

MODERNÍ ŽELEZNICE

STAVEBNÍ PRÁCE PRODRAŽUJE CELÁ ŘADA FAKTORŮ

Podle ředitele investičního odboru Karla Švejdy je nutné také přepracovat cenový sborník

02

MEZI OLOMOUC A UNIČOV SE VRÁTILY VLAKY

Modernizace první části tratě 290 končí, pokračuje se dále na Šumperk

04

DO KOPCŮ NAD ÚDOLÍM LABE ZA PÁNY KLUKY

Na muzeální trať se vrátil pravidelný sezónní provoz, v budoucnu se koleje ještě prodlouží

08



Nová čtyřkolejná železniční dálnice je hotová a slouží cestujícím

Na konci září se pro cestující otevřela nová stanice Praha-Zahradní Město, která je součástí nově vybudovaného přestupního terminálu. Zprovoznění této stanice zároveň znamená dokončení novostavby „železniční dálnice“ mezi Hostivaří a hlavním nádražím.

TEXT | Tomáš Johánek (s využitím TZ)

Nová stanice na Zahradním Městě se stejně jako zastávka Praha-Eden nachází na traťové přeložce, kterou Správa železnic vybudovala v rámci modernizace úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n. Vlaky zde nyní mohou využívat kapacitnější čtyřkolejnou trať. Přínosem je rovněž zkrácení trasy o 232 metrů a traťová rychlost až 120 km/h, což se pozitivně projeví na zkrácení jízdních dob vlaků. Velká část Pražanů navíc získala lepší dostupnost vlakové dopravy než v případě původní tratě přes zastávku ve Strašnicích. „Usem rád, že se nám už během probíhající stavby mezi hlavním a hostivařským nádražím dařilo zlepšovat nejen komfort pro cestující, ale také pro občany přilehlých městských částí. Kromě otevření nové zastávky v Edenu k tomu přispělo i prodloužení podchodu pod vršovickým

nádražím směrem na Nusle. Teď se výrazně zkvalitnila dostupnost oblasti Zahradního Města, kterou dosud obsluhovaly pouze tramvaje a autobusy,“ říká generální ředitel Spravy železnic Jiří Svoboda.

STAVĚT SE ZAČALO V KVĚTNU 2018

Výstavbu tzv. Koridoru Hostivař zahájila Správa železnic v květnu 2018. Kompletní rekonstrukcí prošla stanice Praha-Vršovice, která byla rozšířena o nové nástupiště č. 4. Bezbariérový přístup je zajištěn šikmými chodníky. Kromě výstavby nové stanice a zastávky je třeba zmínit rekonstrukci devíti stávajících a výstavbu jednoho nového mostního objektu. Ve stanicích Praha-Vršovice a Praha-Zahradní Město bylo současně vybudováno nové zabezpečovací zařízení. „Jako

zájemnost lze uvést, že ze stavby bylo odvezeno téměř půl milionu tun odpadu, v drtivé většině zeminy a kamenné sutě. K tomu se využilo kromě 1580 nákladních aut také 640 vlaků,“ přibližuje rozsah stavebních úprav Jiří Svoboda. Samotná stanice Praha-Zahradní Město se nachází v místě křížení s rozšířenou Průběžnou ulicí. Tvoří ji dvě ostrovní a jedno vnější nástupiště, přístup na ně zajišťují schody, výtahy a eskalátory. Ty propojují celý terminál, jehož součástí jsou i zastávky tramvajů a autobusů v podjezdu. Zde mají cestující k dispozici rovněž čekárnu a odbavovací prostory.

OTEVŘEL SE I PRODLOUŽENÝ PODCHOD

Ve stejný den jako nová stanice na Zahradním Městě, tedy 24. září, se na hlavním nádraží otevřel, zatím

v provizorním režimu, prodloužený severní podchod. Díky němu se zkrátí cesta z centra města do přilehlých městských částí. Na samotný podchod navazuje pěší trasa, která ústí do Seifertovy ulice, přímé napojení má i komerční centrum Churchill Square. Výstup z podchodu je plně bezbariérový, k dispozici je schodiště, dvojice eskalátorů a výtah. Stavební práce na prodloužení podchodu začaly vloni v květnu a zahrnovaly mimo jiné i potřebné přeložky kolejí, stávajícího kabelového kolektoru a vodovodu a úpravy kanalizace. Během stavby došlo ke změně typu zastřešení výstupu z podchodu. Realizovaný návrh je na české železniční síti unikátní. Celá konstrukce byla provedena z pohledového betonu, v místě světel byl vytvořen architektonický tvar „přílbice“. Toho se povedlo docílit pomocí bednění vytištěného na 3D tiskárně. Samotná betonáž probíhala ze dvou směsí betonu, kdy technologové dodávající beton určovali přesný čas, kdy se použije druhá směs, aby bylo docíleno

PROMĚNA HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ POKRAČUJE

Otevření prodlouženého podchodu je dalším krokem k výrazné proměně největšího českého osobního nádraží. Prakticky hotová je rekonstrukce fasády historické Fantovy budovy, momentálně probíhají náročné opravy rozsáhlých interiérů. Právě letos přitom uběhlo již 120 let od zahájení výstavby tohoto secesního skvostu, dokončen byl v roce 1909. Rekonstruované prostory Fantovy budovy se otevřou veřejnosti 28. října.

správného vzhledu konstrukce. Architekti navrhli i obyčejné schody na přístupovém chodníku, kde si mohou lidé v klidu sednout a pozorovat provoz na vlakovém nádraží.



FOTO Josef Novotný

NA 144 NÁDRAŽÍCH BUDOU BOXY PRO VÝDEJ ZÁSILEK

Správa železnic a Česká pošta uzavřely smlouvu s firmou CONTEG group na instalaci a zajištění bezobslužného výdeje zásilek. Lidé si tak nově budou moci vyzvedávat své balíky v automatizovaných boxech. Služba bude dostupná na 120 místech České pošty a na 144 nádražích po celém Česku. Instalace prvních výdejen proběhne během října. Boxy budou instalovány například na hlavních nádražích v Plzni, Praze či Olomouci, dále také v Havlíčkově Brodě nebo Hodoníně.

NA PRVNÍ NÁDRAŽÍ MÍŘÍ NOVÝ MOBILIÁŘ

Správa železnic začala od září instalovat nový mobiliář, který jí bude na základě uzavřené rámcové dohody dodávat společnost ego plus. Jako nevhodnější lokalita pro pilotní osazení byla vybrána stanice Horažďovice, kde byla před nedávnem dokončena oprava výpravní budovy. Od října bude následovat dalších jedenáct nádraží po celé České republice. „Nový mobiliář představuje posun v pohledu na vybavení našich nádraží. Jeho jednotlivé prvky splňují nejen vysokou kvalitu technického i estetického zpracování, ale také požadavky na designovou přibuznost,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.



FOTO: archív Správy železnic

LOKOMOTIVA VECTRON V BARVÁCH SPRÁVY ŽELEZNIC

Vozový park naší státní organizace rozšíří vícesystémová lokomotiva Siemens Vectron. Bude sloužit pro diagnostiku tuzemské i zahraniční železniční sítě včetně traťové části ETCS. Pořízení nové lokomotivy je součástí strategického projektu na novou měřicí diagnostickou kolejovou soupravu pro pravidelná i akceptační měření jak statických, tak i dynamických parametrů trakčního vedení. Doplní stávající park měřicích kolejových vozidel a zajistí výkony pro komplexní diagnostiku železniční infrastruktury.

Stavební práce na železnici prodražuje celá řada zásadních faktorů

V poslední době se občas stává, že se cena stavebních akcí na železnici oproti původním předpokladům zvýší. Podle ředitele investičního odboru Karla Švejdy stojí za tímto trendem celá řada aspektů, například vyčerpaná kapacita stavebních firem.

TEXT | Tomáš Johánek

V posledních letech jdou na investice do železnice rekordní částky. Kolik investičních akcí, pokud jde o stavby, se momentálně na síti Správy železnic realizuje a kolik připravuje?

Nikdy v historii samostatné České republiky se do rozvoje a modernizace železniční infrastruktury neinvestovalo tolik co v současné době. A dovlím si tvrdit, že je to na stavu české železnice skutečně znát. Za poslední čtyři roky, tedy v období od roku 2018, se jedná konkrétně o částku přes 100 miliard korun. V letošním roce se realizuje přibližně 400 staveb, investiční náklady u více než 40 akcí přesahují 500 milionů korun. Jedná se zejména o stavby na mezinárodních železničních koridorech, akce vedoucí ke zvýšení rychlosti, kapacity a propustnosti na dalších hlavních tratích, úpravy pro zvýšení bezpečnosti a zajištění interoperability (GSM-R, ETCS), modernizace železniční infrastruktury pro zlepšení dopravní obslužnosti regionů, rekonstrukce budov osobních nádraží či akce zaměřené na zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. V přípravě máme aktuálně dalších zhruba 900 projektů, a to včetně přípravy výstavby vysokorychlostních tratí. Vedle investic do infrastruktury samozřejmě nezapomínáme ani na obnovu mechanizace.

Jaký je výhled z hlediska objemu finančních prostředků na investice do příštího roku a následujících let? Hrozí, že nebudou peníze na plánované stavby?

Pro příští rok počítáme s rozpočtem na investice ve výši zhruba 35 miliard korun. Jde přibližně o stejný finanční objem jako v letošním roce. Této částce musíme přizpůsobit zahajování a realizaci dalších připravených akcí. Byli bychom velmi rádi, pokud bychom i v dalších letech mohli do modernizace „konvenční“ železnice v ČR stabilně investovat podobnou, respektive mírně se zvyšující částku. Samozřejmě tak jako každý vnímáme stávající ekonomickou situaci, velmi významně poznamenanou pandemií Covidu-19, a její dopady do státního rozpočtu. Jestli budou, anebo nebudou peníze na plánované stavby, je na politickém rozhodnutí. Naším úkolem je dělat vše pro to, abychom byli připraveni na veškeré možné scénáře. V této souvislosti by nejen



FOTO: Paula Matřová

Hledáme cesty, jak maximálně zkrátit dobu realizace projektů. Cílem je najít nejlepší poměr mezi přínosy a náklady.

nám velmi pomohlo, pokud bychom měli garantovaný víceletý finanční rozpočet, například na tři až pět let. V současné době je to vždy pouze na daný jeden rok.

Železniční stavby se ze značné části financují prostřednictvím evropských dotací. Existují ještě nějaké další zdroje, které by šlo využít na tyto účely?

Dotace z EU tvoří velmi významnou část našeho rozpočtu. V období let 2018 až 2021 Správa železnic vynaloží na modernizaci železniční infrastruktury částku překračující 100 miliard korun. Z toho tvoří zhruba 50 procent dotace z fondů EU. Zčásti využíváme i úvěrového financování, kdy aktuálně čerpáme úvěr z EIB. Další možností, kterou se zabýváme, je partnerství veřejného a soukromého sektoru

(PPP projekty). V tomto segmentu prověřujeme možné varianty a různé obchodní modely, aby vše dávalo smysl jak soukromému sektoru, tak samozřejmě i nám.

Proč se v poslední době stavby oproti původním předpokladům prodraží? Je to i kvůli naplněným kapacitám nejen stavebních firem?

Ano, ceny rostou. To je fakt. Důvodů, proč se tak děje, je vždy víc. Mezi faktory, které na to mají vliv, patří růst cen vstupů, jak lidské práce, tak materiálů a také jejich dostupnost. Dalším důvodem růstu nabídkových cen je aktuální dostatek práce na trhu, tedy určitá naplněnost kapacit a požadované termíny realizace. Rovněž je třeba vnímat, že provedení stejné práce na železnici bude téměř vždy dražší než na silnici, a to například z důvodu rozdílných přístupů na stavenišťě či odlišných provozních nebo dopravních omezení, za kterých se může pracovat. Je významný rozdíl, pokud se například stavba realizuje za současné probíhajícího provozu, nebo bez něj. Cenu vždy ovlivňují požadavky objednavatele. My v současné době už víme, že cenové sborníky, podle kterých se stanovuje předpokládaná hodnota veřejné zakázky, je zapotřebí aktualizovat, neboť v řadě položek neodráží současné skutečné nabídkové ceny uchazečů a nezohledňují specifickou povahu stejných prací za různých podmínek. Na této aktualizaci pracujeme společně

se SFDI. Objektivní posouzení a srovnání vývoje cen by zajistilo pouze porovnání provedení konkrétních prací se stejnými nároky na zhotovitele, stejnými obchodními podmínkami a stejným přístupem na stavenišťě v čase.

Jak se stanovuje harmonogram stavby? Nejsou v některých případech zbytečně dlouhé termíny?

Harmonogram výstavby vychází z projednané a schválené projektové dokumentace. Ta zase musí zohledňovat požadavky investora, účastníků stavebního řízení a stavební, bezpečnostní, technická, fyzikální a legislativní omezení. Mezi klíčové faktory určující dobu výstavby velmi zjednodušeně patří charakter stavby, tedy zda jde o novostavbu „na zelené louce“, nebo rekonstrukci stávající infrastruktury. Důležité je i umístění stavby a přístupy na stavenišťě; zde hraje roli, zda se bude, nebo nebude pracovat v chráněném území, a jakým způsobem bude možné se na stavenišťě dostat a obsluhovat je. Dalším faktorem ovlivňujícím dobu výstavby jsou provozní omezení stanovená investorem. Jinou dobu trvá provedení prací na díle, pokud má zhotovitel celé stavenišťě neomezeně k dispozici, a v případě, že může práce provádět v průběhu dne pouze v určitých časech. Každopádně hledáme cesty, jak dobu výstavby zkrátit. Cílem je dojít k takové době realizace, která nám bude přinášet nejlepší poměr mezi přínosy a náklady.

ING. KAREL ŠVEJDA, MBA

Ředitel odboru investičního

Narodil se v roce 1980.

Vysokoškolské vzdělání získal na Fakultě ekonomické při ZČU v Plzni a následně na Fakultě provozně-ekonomické při ČZU v Praze. V roce 2002 nastoupil k ČD, kde do roku 2008 působil v oblasti financování a účetnictví. V letech 2008 až 2011 zastával u SŽDC pozici ekonomického a následně technicko-ekonomického náměstka SDC Karlovy Vary. Následně přešel do úseku modernizace dráhy, v letech 2012 až 2018 byl ekonomickým náměstkem Stavební správy západ. Od 1. 5. 2018 je v současné funkci.



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.

Po novém mostě v Čelákovících projely první vlaky

TEXT **Nela Friebová**

Nový železniční most přes řeku Labe v Čelákovících začal sloužit dopravě, jednokolejný zkušební provoz na něm byl zaveden 15. září. Výstavba mostu, který je součástí rekonstruované trati mezi Lysou nad Labem a Čelákovicemi, trvala 19 měsíců. Do plného provozu bude stejně jako celý traťový úsek uveden 15. prosince. Výměna mostu v Čelákovících byla klíčovou částí celé stavby. Původní přemostění už nevyhovovalo současným potřebám železniční dopravy zejména kvůli svému šířkovému uspořádání a technickému stavu, proto bylo

nahrazeno novou nosnou konstrukcí s délkou 160 metrů a váhou 1277 tun, došlo také k úpravě spodní stavby. Od poloviny září začala rekonstrukce druhé traťové koleje mezi odbočkou Káraný a Čelákovicemi, která zahrne výměnu železničního spodku i svršku. Obdobně se práce vystřídají i na zastávce Čelákovice-Jiřina, kde se stavba přesunou z 1. na 2. nástupiště. Obě budou nově disponovat výškou 550 mm nad kolejí, což zajistí pohodlný nástup do vlaků. Vybudují se rozšířené přístřešky a všechny prostory budou bezbariérově přístupné.

FOTO Josef Novotný



Bezbariérově přístupných nádraží stále přibývá

Naše státní organizace pokračuje v zajišťování bezbariérové přístupnosti vlakových stanic a zastávek. Jen v letošním roce realizuje či již dokončila stavební akce na téměř 30 nádražích po celé republice, která budou nově přístupná i osobám se sníženou schopností pohybu.

TEXT **Pavel Tesař**

Dalšími projekty v této oblasti budou spuštění interaktivní mapy bezbariérové přístupnosti a nákup nových zdvihacích plošin pro vybraná nádraží. V průběhu letošního roku získali bezbariérový přístup na nástupiště a do výpravní budovy cestující ve stanicích Křižanov a Lhotka nad Bečvou. Osoby se zdravotním postižením se bez omezení dostanou také na nová nástupiště ve zmodernizovaných stanicích Praha-Vršovice, Řetenice a Pačejov, stejně tak i na nově otevřených zastávkách Praha-Eden a Jeníkov-Oldřichov. Po rekonstrukcích a opravách jsou navíc přístupné pro všechny výpravní budovy v Horažďovicích, Hustopečích u Brna a Strakoncích, na rychlíkové zastávce Litoměřice město to platí i pro přilehlé nástupiště pro vlaky ve směru na Ústí nad Labem.

Zcela bezbariérová budou po dokončení prací také nádraží v Praze-Zahradním Městě, Duchcově, Chotějovicích a Želánkách. Lidé používající vozík a další osoby s omezenou schopností pohybu se od září dostanou

pohodlně na zrenovovaná nástupiště v Babicích u Šternberka, Mladějovicích, Újezdu u Uničova, Uničově zastávce a Šluknově. Tento výčet doplní ještě přesunutá zastávka Praha-Velká Chuchle. V rámci probíhajících investičních akcí Správy železnic budou bezbariérově přístupné také stanice Praha-Horní Počernice, Praha-Radotín a Roztoky u Prahy. V pražských Vysočanech se do konce roku zpřístupní bez omezení nástupiště číslo 1. Nezbytné stavební úpravy budov a nástupišť budou součástí dalších rekonstrukcí, které Správa železnic hodlá zahájit do konce letošního roku v Bystřici pod Hostýnem, Vsetíně a Kladně.

Na svých webových stránkách plánuje Správa železnic v nejbližších měsících rozšířit interaktivní mapu o aplikaci s aktuálními informacemi o bezbariérové přístupnosti a poskytované pomoci na jednotlivých nádražích. Dalším připravovaným příspěvkem ke zlepšení služeb v této oblasti bude pořízení nových zdvihacích plošin pro cestující na vozíku.

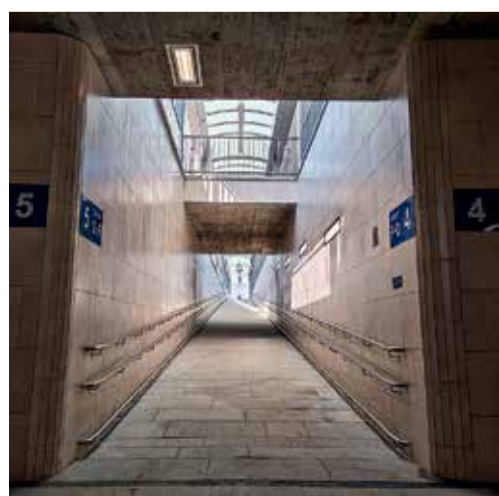


FOTO archiv Správy železnic (2x)



Vlaky na Slovensko u Valašského Meziříčí výrazně zrychlily

Slavnostním přestřižením pásky skončila v modernizované stanici Lhotka nad Bečvou rekonstrukce tratě v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou. Jejím hlavním přínosem je zvýšení traťové rychlosti z 80 až na 160 km/h a tomu odpovídající zkrácení jízdních dob vlaků.

TEXT **Pavel Tesař**



FOTO Vojtěch Kůžel



Práce na pomezí Zlínského a Olomouckého kraje začaly v červnu 2019 a trvaly necelé dva roky. „Přínosy této stavby mohli pocítit cestující v dálkových vlacích už v průběhu letošního roku, kdy se traťová rychlost zvýšila nejprve na 120 km/h a přibližně v polovině června na současných 155 km/h. Naklápěcí soupravy pojedou v uvedeném úseku ještě o pět kilometrů za hodinu rychleji. Jízda po bezстыkové koleji je přitom klidnější a pohodlnější než dosud,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Největší objem prací se odehrál ve stanici Lhotka nad Bečvou, která prošla kompletní přestavbou, a to včetně tamní výpravní budovy. Vzniklo zde nové ostrovní nástupiště s výškou 550 mm nad přilehlými kolejemi s mimoúrovňovým, bezbariérovým přístupem novým podchodem. Přístupové rampy a schodiště včetně části nástupiště dostaly zastřešení. Zcela přestavěna byla velká část výpravní budovy, do které byla umístěna moderní technologie umožňující ovládní nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

V celém úseku došlo k rekonstrukci železničního spodku, ke zřízení nového železničního svršku, trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení. Rekonstruovány byly všechny železniční mosty a propustky, část propustků byla zrušena. Součástí stavby byla i příprava na dálkové ovládní zabezpečovacího zařízení z centrálního dispečerského pracoviště v Přerově. V úseku Hustopeče nad Bečvou – Lhotka nad Bečvou byl zřízen zkušební úsek železničního svršku s novým typem betonových pražců. Součástí prací byla i úplná přestavba a rozšíření silničního nadjezdu v Hustopečích nad Bečvou v lokalitě Valcha na silnici III/03561.

V lokalitě Střítežník byl vybudován železniční most, který zajistí mimoúrovňové křížení budoucí cyklostezky s železniční tratí podjezdem. Ve Lhotce nad Bečvou na náspu silnice III/03562 v pokračování za nadjezdem železniční tratě vznikl nový chodník oddělený betonovými svodidly od vozovky silnice.



Mezi Olomouc a Uničov se vrátily vlaky, práce pokračují na dalším úseku

Elektrizace a zkapacitnění tratě z Olomouce do Uničova je ve finále. Po zprovoznění části mezi Olomoucí a Šternberkem se v polovině září vrátily vlaky i na téměř patnáctikilometrový navazující úsek do Uničova. Stavební práce se nyní přesouvají na další úseky směrem do Šumperka.

TEXT **Tomáš Johánek**

Modernizace celého třicetikilometrového úseku z Olomouce do Uničova začala v srpnu 2019. V rámci požadavku na zvýšení traťové rychlosti došlo k celkové rekonstrukci železničního svršku a spodku, odvodnění i zabezpečení tratě. Práce zahrnovaly také výstavbu trakčních stožárů a trolejového vedení pro stejnosměrnou napájecí soustavu, která bude zároveň již připravena na budoucí přechod na střídavou trakci. „Železniční svršek a spodek jsou upravené na maximální rychlost 160 km/h. Přes stanice se bude jezdit pomaleji, konkrétně ve Šternberku to bude 95 km/h a v Uničově 100 km/h,“

říká náměstek ředitele Stavební správy východ Radomil Novák. Během dokončované druhé části rekonstrukce železnice mezi Olomoucí a Uničovem se opravilo celkem 23 propustků a čtyři mosty, devět přejezdů dostalo závory. Navíc jeden, dosud vybavený pouze výstražnými kříži, byl zrušen bez náhrady.

ZASTÁVKY MAJÍ NOVÁ NÁSTUPIŠTĚ

Na všech zastávkách, konkrétně v Babicích u Šternberka, Mladějovicích a v Uničově, vznikla nová nástupiště s výškou hrany 550 mm nad kolejí, která umožní

pohodlný nástup do nízkopodlažních elektrických souprav. Na zastávce v Uničově má nástupiště stejně jako ve stanicích délku 110 metrů, na ostatních místech měří 90 metrů. Dvě nová nástupiště jsou také ve stanici Újezd u Uničova. Všechny zastávky i stanice jsou nově bezbariérové, v rámci úprav se zřídily přístřešky pro cestující, nový orientační a informační systém a osvětlení stanic, zastávek i přístupových cest. Nástupiště jsou pod dohledem kamerového systému, ten bude monitorovat i provoz na vybraných přejezdech. V uvedeném úseku budou ještě do prosince v menším rozsahu

probíhat úpravy trakčního vedení a dokončovací stavební práce. Do skončení rekonstrukce v navazujícím úseku do Šumperka budou provoz na trati do Uničova zajišťovat dále motorové vlaky; elektrické se zde objeví se začátkem platnosti grafikonu 2023, tedy v polovině prosince příštího roku.

PŘIBUDE JEŠTĚ SYSTÉM ETCS

Po modernizaci celé tratě dojde také k instalaci zabezpečovacího systému ETCS. V praxi to znamená, že v jednotlivých úsecích nebudou oddílová návěstidla, do kolejiště se namontují balízy a na trati budou jezdit pouze vozidla vybavená mobilní

jednotkou ETCS. Provoz vlaků dočasně řídí výpravčí ze Šternberka a Uničova, od listopadu přejde řízení na regionální dispečerské pracoviště do Olomouce. Po ukončení výluky mezi Olomoucí a Uničovem opustily vlaky trať mezi Uničovem a Šumperkem, zatím do 16. prosince letošního roku. I zde se výrazně zmodernizuje železniční spodek i svršek, přestaví se přejezdy a doplní se na nich bezpečnostní prvky. Dělníci zároveň vybudují novou zastávku v Troubelicích, v Libině pak opraví výpravní budovu. Další výluky s přerušením provozu vlaků se plánují na příští rok, definitivně hotovo bude v prosinci.

FOTO autor (2x)



Unikátní stroj opravoval koleje mezi Hostivaří a Malešicemi

Na pražském traťovém úseku mezi Hostivaří a Malešicemi se ve dnech 8. a 9. září objevil jeden z největších železničních stavebních strojů RUS 1000 S, který nasazuje společnost SWIETELSKY Rail CZ. Měří 278 metrů a váží 674 tun.

TEXT **Tomáš Johánek**

Údržbu kolejí při nepřetržitě výluce vypsalo OŘ Praha. Úsek navazuje na dokončovanou optimalizaci metropolitní železnice ze stanice Hostivař až k vinohradským tunelům, kde vznikla železniční čtyřkolejná „dálnice“. V úseku dlouhém 2140 metrů se vyměnily kolejnice i vyčistilo kolejové lože. To vše zajistil unikátní stroj, který při jediném průjezdu zvládne tři komplexní činnosti – čištění

šterkového lože, obnovu kolejového roštu a podbití tratě. Ta je díky tomu hned sjízdná pro rychlost 60 km/h. Po jeho odjezdu následovaly další potřebné úkony, jako bylo doplnění kolejového lože, směrová a výšková úprava koleje, svařování a zřízení bezstykové koleje a následně i úprava stezek. „Stroj RUS 1000 S zvládne vyměnit až deset pražců za minutu a za hodinu pročistit až 1000 metrů

krychlových šterku. Proto se nasazuje na železničních stavbách, kde je potřeba minimalizovat čas výluky či zachovat nepřetržitý provoz,“ říká Lukáš Vostrý, ředitel závodu Stroje a mechanizace společnosti SWIETELSKY Rail. Konkrétně v případě uvedeného úseku trvala výluka od 23. srpna do 4. října. Souprava, která i s vozy pro logistiku měří úctyhodných 900 metrů, se v Česku představila



FOTO Paula Matková

teprve podruhé. Loni v říjnu se podílela na rekonstrukci kolejí zkušební okruhu ve Velimě. Unikátní stavební stroje se při opravách tratí v rámci pražského železničního uzlu letos objevily i v první polovině roku, konkrétně při údržbě a opravných pracích na Novém spojení a přilehlých

úsecích. Nasazena zde byla například čtyřpražcová kontinuální traťová podbíječka, která zvládne za hodinu upravit až 2,5 kilometru kolejí. Další unikátní stroje, sloužící k úpravě výhybek, byly schopny najednou upravit jak jejich geometrickou polohu, tak i šterkové lože.

Nemojanský viadukt nahradí nová estakáda

Výstavba železniční tratě z Brna do Olomouce a Přerova byla součástí politiky rakousko-uherského státu na hospodářské oživení venkova, zbláčeného navíc po prohrané prusko-rakouské válce v roce 1866.

TEXT | Marek Binko

Byla proto připravena koncese na stavbu tratě z Brna do Přerova s odbočkou z Nezamyslic do Olomouce a Šternberka. Protože součástí koncese na 99 let byly i výhody v podobě zálohy v hotovosti na stavební práce, garantovaného zúročení kapitálu, odkupu části akcií společnosti státem a osvobození od daní na 10 let, o zájemce nebyla nouze. Vítězem se v květnu 1867 stala kapitálově silná Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB), která byla již přítomna i v Brně, Přerově

a Olomouci. KFNB pro tento účel založila dceřinou firmu, kterou nazvala Moravsko-slezská severní dráha (MSNB), a ještě téhož roku začala stavět. Zahájení provozu z Brna do Přerova proběhlo 30. srpna 1869, na odbočce do Šternberka o necelý rok později. Jednou z největších staveb na budované dráze byl kamenný viadukt s devíti klenutými oblouky o celkové délce 120 metrů a výšce 22 metrů přes potok Rakovec u Nemojan poblíž pozdější železniční

stanice Luleč. Ta byla zřízena v roce 1874 nejprve coby osobní zastávka na katastru Nemojan, avšak za přičinění sousední Lulče.

PONIČENÍ USTUPUJÍCÍ NĚMECKOU ARMÁDOU

Koncem dubna 1945 zde přecházela válečná fronta, kdy německá armáda ustupovala před armádou sovětskou. Velké škody na železnici i okolní zástavbě způsobila mj. exploze nákladního vlaku s municí na lulečském nádraží po náletu Rudé

armády 25. dubna 1945. Ustupující Němci pak v noci na 28. dubna 1945 vyhodili do vzduchu jeden mostní oblouk Nemojanského viaduktu, aby tím ztížili postup svých nepřátel. Viadukt byl provizorně opraven a 23. srpna 1945 opět uveden do provozu. V roce 1954 pak došlo k celkové rekonstrukci dominanty tratě Brno – Přerov, její kamenné oblouky byly nahrazeny železobetonovými deskami. Podobně byl v roce 1952 zrekonstruován i o něco menší sedmipolový viadukt

ve Vyškově přes řeku Hanou, který byl při ústupu německé armády koncem dubna 1945 také značně poničen.

Elektrizace celé tratě proběhla v letech 1993–1996, ale na zásadní modernizaci včetně zdvoukolejnění a zvýšení rychlosti dráha spojující Brno s Přerovem, respektive Olomoucí ještě čeká. Podle připravovaného projektu má být Nemojanský viadukt nahrazen novou estakádou v odlišné poloze s ohledem na směrovou úpravu tratě pro rychlost 200 km/h.



FOTO autor

Moderní železnice

Co se děje v regionech



KOLEJE MEZI HORAŽĎOVICEMI A ŽICHOVICEMI PROCHÁZĚJÍ OPRAVOU

I v letošním roce pokračují práce na opravě úseku z Horažďovic do Žichovic na trati 185. Výluka potrvá do 14. října, aktuálně probíhá kompletní výměna kolejového roštu včetně úpravy železničního spodku a odvodnění mezi Horažďovicemi a Velkými Hydčicemi. Zároveň se na železničním přejezdu P890 kompletně mění přejezdová konstrukce. Největší podíl prací probíhá na železničním mostu přes Otavu, kde se dokončuje protikorozní nátěr. Následovat bude montáž nových mostnic a železničního svršku a instalace nového dilatačního zařízení. Ke konci výluky budou ještě osazeny chodníkové plechy a pojistné úhelníky. Dále se v rámci výluky provádí oprava dvou dalších mostů v úseku Žichovice – Sušice.



OMLAZOVACÍ KÚRA NA MOSTU MEZI DOLNÍM BOUSOVEM A LIBUŇÍ

V letošním roce prošlo výraznou renovací přemostění v km 52,960 na trati Dolní Bousov – Libuň. Jedná se o most se čtyřmi ocelobetonovými konstrukcemi s průběžným kolejovým ložiskem. Z důvodu repase ocelolitvinových ložisek se provedlo synchronizované zvednutí nosných konstrukcí a vyjmutí ložisek. Stávající římsy byly odbourány a postupně nahrazeny novými železobetonovými římsovými prefabrikáty. Po osazení repasovaných ložisek se konstrukce umístily do původní polohy. Pro izolaci nosné konstrukce se aplikoval systém bežešvé stříkané izolace. Provedla se rovněž kompletní sanace betonových ploch. Nové zábradlí vyhovuje příslušným normám, veškeré kabelové sítě jsou uloženy v novém plastovém žlabu do kolejového lože. Po provedených stavebních úpravách byl zřízen kolejový rošt a obnoven železniční svršek.



NA TRATI Z NYMBURKA DO MLADÉ BOLESLAVI SE JEZDÍ RYCHLEJI

První zájmový den se vrátily vlaky na trať Nymburk – Mladá Boleslav, která procházela přibližně měsíc opravou. Během výluky byla stěžejní prací výměna zhruba 20 kilometrů kolejí. Dále došlo ke kompletní výměně upevňovačů a poškozených pražců. Součástí prací byla i oprava odvodnění a čištění stezek a příkopů. Obnovou prošly i konstrukce celkem 11 přejezdů. Pro cestující byly opraveny přístřešky a nástupiště v zastávkách Nepřevázka a Voděrady. Oprava navázala na rekonstrukce některých stanic mezi Nymburkem a Mladou Boleslaví, které proběhly v minulých letech. Jedním ze zásadních efektů renovace tratě je zvýšení rychlosti na 13 kilometrech mezistaničních úseků z původních 80 na 100 km/h. Nyní je již téměř v celé její délce včetně stanic možné jet stokilometrovou rychlostí.



VE STANICI HRUBÁ SKÁLA SE OBNOVILO KOLEJIŠTĚ

Stanice Hrubá Skála na Turnovsku se pyšní novým kolejištěm. Během letošního roku zde byl nejprve snesen kolejový svršek včetně obou nástupišť a přilehlého přejezdu. Následně se odtěžila nevyhovující zemina pod železničním spodkem. Ve výhybkách se vyměnily pražce a srdcovky. U kolejí č. 1 a 3 se zřídila nová nástupiště dlouhá 77 metrů a vysoká 250 mm nad temenem kolejnice. V celé stanici je nové kolejové lože, pohodlnější a tišší jízdu vlaků zajišťují bezstykové koleje. Pro obsluhu kolejiště slouží nové drážní stezky.

FOTO archiv Správy železnic (5x)



OSLAVY 150 LET SEVEROZÁPADNÍ DRÁHY VE ZNOJMĚ

V sobotu 28. srpna proběhly oslavy 150 let Severozápadní dráhy Vídeň – Znojmo – Jihlava, v rámci kterých byly vypraveny nostalgické vlaky z období 70. a 80. let, ve stanicích

Znojmo, Moravské Budějovice a Šatov byl navíc připraven doprovodný program.

Správa železnic jako jeden z hlavních partnerů připravila pro návštěvníky akce bohatý program v železniční stanici Znojmo. Během celého dne si zájemci z řad veřejnosti mohli prohlédnout dopravní kancelář s odborným komentářem činnosti výpravčího a místnost s technologiemi zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

V rámci výstavy železničních vozidel byly prezentovány stroje, které používá OR Brno k opravám a údržbě infrastruktury. V prostoru mezi autobusovým nádražím a kolejištěm prezentovali svou techniku drážní hasiči z brněnské jednotky požární ochrany, byla zde také možnost svézt se historickou drezínou Warszawa z roku 1971.

KRALUPY NAD VLTAVOU – NELAHOZEVES**19. srpna**

Mezi stanicemi Kralupy nad Vltavou a Nelahozeves vykolejil za jízdy vlaků Nex 60206 nákladní vůz řady Hbbillns. Na zhlaví stanice Nelahozeves pak vykolejily další tři nákladní vozy a vlak se roztrhl. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 4,5 milionu korun.

**SMRŽOVKA – JOSEFŮV DŮL****23. srpna**

Před polednem se na přejezdu mezi Smržovkou a Josefovým Dolem střetl osobní automobil BMW M240i s Os 6324, kterým byla motorová jednotka Regionova 814.193. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 160 tisíc korun.

ÚSTÍ NAD LABEM**26. srpna**

V odpoledních hodinách vykolejila při posunu v obvodu seřadovacího nádraží Ústí nad Labem západ lokomotiva 730.635 na výhybce číslo 158b. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 175 tisíc korun.

STRAKONICE**29. srpna**

Na přejezdu v obvodu stanice Strakonice se dopoledne střetl osobní automobil Opel Astra s Os 18105, kterým byla motorová jednotka řady 654. Při střetnutí byla zraněna řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na jeden milion korun.

ROVENSKO POD TROSKAMI – HRUBÁ SKÁLA**7. září**

V ranních hodinách se na přejezdu mezi Rovenskem pod Troskami a Hrubou Skálou střetl dodávkový automobil Mercedes Benz Sprinter se služebním vlakem 52732, kterým byl motorový vozík MUV 74.1 600. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 170 tisíc korun.

STRUNKOVICE NAD VOLYŇKOU – VOLYNĚ**9. září**

Před polednem se na přejezdu mezi dopravami Strunkovice nad Volynkou a Volyně střetl osobní automobil Škoda Rapid s Os 18106, kterým byla motorová jednotka řady 654. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 660 tisíc korun.



FOTO archiv O18 GR Správy železnic (2x)

Hradlová vložka slaví 150 let

Elektromechanické zabezpečovací zařízení je nejdéle sloužící systém zabezpečení na železnici. Ještě dnes slyším zvuk otevírání nebo uzavírání hradlové vložky. Elektrický proud se vyráběl v induktoru otáčením klikou na boku přístroje.

TEXT **Josef Schrötter**

V roce 1870 německý elektrotechnik Carl Ludwig Frischen (1830–1890) vynalezl hradlový závěr, který umožnil bezpečný přenos jednobitové informace elektrickou cestou a převod této elektrické informace na mechanické vazby dalších prvků zabezpečovacího zařízení. Hradlové závěry byly umístěny v plechové hradlové skříni. Součástí hradlového závěru byla dvoubarevná clonka indikující jeho stav, která byla umístěna v okénku na hradlové skříni. Pod okénkem se nacházela tabulka s označením příslušného hradlového závěru. Hradlové závěry spolupracovaly obvykle dva proti sobě, např. jeden v dopravní kanceláři, druhý stejného druhu na stavědle, na hradle nebo v sousední stanici. Tento princip byl tak nadčasový, že zůstal v provozu u mnoha železničních správ do dnešních dnů. První elektromechanický přístroj byl uveden do provozu v roce 1871. Zpočátku se používala pro každý směr jen jedna hradlová vložka, později plnily její základní funkci hradlové vložky na střídavý proud ve funkci Návěstní vložky a Závěra výměn.

ZÁKLADNÍ SOUSTAVA SE POSTUPNĚ DOPLŇovala

Pro zajištění kontroly projetí vlaku a současně umožnění obsluhy zařízení bylo nezbytné hradlovou soustavu firmy Siemens doplnit ještě dalšími technickými prostředky. Nejdříve

bylo nutné v traťových kolejích umístit technické prostředky indikující projetí vlaku určitým místem. K tomu účelu se používaly nejen rtuťové nebo mechanické kolejnicové doteky, ale také izolované kolejnice, popřípadě kombinace obou zařízení. V sériovém elektrickém obvodu s uvedeným zařízením v kolejišti byla baterie a elektrická západka. Vlak svými nápravami propojil elektrický obvod, což následně umožnilo uzavření hradlového závěru na střídavý proud. Tím došlo k zapevnění stavěcí páky nebo kliky pro ovládání odřívového návěstidla a současně byla udělována odhláška na předchozí hradlařské stanoviště. Elektrická západka měla některé provozní a technické nedostatky. Poněvadž byla umístěna na nepřístupném místě, její stav nebyl opticky indikován, pro údržbu byla navíc špatně dostupná. Z tohoto důvodu se elektrická západka na tratích v Rakousko-Uhersku nerozšířila a byla používána ve větší míře jen u Severní dráhy císaře Ferdinanda.

ZAŘÍZENÍ SE OBEŠLO BEZ EXTERNÍHO NAPÁJENÍ

Pro umožnění dokonalejší spolupráce s jedoucím vlakem vyvinula firma Siemens-Halske hradlový závěr na stejnosměrný a střídavý proud. Závěr byl uvolňován stejnosměrným proudem z baterie, ale nebyl



FOTO www.mkb-berlin.de

První hradlový přístroj z roku 1871

připojen přímo k izolované kolejnici, ale byl vybavován pomocí hradlového relé, takže obsluha zařízení byla možná až po uvolnění izolované kolejnice. Při udělování odhlášky se tento závěr uzavíral společně se závěrem střídavým, se kterým byl spojený společným tlačítkem. Hradlový závěr na střídavý a stejnosměrný proud má clonku černobílou a je označen jako hradlová zarážka. Jednoduchost

a provozní výhoda zařízení spočívaly v tom, že pro jeho činnost nebylo nutné budovat napájení elektrickou energií, protože střídavý proud pro hradlové závěry byl vyráběn otáčením kliky induktoru a pro hradlové relé a vybavení hradlové zarážky se používaly suché bateriové články. Přestavování mechanických návěstidel a předvěstí se provádělo pomocí stavěcích pák a drátovodů.

Nové zabezpečení tunelu brání neoprávněnému vstupu

Cvičení drážních hasičů na konci srpna prověřilo fungování nového zabezpečovacího systému Březenského tunelu, a to včetně unikátního systému Accur8vison založeného na přesné laserové detekci. Druhý nejdelší železniční tunel na našem území leží na trati z Chomutova do Žatce.

TEXT **Tomáš Johánek**

Instalace nového zařízení na portály tunelu přispěje k eliminování neoprávněného vstupu osob do jeho tubusu, a tím dojde ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu. Špičková moderní technologie systému Accur8vison využívá k detekci pohybu kombinaci technologie LiDAR (známé třeba z autonomních vozidel) a kamerového dohledu. Technologie pracuje na obdobném principu jako radar, ale namísto rádiových vln používá světelný paprsek emitovaný laserovou diodou a vyznačuje se velmi vysokou přesností detekce. V systému jsou zakomponovány rovněž prvky virtuální reality simulující reálný svět za pomoci 3D map vytvořených v systému Unity, který se využívá i pro tvorbu počítačových her či ve filmové tvorbě.

Nový zabezpečovací systém je jedinečný i přesnou lokalizací všech pohybujících se objektů ve střežené zóně a díky své unikátní technologii dokáže směřovat otočné kamery přímo do místa vzniku poplachu a zcela autonomně sledovat narušitele a směr jeho pohybu. Umí automaticky vyzvat narušitele k opuštění střeženého prostoru ve čtyřech jazykových mutacích, a pokud neuposlechne, upozorní na nebezpečí výpravčího. Celý proces dohledu a reakce na situaci se tím značně zrychluje.

V případě, že výpravčí vyhodnotí poplachové hlášení jako závažné narušení bezpečnosti, zastaví provoz na trati a dohled celého systému střežení (tedy ovládání otočných



FOTO archiv Správy železnic

kamer a rozhlasu) si přebere Hasičský záchranný sbor Správy železnic přímo ze svého dispečinku v Chomutově, kde je zřízeno další dohledové pracoviště. Pro stále vytíženější konvenční tratě a budoucí fungování vysokorychlostních tratí (VRT) jde o nezbytný prvek celé skládačky bezpečného železničního provozu.

Systém pracuje vždy se třemi laserovými senzory na každém portálu, sloužícími k vyhodnocení objektů, a s kamerovým systémem. Zajišťuje tedy prostorovou detekci, která zahrnuje i oblast nad portály. Technologie CCTV funguje samostatně, záznam z kamer na portálech se uchovává po dobu 168 hodin v souladu s ustanovením GDPR.

Finále Týmu Správy železnic letos přivítal palác Žofín

Po roční přestávce zaviněné vládními omezeními kvůli šíření koronaviru se letošní ocenění zaměstnanců naší státní organizace a předání cen vítězům týmacích soutěží uskutečnilo v tradičním formátu. Slavnostní akce proběhla v exkluzivním prostředí paláce Žofín.

TEXT **Tomáš Johánek**

„Máme za sebou velmi složité období, které se nám podařilo překonat pouze díky maximálnímu nasazení všech zaměstnanců Správy železnic. Za to bych všem chtěl upřímně poděkovat,“ řekl na úvod setkání generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. On sám pak osobně ocenil jednotlivé zaměstnance nominované v kategoriích Nováček roku a Zaměstnanec roku, řadu svých kolegů uvedl do Síně slávy. Náměstkyně pro provoz Marcela Pernicová následně poděkovala těm, kteří se svým činem zasloužili o záchranu zdraví či lidského života.

Ve druhé části podvečera proběhlo slavnostní vyhlášení celoročních týmacích soutěží, známe nové sympatáky Správy železnic, talenty či úspěšné řešitele záhadných otázek v rámci soutěže Hlava Správy železnic.

NOVÁČEK ROKU

BC. PATRIK OLÁH
traťový dispečer CDP Přešov
KRISTÝNA BEZUCHOVÁ
výpravčí OŘ Praha

MARTIN ŠŮS
technický dozor investora, SS západ

ADÉLA ŽIDLICKÁ
operátorka HZS Správy železnic
JPO Praha

MARTIN JAVORSKÝ
výpravčí OŘ Plzeň

ŽELEZNIČÁŘ ROKU

MGR. FILIP KUDLÁČEK
podnikový právník OŘ Hradec Králové

TOMÁŠ HEJSEK
oddělení informatiky OŘ Hradec Králové

MICHAL RADA
výpravčí OŘ Hradec Králové

ZBYNĚK PROKOP
výpravčí OŘ Plzeň



FOTO Vojtěch Kůžel

ZAMĚSTNANEC ROKU

ING. JIŘÍ KOTRMAN
oddělení technologie
a přípravy ZDD, OŘ Brno

STANISLAV SKLENÁŘ
výpravčí OŘ Brno

ING. STANISLAV ŠOBORA
oddělení technologické
podpory CDP Praha

MARIAN KRÍŽAN
výpravčí OŘ Ostrava

MARTIN VERNER
technický dozor investora, SS západ

ZDENĚK KVAPIL
přednosta správy tratí
OŘ Hradec Králové

JAN JAKUBEC
přípravář stavební akce, SS východ

ING. MAREK CERMAN
přípravář stavební akce, SS východ



VÍTĚZOVÉ TÝMACÍCH SOUTĚŽÍ

Sympatáčka roku:

ADÉLA ŽIDLICKÁ
operátorka HZS Správy železnic, JPO Praha

Sympaták roku:

ING. MARTIN ŠVEHLÍK
ředitel odboru přípravy VRT

Talent roku:

1. místo: VÁCLAV MLEJNSKÝ
velitel směny HZS Správy železnic, JPO Praha

2. místo: STANISLAV KOUBA
velitel směny HZS Správy železnic, JPO Praha

3. místo: ING. JIŘÍ PÁLKA
vedoucí oddělení řízení projektů GR Praha

Hlava Správy železnic:

1. místo: ONDŘEJ KUBART
výpravčí OŘ Praha

2. místo: RADEK HORTENSKÝ
výpravčí OŘ Hradec Králové

3. místo: MARTIN STARÝ
odbor provozu infrastruktury OŘ Hradec
Králové

Jsmo železnice:

1. místo: VLADISLAV ŠLÉGR
výpravčí OŘ Plzeň

**2. místo: BC. FRANTIŠEK
CHOVANEK, MPA**
oddělení podpory vedení organizace GR Praha

**3. místo: STANISLAV
SVOJANOVSKÝ**
přednosta provozního obvodu OŘ Hradec
Králové

SÍŇ SLÁVY

KAREL ČECH
auditor kvality, CTD

ING. JAN URBÁNEK
přednosta SEE OŘ Brno

ING. PETR ŠTAFFA
vedoucí správního oddělení OŘ Brno

BC. ZDENĚK BEK
odbor řízení provozu GR Praha

ING. VLADIMÍR FABÍK
odbor jízdního řádu GR Praha

PETR ZIMANDL
odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
GR Praha

MILOSLAV LEJSEK
traťový dispečer CDP Praha

ING. PETR SEMER
vedoucí přípravy staveb OŘ Ostrava

ING. JAN ABEL
vedoucí provozního oddělení OŘ Praha

RUDOLF BAUDIS
technický dozor investora, SS západ

PETR KOLÁŘ
odbor nákupu a veřejných zakázek GR Praha

FRANTIŠEK KNYTL
zástupce velitele HZS Správy železnic,
JPO Nymburk

MILOSLAV BURIAN
technik specialista spojové služby HZS Správy
železnic

ING. PAVEL KRÁL
vedoucí technického oddělení OŘ Plzeň

ING. ZDENĚK JEŽIOR
přednosta provozního obvodu OŘ Olomouc

ING. JIŘÍ POSPÍŠIL
vedoucí odboru přípravy staveb OŘ Olomouc

LUDMILA ANDRÝSKOVÁ
vedoucí správního oddělení OŘ Olomouc



SPRÁVA ŽELEZNIC ZVE NA PROFESIA DAYS

Ve dnech 6. a 7. října se ve výstavním areálu PVA Expo Praha-Letňany uskuteční již 10. ročník veletrhu práce Profesia days, událost zaměřená na prezentaci pracovních a vzdělávacích možností. Pravidelným účastníkem této akce je i naše státní organizace a nejenom tomu bude i letos. Přijďte za námi na stánek zjistit své pracovní a vzdělávací možnosti a osobně se seznámit s budoucími kolegy a šéfy. Máme pro vás připraveno více než 160 pracovních pozic po celé České republice. V průběhu obou dnů budou probíhat prezentace jednotlivých profesí, můžete se také zúčastnit vědomostních soutěží o zajímavé ceny nebo si vyzkoušet, jak probíhá pracovní pohovor.

STUDENTI SI NA DÁLKU VYZKOUŠELI PRÁCI TECHNIKA SZT

Víte, co dělá technik sdělovací a zabezpečovací techniky? Jedna studentka a osm studentů liberecké střední školy už to ví. Díky projektu s názvem Staň se na jeden den návštěvním technikem si tuto profesi vyzkoušeli na vlastní kůži. Studenti 3. a 4. ročníku Střední průmyslové školy strojní a elektrotechnické v Liberci spolu se svým učitelem zaměřili za zaměstnanci naší organizace do železniční stanice Frýdlant v Čechách. Během dne si vyzkoušeli téměř vše, co musí zvládnout technik sdělovací a zabezpečovací techniky (dřívější označení návštěvní technik). Měření napětí napájecích soustav, diagnostika zařízení pomocí diagnostického systému DDTS, kontrola elektromotorického přestavníku, návštěva dopravní kanceláře traťového dispečera, měření izolačního stavu a napětí v návštěvním a obsluha „hledáku“ kabelových sítí. To je jen malá ochutnávka pracovní náplně návštěvního technika na železnici. „Je to zajímavá práce. Pokud pro mě budete mít volné místo příští rok, až skončím školu, rád bych nastoupil. Nejvíce se mi líbila práce na přejezdu, konkrétně měření provozních parametrů na přejezdovém zabezpečovacím systému,“ říká jeden ze studentů, jehož názor hned sdílí ostatní. Studenti si z akce odnesli mnoho nových zážitků, zajímavé kontakty na odborníky Správy železnic, certifikáty, krásné ceny a nabídky na stáže a brigády. Chtěli byste si vyzkoušet i vy jednu z profesí Správy železnic? Napište nám na studenti@spravazeleznic.cz a do předmětu zprávy uveďte heslo Staň se na jeden den.

Rodinný den přinesl zábavu i poučení

Nádraží v Praze-Dejvicích se druhou zářijovou sobotu stalo opět dějištěm Rodinného dne Správy železnic. Na návštěvníky akce zde čekal bohatý program určený pro všechny věkové kategorie. Jeho součástí byly i jízdy historických vozidel, které připravily České dráhy.

TEXT **Eva Rubešová**

Pro děti byly na louce mezi kolejími stanice Praha-Dejvice a ulicí Milady Horákové připraveny nejrůznější sportovní disciplíny. V jejich rámci si mohly například zaskákat v pytli, vyzkoušet košíkovou či minigolf, zastřílet si z luku či

prokázat svou obratnost při hodu kroužků na cíl. Po splnění soutěžních úkolů a vyzvednutí si odměny na děti čekaly skákací hrad či velká skluzavka.

Pro dospělé návštěvníky byly určeny stánky s informacemi o přípravě výstavby vysokorychlostních

tratí v Česku nebo o plánovaných i probíhajících stavbách na české železnici. Zájemci zde mohli získat například informace o aktuálním stavu přípravy modernizace železniční tratě z Prahy do Kladna a realizace odbočky na Letiště Václava Havla.

Prostor dostal také projekt Bezpečná železnice, na stánku se promítala bezpečnostní videa a probíhaly soutěže o hodnotné ceny. Ukázky své činnosti předvedli drážní hasiči. Nechyběla také prezentace Správy železnic jako perspektivního zaměstnavatele.



FOTO Paula Martová



Do kopců nad údolím Labe zvou nejen Páni kluci

Určitě každý zná film Páni kluci, mnozí jistě viděli i film Rebelové. Co oba tyto filmy spojuje? Zubrnická museální železnice. Právě v srdci Českého středohoří se odehrávají jejich klíčové scény. Díky spolku nadšenců se opět na část tratě v úseku Velké Březno – Zubrnice vrátil pravidelný víkendový provoz.

TEXT Tomáš Johánek

Velké Březno leží na pravobřežní koridorové trati pro nákladní dopravu nedaleko Ústí nad Labem. Na děčínském zhlaví této stanice začíná bývalá trať Velké Březno – Lovečkovice – Úštěk s odbočkou do Verneřic, která se dnes zachovala v úseku do Zubrnice. Historický motorový vůz, který v letní sezóně každý víkend spojuje Zubrnice se střekovským nádražím, se na muzeální trať dostane pouze úvratí. Po opuštění labského údolí má před sebou přibližně šest kilometrů unikátní tratě se značným stoupáním, které překračuje hodnotu 40 promile, a to bez pomoci velkých mostních či tunelových staveb. Vlaky se zde poprvé rozjely v roce 1890, nejmudnější den v historii tratě přišel v květnu 1978, kdy vyjely naposledy. Naštěstí spouště lidí nebyl osud lokálky lhostejný, snahou bylo zachovat alespoň její část pro sezónní provoz v rámci vzniku Muzea v přírodě v Zubrnici. V roce 1993 zahájilo činnost současné sdružení Zubrnická museální železnice a v tom samém roce vyjely na krátkou dobu první muzejní vlaky. Celý proces byl završen rokem 2008, kdy se podařilo trať a její zbytky konečně tímto spolkem odkoupit a po nutných legislativních krocích a uvedení kolejí do „normového“ stavu došlo v roce 2010 k slavnostnímu zahájení turistického provozu.

V ZUBRNICÍCH SE VRÁTÍTE DO VZDÁLENÉ MINULOSTI

Po přibližně 20 minutách jízdy a dvou zastávkách se vlak objeví v Zubrnici. Stylizovaná budova a okolí této stanice vás zavedou do dob dávno minulých, známých z předválečných a těsně poválečných filmů, jako je například Přednosta stanice. Ve výpravní budově můžete navštívit dobovou čekárnu, dopravní kancelář



FOTO autor

a v dřevěné části je popsána historie místní dráhy doplněná výkresy stanic a spoustou fotografií od výstavby železnice v roce 1890 do současné doby. V další budově se můžete seznámit s historií železničních drezín, od ručních po motorové ze současné doby. Najdete zde osobní drezínu Tatra Dm6, známou z filmu Ostře sledované vlaky, nebo maďarskou drezínu z filmu Rebelové. Další expozice jsou tematicky umístěné v krytých železničních vozech. Jedna je věnována světlu na železnici, interiér druhého vozu je věnován zabezpečovacímu zařízení na železnici. Prostor za nádražím s posezením slouží k relaxaci.

PRACUJE SE NA PRODLOUŽENÍ TRATĚ DO LOVEČKOVIC

Historické vlaky zatím končí v Zubrnici, ale nebude tomu navždy. Spolek aktivně pracuje na prodloužení tratě do Lovečkovic, kde je v bývalém traťmistrovském okrsku od roku 2019 veřejně přístupné minimuzeum se stálou

expozicí věnovanou částečně historii zdejší tratě a částečně obci Lovečkovice. V současné době spolek čeká nelehký úkol. Na dalších zhruba pěti kilometrech do Lovečkovic jsou dva mosty, které potřebují zásadní rekonstrukci, a tři železniční přejezdy. Ty bude nutné nově zabezpečit výstražným zařízením, což je poměrně značná finanční investice. Zároveň probíhá obnova kolejiště na horním nádraží v Úštěku, kde by mohla časem vzniknout další atraktivní expozice i s provozem drezín. Spolku výrazně pomáhá podpora veřejnosti prostřednictvím veřejné sbírky (více informací se dozvíte na www.jedemdal.cz). Spolek Zubrnická museální železnice má od roku 2003 v pronájmu také budovu parní vodárny ve stanici Ústí nad Labem-Střekov. Dochovala se včetně technologie, tedy stojatého parního kotle, parního stroje a vlastních vodojemů. V roce 2009 se začal parní stroj systematicky opravovat a kompletovat. O dva roky později se už rozběhl vlastní silou, i když jen na stlačený vzduch a s odpojeným čerpadlem.

Křížovka o ceny

Vaším úkolem je opět vyluštit názvy dvou nádraží na síti Správy železnic. Na vaše e-maily čekáme do 18. října na adrese: redakce@spravazeznic.cz. Pro tři z vás máme i tentokrát

připravenou knižní odměnu. V zářijové tajence se ukryvaly Konice a Oslí. Výhru od nás získali Jan Kubeš, Lenka Kohanová a Stanislav Žurek.

	NÁZEV HLÁSKY K	NÁZEV NOSOVKY	FIREMNÍ SYMBOL	AMATÉRSKÁ VOLEJBA-LOVA LIGA	AVŠAK (KNIŽNĚ)	VLASTNÍ IROVI	ČISTIDLO MOTORŮ	TREZOR	HOLENKU	VLASTNÍ PRIMÁTUM	POLÉVKOVÝ KNEDLÍČEK	OKRADENÁ	REVMATISMUS	SPZ KOMÁRNA	INICIÁLY TEMISTY AGASSIHO
SLOŇÍ ZUB				JINAK ZVANÝ (Z LAT.)					DRUH PLAVIDLA						
SLOVENSKÝ SOUHLAS				FRANCOUZSKÝ CYLINDR					ŽENSKÉ JMÉNO (9. 2.)						
	1. část tajenky														
NAŠ ILUSTRÁTOR		PODNIK V HAVLIČKOVÉ BŘEDĚ												MALÝ KRK	PLANETKA
DOPRAVNÍ LINKA				NOSIT	OPLATKA				ŘÍMSKÝ 101	JUGOSL. SIDLO					
ŘÍMSKÝ 49			LIBERECÉ VÝSTAVNÍ TRHY (ZKR.)	SPZ NOVÉ ZÁMKY		FORMÁT FOTOGRAFICKÉHO FILMU	BOJOVÝ TVAR	ANGL. DRAMATIK	ČESKÝ PRAVNÍK 19. STOL.	MALÉ DÍTĚ (HOV.)					
			HAD Z KNIHY DŽUNGLE							ŘÍMSKÝ 7					
2. část tajenky													ZKR. ČES. ARMADY		
													CHEM. ZN. THALIA		
TURECKÝ ČETNIK					BÁSNÍCI					AM. VÝROBCE PROCESORŮ					
ZÚSTAT (NÁREČ.)					OPOTŘEBITÍ JÍZDOU					VELKÁ VZDÁLENOST					

Pomůcka: INTEL, KAVAS, LEE, UMKA, VERRE

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

Vážení klienti,

stále máme v nabídce mnoho pobytů u moře – Egypt, Kréta, Rhodos. Ceny se pohybují do 10 000 Kč po dotaci s all inclusive stravou.

Kréta, 10 nocí, 4* hotel, all inclusive, odlet 29. 9. za 7 500 Kč po dotaci

Egypt, 7 nocí, 5* hotel, all inclusive, odlet 30. 9. za 6 600 Kč po dotaci

Turecko, 7 nocí, 4* hotel, all inclusive, odlet 1. 10. za 5 000 Kč po dotaci

Další nabídky posíláme zájemcům e-mailem (můžete si vyžádat na jisova@cdtravel.cz). Vybrané hotely najdete najít i na našich webových stránkách.

Vaše ČD travel – cestovní kancelář, na kterou se můžete spolehnout.



OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Začátkem září se uskutečnilo tradiční setkání Drážního úřadu s železničními dopravci a výrobci kolejových vozidel. O své zkušenosti se zaváděním evropské legislativy i ETCS se s účastníky podělili zástupci Evropské železniční agentury, polského drážního úřadu i slovenského Dopravného úřadu.

„Zkušenosti z okolních států nám potvrzují, že se jedná o komplexní téma a Česká republika drží při zavádění ETCS krok se sousedními zeměmi. Shodujeme se v zásadních tématech, která je třeba s Evropskou železniční agenturou řešit,“ říká Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu.

Implementace moderního zabezpečovače se prolíná všemi procesy od vybavování tratí přes dovybavení vozidel palubní částí ETCS až po nutnost připravit strojvedoucí tak, aby byli schopni bezpečně novou technologii zvládnout.

„Upozorňujeme, že dovybavení železničního vozidla mobilní částí ETCS znamená významnou změnu, a tudíž je nutné absolvovat schvalovací proces vozidla včetně zkušební provozu,“ říká Radek Šafránek, ředitel provozně-technické sekce Drážního úřadu. „Prosíme všechny žadatele, aby nepodceňovali časovou náročnost procesu,“ dodává.

