotního projektu zapojili. Přesto, že jsme díky předchozím zkušenostem z praxí a stáží věděli, že program zvládneme, nemohli jsme tušit to, jak úspěšný bude. Už nyní připravujeme další ročník programu a těšíme se na nové tváře, které získáváme pro spolupráci také díky partnerským školám. Zajímá vás více o programu? Napište nám na e-mail studenti@spravazeleznic.cz nebo si poslechněte rozhovor s našimi stážisty na podcastovém kanálu Tahák programu ISIC (<https://www.isic.cz/isic-life/podcast-tahak>).

Správa železnic patří mezi průkopníky procesu Trackside Approval

Čtvrtý železniční balíček zavedl v listopadu 2020 novou povinnost pro železniční průmysl, tzv. Trackside Approval. Jde o schvalovací proces Agentury Evropské unie pro železnice (ERA), který je určen pro projekty instalací systémů ETCS a GSM-R ještě před uvedením těchto technologií do provozu.

TEXT | Michal Bahenský

Schvalování je povinné pro všechny správce systému ETRMS v Evropské unii, tedy i pro Správu železnic. Výsledkem tohoto procesu je stanovisko agentury ERA, které je podkladem pro rozhodnutí českého Drážního úřadu. Proč je takový postup potřeba? Je to další krok k zajištění komplexní interoperability evropských železnic.

Praktické zkušenosti s procesem Trackside Approval sbírá Správa železnic od poloviny loňského roku, kdy byl zahájen pilotní projekt

schválení instalace GSM-R v úseku Uničov – Šumperk. K červnu letošního roku připadalo na Českou republiku devět z celkového počtu 76 zahájených procesů. Tři z nich jsou přítom v pokročilém stavu rozpracovanosti. Naše státní organizace je tak manažerem infrastruktury, který má s tímto poměrně novým procesem značné zkušenosti. I proto se na nás ERA obrátila s prosbou, abychom své zkušenosti sdělili s dalšími železničními správami na konferenci ve francouzském



FOTO archiv Správy železnic

Trackside Approval zavedla Směrnice Evropského parlamentu a Rady EU 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii. Ve Správě železnic se tímto procesem zabývá odbor přípravy staveb na generálním ředitelství.

Valenciennes. Společně s kolegy z Německa, Itálie a Polska se Česká republika řadí mezi nejzkušenější hráče na poli Trackside Approval a přináší do této oblasti řadu nových poznatků.

Nabídky last minute zájezdů budou letos velmi omezené

Zájem Čechů o dovolenou v zahraničí letos trhá rekordy, a to vzhledem k různým opatřením z minulých let, kdy se mohlo cestovat jen omezeně. Podle ředitelky cestovní kanceláře ČD Travel Blanky Jíšové se letos nemusí vyplatit čekat na nabídky takzvané na poslední chvíli.

TEXT Tomáš Johánek

Po dvou letech se zdá, že zažijeme normální letní sezónu. Jak to vidíte vy z pohledu ředitelky cestovní kanceláře?

Já se neodvažuji ani doufat... Vypadá to, že zažijeme nejlepší sezónu v historii. Nejenom my, ale i ostatní CK hlásí rekordní prodeje. A není divu – jak jste sám zmínil – po dvou letech bez dovolené.

Změnilo se nějak chování vašich klientů? O jaké destinace je největší zájem?

Chování se změnilo hlavně s ohledem na dobu objednání. First minute prodeje byly slabé, ale dohnaly to prodeje na jaře a nyní last momenty. V destinacích nás klienti nepřekvapili, opět chtějí do Chorvatska, Řecka nebo Turecka...

Jaké jste na letošní léto připravili novinky?

Postupovali jsme opatrně, protože nabídka se připravuje na podzim a tehdy byl tuhý lockdown a nikdo nic nevěděl. Proto jsme se chovali konzervativně. Navíc, klienti si sami mohou vybírat i u CK, se kterými spolupracujeme. Takže nabídka je skutečně široká. Na webu zveřejňujeme hlavně hotely, které známe a které jsou prověřené. Takže můžeme klientům poradit. Ze super novinek mohu zmínit exotické destinace – například Čedok létá na Zanzibar bez přestupu.



FOTO archiv ČD Travel

Mají zájemci čekat na last minute nabídky? Bude v nich z čeho vybírat?

Pokud se jedná o dvojici, která nemá přesné požadavky na destinaci, tak pro ně lasty budou. Ale rodiny se dvěma dětmi mají omezené možnosti. Protože z finančních důvodů pochopitelně požadují rodinné pokoje, které nemá každý hotel. Často jsou tedy o prázdninách vyprodané.

Projevilo se zvyšování cen prakticky všeho i na cenách zájezdů?

Samozřejmě. Cena zájezdu stabilně stoupá již mnoho let. Například v roce 2012 byla průměrná cena zájezdu 8 300 Kč, v letošním roce je to 11 750 Kč, tedy o 40 procent vyšší. V těchto číslech jsou zastoupeny jak tuzemské pobyty, tak zahraniční letecké.

Může i zájemce o zájezd last minute využít dotaci z FKSP? Zvládně se to časově, když takový zájezd se musí zaplatit prakticky hned?

Ano, od toho tady přece jsme. Klienti si mohou objednat ty nejvýhodnější lasty i jeden pracovní den před odletem. Vyplní si objednávku v STKR, kterou „vidíme“ a hned zašleme instrukce k platbě. Klient zaplatí a obratem dostává pokyny. Správa železnic nám platbu přepoše do jednoho měsíce, takže po určitou dobu ručíme za pobyt my. Ale díky našim blízkým vztahům se Správou železnic je to detail. To je přednost, kterou zaměstnancům dokážeme nabídnout. Další je například výhodné cestovní pojištění nebo hlídání dotací zaměstnavateli. Snažíme se dostat naši filozofii – totiž že s námi jezdí naši kolegové, proto musí být naše služby více než stoprocentní.



ZÚČASTNĚTE SE FOTOSOUTĚŽE SPRÁVY ŽELEZNIC!

Naše státní organizace vyhlásila 11. ročník fotografické soutěže pro snímky zobrazující život na železnici, konkrétně tedy například železniční stavby, zabezpečovací technologie, průběh modernizací či oprav infrastruktury i běžný život drážních zaměstnanců.

Hlavním tématem letošního ročníku fotosoutěže je Moderní železnice pro 21. století.

Když jsme přemýšleli o nosném tématu fotosoutěže na letošní rok, rozhodli jsme se jít cestou maximálního zobecnění, abychom dali volné ruce vaší fantazii. Za tímto tématem se totiž skrývají nejen moderní stavby (novostavby i kompletní rekonstrukce), ale také činnosti spojené s údržbou a opravami tratí či řízením provozu na nich. A vše je to zejména o lidech.

Letošní téma nabízí velmi široké pojetí, které ale není omezeno pouze na prvky týkající se samotné infrastruktury. Proto nás i nadále zajímá váš pohled na železnici jako funkční celek. Budeme se těšit na to, s jakou originalitou a jedinečností se daného tématu chopíte.

Veškeré informace o soutěži včetně možností přihlášení najdete na spravazeleznic.cz/fotosoutez.

CHYSTÁ SE PREVENTIVNĚ BEZPEČNOSTNÍ ROADSHOW

Od příštího školního roku plánuje Správa železnic v rámci spolupráce se školami navštívit vybrané střední školy s projekcí preventivně bezpečnostního filmu To nedáš! Součástí toho bude také diskuze s vyšetřovatelem mimořádných událostí na železnici. Cílem je upozornit studenty na veškerá nebezpečí, která přinášejí nepozornost nebo lhostejnost. Ujde o další program, který partnerským školám a zejména jejich studentům nabízíme. Letos se Preventivní vlak bezpečné železnice zastavil v Olomouci, Brně, Plzni a Praze. Příští rok plánujeme osvětovou akci uspořádat také v dalších městech Česka.

VELKÁ LETNÍ SOUTĚŽ NEJEN PRO STUDENTY

Prožíváte zajímavé letní zážitky spojené s cestováním po železnici? Podělte se s námi v rámci letní soutěže s hlavním mottem: I cesta je cíl. Jak se můžete zapojit? Pošlete nám fejeton, dopis nebo fotku, které popisují nebo dokumentují zážitky a vaši radost z cestování, léta, dovolené, času stráveného s kolegy, spolužáky, přáteli, rodinou či vašimi čtyřnohými mazlíčky, a to do 15. srpna 2022 na e-mailovou adresu studenti@spravazeleznic.cz. Můžete vyhrát balíček reklamních předmětů s logem Správy železnic. S autorkami a autory vítězných děl se spojíme a s jejich souhlasem zveřejníme ta nejzábavnější nebo nejkurióznější díla.



FOTO Maxim Zherebov

NEGRELLIHO VIADUKT ZBLÍZKA

Se studenty pražské střední průmyslové školy sdělovací techniky jsme se 8. června vydali prozkoumat nejdelší železniční most v Česku – Negrelliho viadukt. Hlavním tématem speciální exkurze byla jeho historie, současnost a budoucnost. O zajímavý výklad se postaral mostař Správy železnic Jiří Krouský a za zástupce zhotovitele téměř čtyřleté rekonstrukce nejdelšího železničního mostu v Česku Linda Černá Vydrová. Studenti se zajímali hlavně o neobvyklé výzvy, které stavaře potkávaly během rekonstrukce v letech 2017–2021. Šlo o první rozsáhlou přestavbu od doby uvedení viaduktu do provozu v roce 1850. Máte doma středoškolačka nebo vysokoškolačka a chtěli byste pro ni/něj a její/jeho třídu uspořádat zajímavou exkurzi? Napište nám na studenti@spravazeleznic.cz.

Na vlnách internetu s VPN Family datujte do konce srpna za cenu jednoho měsíce



Nemáte ve svém telefonu internet? Přinášíme vám 3 GB dat měsíčně na celé léto za neuvěřitelnou cenu. S datovým tarifem OneNet Mobilní připojení 3 GB ve VPN Family – Vodafone zaplatíte od teď až do konce srpna jen 212 Kč a s Internetem v mobilu L (3 GB FUP) ve VPN Family – O2 jen 239 Kč.

Letošní léto se ve VPN Family opět ponese na vlnách internetu. V červenci a v srpnu získáte vybraná data zdarma a zaplatíte je pouze za srpen. Ve VPN Family – O2 můžete využít tuto nabídku i na Internet v mobilu M (1,5 GB FUP) za 135 Kč, a pokud se ve VPN Family – O2 rozhodnete objednat tarif větší než 3 GB dat, získáte na něj slevu 206 Kč za každý měsíc v červenci a srpnu. Akci můžou využít všichni, kteří na svém čísle nemají aktivní internet minimálně v květnu.

Máme dobrou zprávu také pro ty, kteří již data s VPN Family – O2 mají. Při navýšení vašeho stávajícího tarifu získáte slevu až 45 % z ceny tarifu na červenec a srpen.

Objednejte si internet ve VPN Family co nejdříve a využijte naše slevy naplno. Internet v mobilu vám zjednoduší život např. díky mapám, chatu nebo vyhledávání spojů a můžete také posílat své fotky z cest rodině a přátelům.

Výhodné tarify ve VPN Family – O2 nebo ve VPN Family – Vodafone

si může každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic objednat na portále <https://family.cdt.cz> nebo na telefonním čísle 972 111 333. Na portále je umístěna také kalkulačka pro srovnání cen za mobilní služby a přehledný ceník.

Už 15 tisíc zaměstnanců s rodinami se připojilo do drážní rodiny VPN Family. Zeptejte se svého kolegy a ušetřete i vy!



Ani drezínám se nevyhýbaly nehody, obvykle nekončily nijak tragicky

Dlouhá desetiletí bývaly součástí provozu na železnici také drezíny pro různé činnosti spojené se správou tratí. I je občas potkaly podle dnešní definice mimořádné události. Pojďme zalistovat kronikami a podívat se na některé zajímavé nehody, ve kterých hrály drezíny hlavní roli.

TEXT **Václav Zahrádka**



Bílina

Jedna z největších nehod drezíny se stala na podzim 1874, kdy probíhalo napojení Plzeňsko-břeženské dráhy do bilinského nádraží. Na 12. listopadu bylo dohodnuto vsazování výhybky na duchcovském zhlaví v Bílině a připojení rozestavěné trati do nádraží. Odpoledne byly tratě propojeny, a tak dopravní oficiál Anton Weingart povolil zkušební jízdu drezínou s tím, že na ni bude dohlížet aspirant František Pokorný. Osádka vozidla několikrát prozkoušela průjezd výhybkou, proti domluvě se vydala až k mostu přes Grundbach. Po prohlídce zamířila zpět do Bíliny. Před nádražím na ni již nečekal asistent Pokorný, představila si tedy výhybku sama a pokračovala do stanice. Zřejmě byli všichni zabráněni do pojednávání „odborných“ témat a nevěnovali se jízdě, výhled jim zakrývaly i odstavené vozy. Nevšimli si tedy, že vjíždějí na staniční kolej, kam právě od Obrnic přijížděl nákladní vlak. Když jej spatřili, bylo již na zastavení pozdě, naštěstí se jim podařilo z drezíny vyskočit. Skončili s drobnými pohmožděninami, drážní vozidlo na tom bylo mnohem hůř, po srážce s lokomotivou Obernitz byla drezína silně zdeformovaná. V ústeckých dílnách měli kováři a truhláři co opravovat.

KONTROLA NEDOPADLA PODLE PŘEDSTAV

Odstaňování následků povodně, která postihla Českou západní dráhu na konci května 1872, trvalo doslova roky. V létě 1875 probíhala výměna původní konstrukce mostu Schiffkornovy soustavy přes říčku Zubřinu u Staňkova. Na 14. července toho roku si naplánoval kontrolu prací přednosta oddělení pro stavbu a údržbu tratí pražského ředitelství Roedrich Gossing. Po odjezdu stavebního vlaku se s dalšími aktéry kontroly vydal na pákové drezíně ze Stodu do Staňkova. Zde se ohlásili u přednosta Eduarda Langhammera, který zajistil vše potřebné pro další jízdu k mostu. Ještě je upozornil, že stavební vlak měl podle nařízení přejet za most směrem na Domažlice a že poté měly být na mostě demontovány koleje. Když se blížili k mostu, chtěli zpomalit, ale opodál stojící dělník jim údajně řekl, že konstrukce je ještě celá, a tak pokračovali

nezměněnou rychlostí dál. Onen dělník měl sice pravdu, konstrukce byla na svém místě, ale levá kolejnice před mostem již byla demontována. Drezína už nestihla zastavit a vykolejila. Přednosta Gossing byl vymrštěn z drezíny a na šterkovém loži si odřel levou část obličeje a narazil si koleno. Ostatní cestující kromě drobných oděrek vyvázli nezraněni. Hůře opět dopadla drezína, měla zdemolovanou přední lavici a poškozený dřevěný rám. Přesto byla pojízdná. Dopravili ji do plzeňských dílen, kde byla opravena.

SRÁŽKA DREZÍNY SE SÁNĚMI

K poměrně kuriózní nehodě došlo v lednu 1889 u Klatov. Tamní sekce pro udržování dráhy č. II byla ustavena 1. ledna 1889 a měla k údržbě přidělenou nově postavenou trať z Klatov do Horažďovic-Babin (dnes Horažďovice předměstí). V té době byla v provozu celé tři měsíce, jejím přednostou byl František Dostál. Dne 17. ledna 1889 se spolu s úředníkem sekce Antonínem Holečkem a dalšími osobami vydal na plánovanou inspekci trati z Klatov do Sušice, kde měli nocovat. Před přejezdem u Nemilkova zpomalili, přes sněhové závěje ale dobře neviděli. Právě v té době se k přejezdu blížil na saních tažených koňmi čachrovský statkář Petr Kordík se synem Františkem. Cesta k přejezdu klesá, a tak koně svižně uháněli, závory byly otevřené. Když vjeli na přejezd, přijížděla tam i drezína. Nevyhnutelný střet nebyl prudký, drezína se ale zaklínila do saní, které ji vyhodily z kolejí. Žádný z účastníků této nehody neutrpěl závažnější zranění, tentokrát vyvázla jen s ohnutým držákem smetáku a ohnutým nosičem lavice i drezína. Vyšetřovací komise konstatovala, že šlo o souhru nešťastných náhod a vzhledem k okolnostem i nepatrné škodě žádný trest nenavrhla. Rozhodnutí zdůvodnila tím, že ani dráze, ani statkáři žádná škoda nevznikla, a proto stačí poučení. Důvodem byla i skutečnost, že přednosta sekce prý doposud neznal detailně traťové poměry.

CO ZPŮSOBILA UVOLNĚNÁ ROZCHODKA

Trať z Hanušovic do dnešního Starého Města pod Sněžníkem byla otevřena v říjnu



Hanušovice

1905. Po zimě z přelomu let 1906 a 1907, kdy podloží trati po mrazech povolilo, bylo nutno na některých místech překontrolovat rozchod kolejí. Dne 11. dubna ráno traťmistr Tomáš Polách naložil ruční rozchodku a traťmistrové kolo do vlaku a odjel do Starého Města. Na kole měl připravený speciální držák pro uložení rozchodky (jeho osobní „patent“), aby mohl bez problémů, jak se alespoň domníval, na kole jet. Po přeměření kolejí přímo ve stanici se vydal již na kole do Hanušovic. Když projížděl mírným obloukem, uvolnila se zavěšená rozchodka, spadla do předního kola a zablokovala ho. Polácha kolo katapultovalo přes řídítko, nárazem hlavou na kolejnici utrpěl otřes mozku. Traťmistr se skutálel na levou stranu trati, kde na šterkovém loži zůstal ležet. Měl štěstí, protože dál byl strmý násep až dolů k souběžné cestě. Kolo spadlo na druhou stranu, kde zůstalo v příkopě. Traťmistra ležícího vedle trati spatřil z vlaku průvodčí Karel Schwarz a nechal ho odvézt do Hanušovic. Naštěstí vše skončilo jen domácím ošetřováním.

I TRAŤMISTROVSKÉ KOLO MUSÍ BÝT V DOBRÉM STAVU

Trať Jičín – Ostroměř spadala pod odbor pro udržování dráhy v Novém Bydžově a příslušela pod dohled traťmistra Jana Zahradníka. V květnu 1925 prováděli dělníci rekonstrukci propustky a drobnou obnovu přilehlé trati i polního přejezdu. V pondělí 25. května měl traťmistr Zahradník provést revizi, a proto si vypůjčil traťmistrové kolo, které ale nebylo zcela v pořádku, nefungovala přední brzda. Jízda s mírným větrem v zádech traťmistrovi svižně ubíhala. Když dojížděl k propustce a začal brzdit, nemohl před pracujícími dělníky zastavit. Jednomu z nich zůstal krumpáč zaklesnutý pod kolejnici. Kolo na něj najelo, vykolejilo a traťmistr byl katapultován přes řídítko, hlavou narazil na kamenné zábradlí propustky, přepadl přes něj a spadl do vydlážděného koryta potoka. Byl celkově otřesený, měl tržné rány na hlavě a nemohl hýbat oběma rukama. Pravou ruku měl nadvakrát přelomenou v nadloktí, na levé utrpěl značné zhmoždění. Za příčinu nehody byla označena vadná brzda traťmistrového kola a zanechaný krumpáč v kolejích. Vše povstalo nešťastnou náhodou.



Jičín



V Budapešti se chystá rozsáhlé propojení železničních tratí

Budapešť studijně zpracovává možnosti propojení všech železnic, které se sbíhají v metropoli na Dunaji. Mají vést pod povrchem nebo po mostech tak, aby vlaky projely celým městem a jejich cestující se mohli dostat ke svému cíli bez přestupu.

TEXT | Karel Beneš

V Budapešti se v současné době diskutuje o návrhu propojit pod městem a přes Dunaj všechny železniční tratě, které do metropole přicházejí. Míří do ní i mnoho vedlejších tratí, které byly původně samostatné místní dráhy. Později se některé propojily s ostatními drahami, jiné, zejména ty, které jsou označovány zkratkou HÉV (místní dráhy), zůstaly provozně zcela oddělené. Nejnáročnějším úkolem v současné době diskutovaného návrhu bude vést dálkové železniční tratě směřující do Budapešti od jihu a jihozápadu pod centrem města 4,5 kilometru dlouhou podzemní trasou a postupně je napojit na všechny tratě MÁV mířící k severu a severovýchodu.

Tato navrhovaná nová trať by měla vycházet od nádraží Kelenföld a vstoupit pod zem, kde budou nové zastávky u Villányi utca a Naphegy. Dále má být vybudována velká

centrální železniční stanice pod náměstím Széll Kálmán tér. Odtud trať podejde Dunaj a pod nádražím Nyugati na ní vznikne nová podzemní stanice. Dále již vystoupí na povrch a povede k nádraží Rákospuszta a do dalších směrů. Jednodušším návrhem je jižní spojovací trať, která je v současnosti pojízdná i osobními vlaky, doplnit třetí, místo i čtvrtou kolejí a oživit několika zastávkami. Předměstské spoje přijíždějící do města po tratích od jihozápadu by zastavovaly před dunajským mostem v zastávce Nádorkert, za Dunajem by byla přestupní stanice na předměstskou dráhu HÉV Közvágóhid. Díky mostu s novou zastávkou Ferencváros by vlaky překonaly seřadovací nádraží a za novou přestupní stanicí na „modré“ metro Népliget by vyjely z města po tratích k jihovýchodu, mimo jiné i novou železnici na letiště.

Náročnější bude propojení místních drah HÉV vedoucích od severu z města Szentendre a z jihu z ostrova Csepel a města Ráckeve. Tyto tratě dosud nejsou napojené na metro, proto cestující mají špatný přístup do centra města. U dráhy ze Szentendre studie předpokládá, že se u zastávky Kaszásdűlő spojí s tratí MÁV od Ostřihomi a obě spolu zamíří do nového tunelu pod zem; za náměstím Kolosy tér vlaky pojedou Dunaj a dále budou pokračovat pod centrem města se zastávkami u nádraží Nyugati a přes Oktogon, Astórii a Kálmán tér dosáhnou Boráros tér, kde by z tunelu vycházela trať vedoucí na ostrov Csepel. Hlavní větev by tunelem pokračovala až ke stanici Közvágóhid, kde by vlaky vyjely na jižní část stávající dráhy HÉV do Ráckeve. Po ní by pokračovaly



FOTO Zoltán Almási (2x)



i spoje MÁV, které by u stanice Pesterzsébet odbočily na trať MÁV a mířily přes Délegyházu do stanice Kunszentmiklós-Tass. Na této trati bude třeba řešit i rozdílné napájení vlaků HÉV (1000 V ss) a MÁV (25 kV 50 Hz). Navrhuje se upravit napájení HÉV na 1500 V, vlaky MÁV by pak byly dvousystémové. Nejjednodušší z celého popisovaného záměru bude propojit místní dráhu HÉV, která vede od východu z Gödöllő a Csömöru, s tratí „červené“ linky metra, která na ni navazuje na konečné stanici Őrs Vezér tere.

Vlaky BHÉV tak budou moci projet pod celým městem.

K tomuto projektu, kterým celá popisovaná iniciativa začne, již byly vyčleněny peníze na projektování, zahrnující kompletní rekonstrukci obou tratí HÉV, zvýšení rychlosti, zrušení přejezdů, zvýšení úrovně nástupiště a vytvoření P+R a B+R parkovišť. Vlastní propojení drah s metrem nebude náročné, dnes je odděluje pouze silniční křižovatka s tramvajovou tratí, kterou bude třeba překonat ve zvýšené úrovni. V optimálním případě by realizace měla být dokončena do roku 2029.

Světový bezpečnostní kongres hostila letos Varšava

Polská metropole hostila ve dnech 14. a 15. června v pořadí 17. ročník Světového bezpečnostního kongresu, který pravidelně pořádá Mezinárodní železniční unie (UIC). Po dvouleté odmlce způsobené pandemií covid-19 se mohli zástupci dopravců i správců infrastruktury setkat osobně a diskutovat o bezpečnostních výzvách současného světa.

TEXT | Patricie Maděránek Sušovská

Hostitelskou štafetu převzaly Polskie Koleje Państwowe od Správy železnic, která spolupřátala kongres v roce 2019. Tématem letošního setkání bylo Inovativní bezpečnostní řešení pro železnici, příspěvky byly rozděleny do tří sekcí: Strategie železničního zabezpečení a spolupráce s úřady; Implementace a hodnocení inovativních řešení a Security by design;

osvědčené postupy. Opomenuty ale nebyly ani aktuální bezpečnostní otázky spojené s ruskou agresí na Ukrajině. Železnice se ukázala být zásadní a nepostradatelnou součástí pomoci, která na Ukrajinu putovala z celé Evropy. Jedná se tedy o další důkaz, že spravujeme páteřní systém kritické infrastruktury, který je přirozenou a spolehlivou součástí celoevropské sítě.



FOTO archiv Správy železnic

Správu železnic reprezentoval tým vedený ředitelem odboru bezpečnosti a krizového řízení Vladimírem Abrahamem. Během panelu o inovativních řešeních zazněl náš příspěvek týkající se dvou technologických pilotních projektů, kterým se naše státní organizace věnuje. Prvním je projekt Oblastního ředitelství Ústí nad Labem, který se týká

zabezpečení tunelu Březno za pomoci LiDARu, druhý je pak zaměřený na sledování toku cestujících na hlavním nádraží v Praze. Oba příklady z praxe vzbudily velký ohlas.

Usme rádi, že Správa železnic investuje v rámci programu modernizace sítě do inovací, které zvyšují úroveň bezpečnosti a zároveň se ctí obstojí ve světovém srovnání.

Nabídka železničních akcí na léto je opravdu bohatá

Letní prázdniny se dají strávit různě – u vody, na horách, v lese, ale také u kolejí. Jsou lidé, kteří si bez nich a třeba trochy toho kouře z parních lokomotiv či vůně dieselu nedokážou představit dny volna. Právě pro ně je zde nabídka některých tradičních letních akcí s účastí historických železničních vozidel. Vybrat je opravdu z čeho.

TEXT **Tomáš Johánek**

Železniční muzea, spolky a další organizace pořádají během léta desítky různých akcí, jejichž součástí jsou jízdy zvláštních vlaků tažených parními, motorovými či elektrickými lokomotivami. Příkladů lze například akce pořádané Železničním muzeem ČD v Lužné u Rakovníka, Bezručické parní léto, jízdy historickým vlakem Českým rájem a další. Nabízíme podrobnější informace o několika nejznámějších akcích.

HISTORICKÝM VLAKEM NA VÝLET DO LEDNICE

Celou letní sezónu od 30. dubna až do 4. září jezdí o víkendech a státních svátcích z Břeclavi do Lednice historický motoráček Hurvínek. V rámci akce Lednické parní léto ho v sobotu 10. září nahradí parní vlak s lokomotivou Skaličák, vozy Rybáky a historickým restauračním vozem. Samotná Lednice, která bývá právem nazývána perlou jižní Moravy, vás uchvátí spoustou přírodních i kulturních památek, kolonádami, rybníky

a řadou drobných romantických staveb. Lednický zámek je jedním z nejkrásnějších komplexů anglické novogotiky v Evropě. V jeho okolí se nachází nejrozsáhlejší parkově upravená krajina na světě, která je zapsaná v seznamu přírodního a kulturního dědictví UNESCO.

ŠUMAVSKÉ LÉTO S PÁROU NA VOLARSKU

Na Volarsko se vrací parní vlaky. Malebnou šumavskou krajinou vás provedou 3., 4., 5., 10., 11., 17., 18. a 19. července. Historickými vlaky v čele s parní lokomotivou Kafemlejnek (310.093) se můžete svést mezi Volary a Lenorou, Novým Údolím nebo Černou v Pošumaví. Nejhezčí úseky jihočeských lokálků procházejí Národním parkem Šumava, jiné tvoří hranici mezi národním parkem a chráněnou krajinnou oblastí.

TELČSKÉ PARNÍ LÉTO

V sobotu 30. července začíná v Telči na Vysočině Parní léto. Podle zvláštního jízdního řádu

bude na trase Kostelec u Jihlavy – Slavonice jezdit vlak tažený parní lokomotivou. Cestující tak budou mít jedinečnou možnost ucítit, jak to kdysi na nádražích vonělo, zjistit, jaká byla dřina v lokomotivě topit, a jak „pohodlně“ se sedělo na dřevěných lavicích. Za touto akcí stojí Společnost telčské místní dráhy, která v nádražním depu provozuje muzeum. Během tří víkendů na přelomu července a srpna se podél této trati uskuteční i řada tematických akcí, vrcholem bude oslava 120 let od zahájení provozu na trati Telč – Slavonice.

ROŽNOVSKÉ PARNÍ LÉTO

Ve spolupráci s městem Rožnov pod Radhoštěm se uskuteční série parních jízd mezi Valašským Meziříčím a Rožnovem pod Radhoštěm, kde se ve vybraných termínech bude konat zajímavý kulturní program, jako například Pekařská sobota ve Valašském muzeu v přírodě nebo Dny řemesel a setkání kovářů ve Valašském muzeu v přírodě.

LÉTO NA BECHYŇCE

I v letošním roce budou po naší první elektrifikované trati opět jezdit o sobotách od 2. července do 27. srpna historické elektrické vlaky vedené lokomotivou řady E 422, tzv. Bobinkou, a také Křížkův elektromotorový vůz zvaný Elinka. Lokálka mezi Táborem a Bechyní patří k jihočeským unikátům. Stala se první železnicí u nás, na které jezdily vlaky poháněné elektřinou. Průkopnickou dráhu navíc zdobí jeden stavitelský klenot – elegantní most Bechyňská duha. Od stanic a zastávek na trati můžete podniknout výlety různé obtížnosti, které uspokojí i vybíravé turisty. I tady budou jízdy historických vozidel doplněny zajímavým programem.

EXPRES KRÁLICKÝ SNĚŽNÍK

Pro mnohé méně známé končiny Kladského pomezí budou o prázdninách dostupnější. Letní parní vlaky, které ve spolupráci s Muzeem starých strojů a technologií v Žamberku vypravuje Pardubický kraj, zamíří tentokrát i do Polska. Tradiční jízdy expresu s bafajícím parními lokomotivami do podhůří Králického Sněžníku se konají od roku 2015. V tuzemsku vyjedou historické vlaky nejen na obvyklou trasu z Ústí nad Orlicí přes Dolní Lipku do Hanušovic, ale i do Moravské Třebové, a to konkrétně první sobotu v červenci a v srpnu.



FOTO autor (3x)

Křížovka o ceny

Vaším úkolem je opět najít názvy dvou našich nádraží.

Na správné odpovědi čekáme do 22. července na e-mailové adrese redakce@spravazeznic.cz. Tři z vás pak získají publikaci,

kteřou si vyberou z naší nabídky. V tajence červnového vydání se ukrývaly Hrušky zastávka a Jablonec nad Nisou, na odměnu se mohou těšit Jiří Mutl, Pavel Liprt a Lukáš Týfa.

	DOMÁCKÝ EDUARD	ZÁKLADNÍ ČÍSLOVKA	MODLA	BICYKLY	STAROŘÍMSKÝ POZDRAV	ŠACHOVÉ ZAKONČENÍ	HUDEBNÍ ZN. PRO PIANISSIMO	ANGL. RUKA	TVOJE	SMIŠENÁ LÁTKA	ŘÍMSKY 2	NEPOZŘÍT	SLOVEN. ARY	PROJEV VESELÍ	DOMÁCKÝ DAGMAR
UMĚLECKÁ LITERATURA										HORA NÍZKYCH TATER				SLEZSKÉ DIVADLO (ZKR.)	
1. část tajenky						DŘÍV (ZAST.)				SLOVENSKÝ MIR				MOJE	
						ZÁKAZNÍK				EVROPSKÝ STAT				SPOJKA PODRADICI	
MALÝ KORALOVÝ ÚTES							OPAK VÍCE				KRISTUS				
							ZKR. VÁLEČNÝCH LODÍ USA				FR. DEPARTMENT				
VODOUŠKA	POPĚVEK				ZN. LUTECIA				PATŘÍČÍ OSLOVÍ					OZVĚNY	
	ANGL. SVATOZÁR				ŘÍMSKÝCH 1149			ZÁHADY	BIBLIČKÁ KRAJINA					OHLEDUPLNOST	
ZKR. AMPÉRHO-DINY			ANGL. SLINTÁČEK	PAN (ANGL.)						NĚM. VÝCHOD					VELKÁ SOVA
				DIVČÍ JMÉNO						SLOVENSKÝ VĚC					OBCHOD PRO KUTILY
2. část tajenky															SPZ ÚSTÍ NAD LABEM
VLASTNÍ OLINÉ							ŽOLÍK								
NAMODRALÝ KOV							CITOVÉ VZRUSĚNÍ								OBROTNÝ KOUSEK

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

CHORVATSKO, DRVENIK

Vynikající rodinný hotel od 5 600 Kč/osoba po dotaci, doprava autobusem.



ŘECKO, KRÉTA, SCALETA BEACH

Hotel pouze pro dospělé, od 12 800 Kč/osoba po dotaci, letecky Praha, Brno a Ostrava.

ALBÁNIE, MARIKA HOTEL

Exotická země, 12 000 Kč/osoba po dotaci, letecky Praha.

TURECKO, CLUB KASTALIA

Výborný hotel pro děti, 15 000 Kč/osoba po dotaci, letecky Praha, Brno a Karlovy Vary.



Nabízíme výhodné last minute zájezdy. Buď posíláme každou středu vybrané, nebo si sami můžete vyhledávat.

Pokud chcete odjet na dovolenou, neváhejte a objednejte. Covidové restrikce zatím nejsou nikde vyhlášené.

Příjemnou dovolenou přeje ČD travel

OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU DRÁŽNÍ ÚŘAD SCHVÁLIL NÁZVY ČTYŘ ŽELEZNIČNÍCH ZASTÁVEK

Síť železničních zastávek v Pardubickém kraji se stále zahušťuje. Drážní úřad v tomto regionu schválil názvy dvou nových zastávek a jednu změnu názvu. Nová zastávka Pardubice centrum vznikne v rámci modernizace tamního železničního uzlu. Město tak na svém území bude mít již osm železničních stanic či zastávek. V Pardubickém kraji bude dále v rámci rekonstrukce traťového zabezpečovacího zařízení v úseku Přelouč – Prachovice vybudována nová zastávka Choltice zastávka. Drážní úřad také rozhodl o změně názvu zastávky Svitavy-Lačnov, která bude přesunuta z katastru Svitav do katastru obce Opatovec a v souvislosti s tím přejmenována na Opatovec.

Poslední novou zastávkou, o jejímž názvu rozhodl Drážní úřad, je Vítkov-Osová. Ta vznikne v Kraji Vysočina.

Názvy zastávek budou platné od data jejich otevření.

