

MODERNÍ ŽELEZNICE

NOVÁ STAVEBNÍ SPRÁVA ZAJISTÍ OPERATIVNĚJŠÍ PŘÍPRAVU VRT

Ředitele Stavební správy VRT Martina Švehlíka jsme se zeptali na vznik nové organizační jednotky

02

REVOLUCE V ŘÍZENÍ DOPRAVY ZAČALA NA ZÁPADĚ ČECH

Dálkové řízení provozu vlaků snížilo možnost chyby lidského faktoru

06

PO STOPÁCH ČESKÉHO VELIKÁNA NA NEJNIŽŠÍ ROZHLEDNU

V okolí Semil a Tanvaldu jsou dvě místa spojená s pobytem českého génia Járy Cimrmana

08



Ve Vysočanech už slouží veřejnosti nové nástupiště

Modernizace trati mezi stanicemi Praha-Vysočany a Mstětice postupuje mílovými kroky kupředu. Na konci srpna se zprovoznilo ostrovní nástupiště ve Vysočanech, k dispozici jsou zde tři nové koleje. Stavební práce pokračují na dalších dvou nástupištích i v celém úseku.

TEXT **Tomáš Johánek**

Realizace projektu modernizace železnic na pomezí Prahy a Středočeského kraje začala v polovině roku 2020 rekonstrukcí první traťové koleje v úseku výhybna Zeleneč – Mstětice (mimo) včetně renovace samotné zastávky Zeleneč. Loni v dubnu byla zahájena demolice staré výpravní budovy ve Vysočanech. Poté se naplno rozeběhla přestavba této stanice, zejména výstavba nových nástupišť a výpravní budovy a dvou zcela nových podchodů umožňujících přístup na tato nástupiště. Letos začaly práce na nejsložitějším tříkilometrovém úseku Praha-Vysočany – výhybna Skály, kde po přestavbě vznikne plnohodnotná tříkolejná trať. Zde se nachází poměrně velké množství mostních objektů, které procházejí celkovou rekonstrukcí, staví se nové podchody pro pěší a cyklisty za účelem zlepšení propustnosti oblasti rozdělené

železnicí. Součástí této etapy je rekonstrukce mostu přes Kbelskou ulici. Jedná se o velmi složitou záležitost, protože vede přes značně dopravně vytíženou tepnu a musí se minimalizovat vliv stavby na silniční dopravu. Ve stavu velmi vysoké rozpracovanosti je také nová zastávka Praha-Rajská zahrada, kde již bylo vystavěno ostrovní nástupiště včetně hrubé stavby zastřešení a výtahové šachty umožňující bezbariérový přístup. Ještě letos zde bude dokončeno druhé nástupiště u Chlumecké ulice. Přístup na tuto zastávku umožní lávka přes uvedenou ulici, což je investice hlavního města Prahy.

DO VYSOČAN POPRVÉ BEZBARIÉROVĚ

Díky dokončenému nástupišti ve Vysočanech je vůbec poprvé v historii tato stanice přístupná bezbariérově. V současné době se pracuje na druhé polovině

vysočanského nádraží, konkrétně na druhém a třetím nástupišti, jejichž zprovoznění se předpokládá v dubnu příštího roku. Tím vlastně skončí hlavní stavební práce v této stanici. V úseku Praha-Vysočany – odbočka Hloubětín jezdí momentálně vlaky po jedné nové koleji, v další části k výhybně Skály pak již po dvou. Momentálně

zde probíhají intenzivní práce na železničním spodku a svršku, stejně tak na mostních a umělých objektech. Nový tříkolejný úsek bude zprovozněn v prosinci letošního roku. Dále bylo uvedeno do provozu částečně zrekonstruované mstětické zhlaví stanice Praha-Horní Počernice, odkud nyní pokračují práce na první traťové koleji směrem k odbočce Zeleneč. Dvoukolejně bude úsek mezi Horními Počernicemi a Mstěticemi zprovozněn také letos v prosinci. Příští rok se pak stavební práce zaměří na dokončení úseku výhybna Skály – Praha-Horní Počernice. Budou dokončeny stavební úpravy výpravní budovy v Horních Počernicích, stávající ostrovní nástupiště zde doplní nové u první staniční koleje. Součástí harmonogramu pro rok 2023 je rovněž rekonstrukce železničního mostu přes pražský dálniční okruh, což nebude s ohledem na nutnost zachování silničního provozu na této komunikaci rovněž lehkým

VYMĚNÍ SE CELKEM 41 KILOMETRŮ KOLEJÍ

O rozsahu celého projektu modernizace železnic v uvedeném úseku svědčí i několik čísel. Délka kolejí, jichž se týká sanace, dosahuje 41 kilometrů. Délka nového trakčního vedení je ještě o sedm kilometrů větší. Nově vložených výhybek bude 48, nové výtahy budou čtyři a eskalátorů se instaluje šest. Rekonstrukcí projde celkem 35 mostních objektů. Součástí výhybny Skály bude oblouková výhybka s pohyblivým hrotem srdcovky. Stane se tak v rámci ověřovacího provozu a je prozatím jediným typem svého druhu na české železniční síti.

úkolem. Po úplném dokončení rekonstrukce dojde ke zvýšení traťové rychlosti v celém úseku a zkrácení dojezdových vzdáleností.

Práce na zastávce v Zelenci



VRT MEZI PRAHOU A LOVOSICEMI ZNÁ SVÉHO PROJEKTANTA

Správa železnic uzavřela smlouvu s dodavatelem dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) úseku VRT Podřipsko. Projektanti kromě dokumentace zpracují také záměr projektu, podklady pro proces posouzení vlivů stavby na životní prostředí EIA a digitální model trati ve standardu BIM. Ve výběrovém řízení uspělo sdružení firem vedené společností METROPROJEKT Praha. Úsek po svém spuštění zkrátí jízdní dobu mezi Prahou a Ústím nad Labem o téměř 30 minut.

V BERLÍNĚ SE PREZENTOVALA PŘÍPRAVA VRT Z DRÁŽDAN DO PRAHY

Projekt nového železničního spojení Drážďany – Praha byl díky mezinárodní spolupráci Správy železnic a DB Netz s podporou Svobodného státu Sasko zastoupen na veletrhu železniční dopravy a techniky InnoTrans v Berlíně. Společný prezentační stánek představil návštěvníkům aktuální stav prací na nové vysokorychlostní trati, její přínosy, způsob napojení na českou a německou železniční infrastrukturu a specifické aspekty přeshraniční přípravy. Ve společném stánku byl k vidění model razicího stroje TBM. Právě tato technologie umožní vznik klíčové a nejsložitější stavby – Krušnohorského tunelu.



FOTO archiv Správy železnic

DEN SE SPRÁVOU ŽELEZNIC UKÁZAL ZMĚNY NA RADOTÍNSKÉM NÁDRAŽÍ

V sobotu 10. září se na nádraží Praha-Radotín uskutečnil Den se Správou železnic. V jeho rámci si zájemci mohli prohlédnout aktuální stav rekonstrukce stanice. Hotová jsou již dvě nová nástupiště, začala výstavba nové výpravní budovy. Zbývá ještě dokončit obnovu části kolejí. Pro děti i dospělé byla připravena zábavně naučná trasa.

Stavební správa VRT zajistí operativnější přípravu nových tratí

Od října se současný odbor přípravy VRT na generálním ředitelství naší státní organizace mění ve Stavební správu VRT. Co tato změna přinese a jak pokračuje příprava pilotních úseků VRT, jsme se zeptali ředitele nové organizační jednotky Martina Švehlíka.

TEXT | Tomáš Johánek

Proč k této změně dochází a jak to ovlivní proces přípravy VRT?

V poslední době jsme naplnili strategickou část plánování VRT a věnujeme se stále více praktickým činnostem, které odpovídají náplni práce stavebních správ. Projednáváme například dokumentace pro územní rozhodnutí, velmi se blíží majetkoprávní vypořádání. Na to je potřeba připravit investorský směřovanou strukturu. Musíme se také koncepčně připravit na způsob údržby VRT a dolažit technické otázky. Rozdíl mezi námi a současnými stavebními správami bude v tom, že budeme mít i technický úsek, který se bude zabývat přípravou techniky a údržby celé sítě VRT. To bude hodně ovlivněno tím, jaký způsob financování výstavby VRT bude zvolen. V současné době se připravuje studie, která mapuje možnosti financování.

Jaký je rozdíl ve fungování odboru a samostatné organizační jednotky?

Ředitelé stavebních správ mají samozřejmě vyšší pravomoci, je to hlavně o větší operativě a přímějším řízení. Na řadě věcí jsme dosud spolupracovali se Stavební správou západ, nyní se bude všechno centralizovat na Stavební správě VRT. Obecně je činnost každého odboru v rámci generálního ředitelství Správy železnic více metodická; my už jsme o krok dál.

Jaký je aktuální stav přípravy pilotních projektů VRT? Na čem se momentálně pracuje?

Velmi intenzivně běží příprava dokumentace pro územní řízení (DÚR), nejvíce rozpracovaná je pro úseky VRT Polabí (Praha-Běchovice – Poříčany) a VRT Jižní Morava (Modřice – Šakvice). Tyto dvě dokumentace by měly být letos dokončeny a připravují se zde žádosti o posouzení vlivu staveb na životní prostředí (EIA). Zmíněné pilotní úseky by také měly být připraveny na zahájení výstavby v roce 2025. Velmi dobře pokračuje příprava VRT Moravská brána I a II, což jsou dvě stavby mezi Prosenicemi a Ostravou. Tam jsme také v pokročilé fázi přípravy. Nyní je čerstvě podepsaná smlouva na přípravu DÚR pro první úsek budoucí VRT mezi Prahou a Drážďany, konkrétně se jedná o VRT Podřipsko (Praha-Balaběnka – Lovosice). Zde už také začínají práce na přípravě této dokumentace. Hodně daleko



FOTO Paula Matřová

jste i v přípravě DÚR pro společný úsek s Němci, do konce letošního roku pak chceme vypsat tendr na zpracování DÚR pro zaústění VRT do Prahy a pro úsek z Ústí nad Labem k portálu přeshraničního tunelu (VRT Krušnohorský tunel). Ještě zbývá připomenout dvě probíhající soutěže na zpracování DÚR, které se již vyhodnocují, konkrétně se jedná o VRT Střední Čechy (Poříčany – Světlá nad Sázavou) a VRT Vysočina (Světlá nad Sázavou – Velká Bíteš).

Znamená to, že stále platí zahájení výstavby prvního úseku v roce 2025?

U toho prvního úseku určitě ano. Směřujeme k tomu, i při současné legislativě je tento termín možný. Samozřejmě probíhá debata se zástupci Ministerstva dopravy o možné úpravě legislativy či nějakých metodických postupů, aby bylo možné přípravu maximálně urychlit. V roce 2025 by se pravděpodobně začal stavět jeden úsek, další by se postupně rozbíhaly v následujících letech.

Nedílnou součástí práce vašeho odboru je komunikace s veřejností a zástupci samospráv. Jak tato jednání probíhají v jednotlivých regionech?

V posledních dvou až třech letech jsou tato jednání velmi intenzivní. Minimálně jednou jsme navštívili všechna města a obce, v jejichž

my je vyhodnotíme a zjistíme, zda je možné je zpracovat, nebo ne. Vždycky ale informujeme jak samosprávu, tak občany, zda lze jejich připomínky zohlednit.

Jaké jsou obecně požadavky od samospráv?

Nejsložitější je to v případech, kdy VRT prostě vůbec nechťejí. Většinou se ale jedná o požadavky typu posunutí budoucí trati dále od obce, vybudování tunelu místo zářezu, instalace protihlukových opatření či některých krajinných prvků. Máme dokonce v týmu specialistku na úpravu krajiny, hodně pracujeme zejména na exponovaných místech v těsné blízkosti měst a obcí.

Kde se dají očekávat největší problémy při přípravě samotné výstavby?

Komplikovaná je především situace v Ústeckém kraji, kde se opouští dlouhodobě chráněná stopa, která vedla mimo Ústí nad Labem, a debatuje se o novém zásahu do území. Klidnější je situace v Jihomoravském a Moravskoslezském kraji. Jinde jsme většinou využili to, co bylo v územních plánech. Druhá věc je praktická realizace, snažíme se reagovat na připomínky. Velmi intenzivně se věnujeme protihlukovým opatřením a zasazení do krajiny. Pilotním projektem v tomto ohledu jsou pražské Běchovice, kde vznikne velmi exponované místo díky zaústění trati z Libně a nového tunelu ze Zahradního Města.

Už jsme prezentovali dva budoucí terminály VRT. Které jsou na řadě nyní?

Další bude v Ústí nad Labem, ale tam záleží na rozhodnutí města. Podobné je to v Brně, kde kraj požizuje územní studii terminálu Brno-Vídeňská. Až bude znám výsledek, zahájíme práci na přípravě terminálu včetně vyhlášení architektonické soutěže na jeho podobu. Další na řadě bude Jihlava, tam existuje shoda s městem.

Chceme vždy zpětnou vazbu. Vyhodnotíme všechny požadavky a informujeme občany i samosprávu, zda je možné jim vyhovět, nebo nikoli.

katastru by měly v budoucnu vést VRT. Na některá místa jsme se již opakovaně vrátili. Je to vždy kombinace jednání se zastupiteli a setkání s občany. Chceme vždy zpětnou vazbu. Samospráva přijde s nějakými podmínkami,

ING. MARTIN ŠVEHLÍK Ředitel Stavební správy VRT

Narodil se v roce 1978. Vystudoval Dopravní fakultu ČVUT. V roce 2015 pak dokončil studium na Masarykově ústavu vyšších studií ČVUT. Pracoval v Drážním úřadu jako referent speciálního stavebního úřadu a v Útvaru rozvoje hlavního města Prahy jako specialista na dopravní koncepci v ateliéru dopravního inženýrství. Od roku 2013 působí ve Správě železnic, nejdříve jako systémový specialista, následně jako vedoucí skupiny koncepce a vedoucí oddělení koncepce VRT. Od 1. října 2022 zastává současnou funkci.



Trať mezi Lovosicemi a Českou Lípou prošla revitalizací

TEXT **Tomáš Johánek**

V polovině září skončila revitalizace železniční trati Lovosice – Česká Lípa. Stavební práce probíhaly v několika etapách a zaměřily se nejen na obnovu železničního spodku a svršku. Zastávka Trnovany získala nové nástupiště, v Ploskovicích a Horní Řepčici došlo k úpravě těch stávajících na výšku nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Současně bylo vybudováno nové osvětlení a rozhlasové zařízení pro informování cestujících. To platí i pro stanici Žalhostice, která má nyní nové nejen nástupiště s přístřešky, ale také staniční zabezpečovací zařízení. Moderní zabezpečení získaly rovněž vybrané

FOTO Vojtěch Kužel

traťové úseky. Opraveny byly některé přejezdy, ke zvýšení bezpečnosti provozu přispělo jejich nové zabezpečovací zařízení.

Na pohyb cestujících v Žalhosticích a na horním nádraží v Litoměřicích budou dohlížet kamerové systémy. Opravami

prošlo poměrně velké množství mostků a propustků. Uvedené úpravy umožní zvýšit rychlost vlaků až na 100 km/h.

Roztoky u Prahy mají nová nástupiště a opravenou čekárnu

Správa železnic dokončila rekonstrukční práce ve stanici Roztoky u Prahy. Zatímco kolejiště disponuje moderními bezbariérovými nástupišti, výtahy a prodlouženým podchodem, památkově chráněné letní čekárně se vrátil původní historický vzhled z doby jejího vzniku v roce 1911.

TEXT **Nela Friebová**



Rekonstrukce stanice odstartovala loni v únoru. Přestavbou prošla všechna nástupiště, která jsou nově vyvýšená do úrovně 550 mm nad kolejí pro pohodlný nástup do vlaků. Bezbariérový přístup z podchodu směrem k nástupišťům zajišťují výtahy. Zmodernizován je i podchod z roku 1983. Díky investici Středočeského kraje byl navíc prodloužen až do areálu Středočeského muzea.

Na zeď podchodu směrem k muzeu bylo aplikováno řízené graffiti. O návrhy motivů se postaraly děti v místním výtvarném kroužku. Sdružení Roztoč je následně převedlo přímo na zeď. Ústředním motivem jsou Roztoky a trať Praha – Dráždany. Rekonstrukcí prošly také toalety, které jsou umístěny v nádražní budově. U jejich vstupu je instalována automatická pokladna a čtečka QR kódů pro otevření dveří.

Nad rámec stavby došlo po dohodě s městem také k rekonstrukci letní památkově chráněné čekárny u nádražní budovy, která



vznikla v roce 1911. Byla již v nevyhovujícím stavu, během historického průzkumu stavbaři objevili uhnílé základy a ohořelé prvky v podhledu. Cílem rekonstrukce bylo navrátit čekárně vzhled z doby jejího vzniku. Obnovily se historické luxfery, původní dlažba i nátěr, který stavbaři objevili pod desítkou dalších vrstev použitých v průběhu let. V severní části letní čekárny byly dlouhodobě nepoužívané toalety. Prostor dostane po rekonstrukci nové využití, předpokládá se vznik kavárny nebo obchodu s drobným občerstvením.

FOTO Josef Novotný (3x)

Nový most přes Labe v Děčíně dostává finální podobu

Stavbaři přesunuli přes Labe v Děčíně poslední část ocelové konstrukce nového železničního mostu. Práce na výměně sto let starého přemostění a opravě dvou tunelů jsou součástí rekonstrukce trati mezi stanicemi Děčín východ a Děčín-Prostřední Žleb.

TEXT **Tomáš Johánek**

Práce v úseku dlouhém 1300 metrů, které začaly loni v říjnu, zahrnují kompletní výměnu železničního svršku a spodku, sanaci dvou pilířů a opravu trakčního vedení. Součástí projektu je dále rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a vybudování nového přejezdu. V místech, kde trať prochází obydlenou zástavbou, budou nově vybudovány protihlukové stěny.

Technologicky a časově nejnáročnější byla právě výměna železničního ocelového mostu. Prostějovská mostárna nejprve vyrobila jeho jednotlivé části, kamiony je dopravili do děčínského přístavu, kde se zkompletovaly. Posunutí mostu na druhý břeh měla na starosti hydraulika

a dobře namazané lože na jednotlivých pilířích. Most je dlouhý víc než 200 metrů a podle stavebníků váží 1741 tun. Oproti původnímu přemostění na něm bude průběžné kolejové lože.

„Na původní ocelové konstrukci byly mostnice, tedy mostní dřevěné pražce, na kterých je umístěna kolejnice. Na novém mostě již tyto prvky nebudou. Nahradí je průběžné kolejové lože. To má velkou výhodu v podobě snížené hlukové zátěže, ale i nákladů na opravy a provozuschopnost dráhy,“ vysvětluje Marek Urválek ze Stavební správy západ. Podle jeho slov by se vlaky na opravovaný traťový úsek měly vrátit už za několik měsíců. „Plánovaný termín je 10. prosince,“ doplňuje.



Správa železnic má certifikáty ECM a chystá reorganizaci údržby svých vozidel

Naše státní organizace má momentálně ve svém vozovém parku přibližně 1500 speciálních vozidel určených k údržbě či diagnostice železničních tratí, čtyři dvoucestná vozidla slouží drážním hasičům. Aby všechna fungovala tak, jak je potřeba, musí se zajistit jejich řádná údržba.

TEXT **Tomáš Johánek**



Pečovat o poměrně velký počet kolejových vozidel, navíc velmi rozdílného typu od jednoduchých přívěsných vozíků přes populární MUVky (motorové univerzální vozíky), montážní vozy trakčního vedení až po speciální měřicí drezíny, diagnostické vozy či lokomotivu Vectron, není rozhodně nic jednoduchého. Pokud je to možné, údržbu si zajišťuje naše státní organizace vlastními silami na 15 dílenských pracovištích. V ostatních případech využívá služeb externích subjektů. „Samozřejmě je jasné, že nikdy nebudeme schopni provést vše vlastními silami, to je nereálné. Naším cílem ale je zajistit si maximum potřebných služeb v našich dílnách,“ říká vedoucí oddělení mechanizace odboru

provoznuschopnosti na Generálním ředitelství Správy železnic Jan Železný. V loňském roce byla zpracována Koncepce opravárenství kolejových vozidel a letos byl zahájen vlastní projekt reorganizace opravárenství u Správy železnic. Počítá se s modernizací některých stávajících dílenských prostor a s vybudováním nejméně tří velkých opravárenských center, do kterých by se soustředila řada činností, včetně například lakovny. Vytvoření vlastního opravárenství vyžaduje vysokou vstupní investici a kvalitní personální obsazení. Naproti tomu zajišťování oprav pomocí externích subjektů je finančně i časově mnohem náročnější, což se negativně promítá nejen do nákladů na opravy, ale způsobuje i delší prodlevy

odstavení vozidel. To negativně ovlivňuje zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty.

SPLNILI JSME VŠECHNY POŽADAVKY NA PROKÁZÁNÍ KVALITY ÚDRŽBY

O vozový park je nutné řádně pečovat, podle nařízení Evropské komise je však také třeba tuto řádnou péči prokázat. K tomu nově slouží certifikace subjektů odpovědných za údržbu a funkce údržby (ECM – Entity in charge of maintenance). Až do letošního roku se vztahovala pouze na provozovatele a majitele nákladních vozů, od letošního 16. června se týká všech kolejových vozidel, tedy v případě naší organizace i speciálních. Proces implementace

systému ECM byl u Správy železnic zahájen loni v květnu a uzavřen získáním osvědčení ECM v květnu letošního roku, a to pro všechny funkce údržby železničních vozidel v našem vlastnictví. Recertifikační audit je naplánován na rok 2025, jednou ročně pak bude probíhat dohledový audit Drážního úřadu. A jak tento proces probíhal v praxi? „Nejprve bylo nutné sestavit tým, který se začal celým procesem certifikace zabývat. Mapovali jsme aktuální situaci, spolupracovali s lidmi v regionech, objížďali dílny, komunikovali s Drážním úřadem,“ popisuje začátky Jan Železný. Podle jeho slov je rovněž důležité přenést veškeré informace o údržbě vozidel do systémů SAP, což už se pilotně podařilo ve dvou organizačních

jednotkách, konkrétně v OŘ Ústí nad Labem a Hradec Králové. Audit Drážního úřadu proběhl v pěti vybraných lokalitách, na základě jeho výsledků získala naše organizace potřebné certifikáty. Během letošního a příštího roku projde auditem i zbývajících deset dílenských pracovišť. „Celý proces získání certifikátů nám trval prakticky rok. Za tři roky nás čeká recertifikace, budeme mít sice již více zkušeností, ale určitě to nebude jednodušší proces,“ doplňuje Jan Železný.

Naši státní organizaci také čeká proces reorganizace opravárenství speciálních vozidel. Ten vám přiblížíme v některém z příštích čísel Moderní Železnice.



FOTO archiv Správy železnic (3x)



Externí auditoři potvrdili kvalitu interního auditu Správy železnic

Jedním z požadavků mezinárodních standardů je provedení externího hodnocení kvality interního auditu alespoň jednou za pět let. Toto hodnocení bylo v naší organizaci provedeno společností PricewaterhouseCoopers Audit začátkem letošního roku. Odbor interního auditu dosáhl nejlepšího možného výsledku ve všech oblastech.

TEXT **Petra Kunešová**

Účelem tohoto hodnocení, které musí být provedeno nezávislým hodnotitelem mimo organizaci, je ověření, zda interní audit postupuje ve svých činnostech v souladu

s Mezinárodními standardy pro profesní praxi interního auditu a zda interní auditoři uplatňují Etický kodex. Externí hodnocení kvality interního auditu prokázalo, že

jednotlivé části zmiňovaných mezinárodních standardů včetně Etického kodexu byly implementovány do interních procesů a metodiky výkonu interního auditu Správy železnic. Odbor interního auditu se těmito pravidly řídí a činnosti prováděné interními auditory v rámci vedených interních auditů jsou v souladu se všemi předpisy.

Interní audit se zaměřuje na hodnocení funkčnosti a přiměřenosti vnitřního kontrolního systému v organizaci tím, že vedení společnosti poskytuje informace, analýzy, doporučení a konzultace pro efektivní plnění jeho úkolů. Současně s nejnovějšími světovými trendy pak interní audit poskytuje ujištění o tom, že společnost si je vědoma rizik, kterým je vystavena, a zvládá je.

Interní auditoři Správy železnic jsou členy Českého institutu interních auditorů (ČIIA), což je spolek založený k prosazování a podpoře rozvoje interního auditu v České republice. ČIIA je národním institutem v rámci

FOTO pixabay



mezinárodní organizace The Institute of Internal Auditors Inc., která vznikla v USA v roce 1941. Ta vydává výše uvedené standardy, jejichž cílem je poskytnout rámec pro provádění širokého spektra služeb interního auditu přinášejících přidanou hodnotu organizaci.

Pohnutá historie nádraží Jiříkov na hranici s Německem

Nádraží v Jiříkově na samém severu Čech je výjimečné nejen svou podobou, ale i příběhem. Ten se začal psát počátkem 70. let 19. století. Česká severní dráha (BNB) měla tehdy již postavenou síť svých železničních tratí z Bakova nad Jizerou přes Českou Lípu do Rumburku a z Podmokel do Varnsdorfu.

TEXT | Marek Binko

Z Rumburku měla dráha dále pokračovat do Lobavy (německy Löbau), kde by se napojila na trať z Drážďan do Zhořelce a z Lobavy do Žitavy vybudované již ve 40. letech. Po podpisu mezistátních smluv obdržela BNB v září 1871 koncesi k prodloužení své železniční trati z Rumburku do saského Ebersbachu těsně za státní hranici, kde vznikla společná sasko-rakouská přechodová stanice pojmenovaná Georgswalde-Ebersbach. BNB měla pro své potřeby vyčleněnou část výpravní budovy, skladiště a lokomotivní remízu. Celá trať do Lobavy byla otevřena

najednou 1. listopadu 1873. Teprve v následujících dvou letech byla do stanice zapojena Jiholužická dráha Oberoderwitz – Wilthen.

Provozní zatížení přechodové stanice nákladní dopravou bylo počátkem 20. století již na hraně únosnosti, a proto začaly být hledány možnosti jejího rozšíření. To se do konce 1. světové války nepodařilo a po vzniku Československa bylo rozhodnuto o výstavbě samostatného nádraží Georgswalde na českém území. V roce 1928 se začalo těsně před státní hranicí stavět hlavové nádraží pro osobní i nákladní dopravu

FOTO autor



Moderní železnice

s celkem osmi kusými kolejemí, které byly odbočnou výhybkou zapojeny do traťové koleje 200 metrů před státní hranicí. Výpravní budovu postavila v letech 1930–1931 firma stavitele Františka Petrželky podle projektu Ing. Miloše Fikra z oddělení pozemních staveb Ministerstva železnic, jehož rukopis nalezneme na řadě drážních budov první republiky. Dvoupatrová budova ve stylu geometrické moderny, s hladkou fasádou střídanou pásy z režného zdiva, je ostatně pro toto období a autora typická. Stanice byla slavnostně otevřena 15. května

1933. Nádraží v Ebersbachu, česky nazývané Habrachtice, bylo nakonec rozšířeno ve stejnou dobu, avšak to již v Německu končilo období Výmarské republiky a nastupovala třetí říše...

Během 2. světové války nebylo české nádraží využíváno, jezdilo se přímo mezi Rumburkem a Ebersbachem. S koncem války byla naopak kolej do Ebersbachu přerušena a vlaky končily na českém nádraží, které se od roku 1946 jmenuje Jiříkov. Mezistátní provoz byl obnoven v roce 1952. Osobní vlaky končily v Jiříkově a teprve

od roku 1992 se opět rozjely i na saskou stranu hranice. V roce 2004 bylo zřízeno reléové zabezpečovací zařízení, které nahradilo elektromechanické se stavědlem za koleji do Německa těsně před hraničními kameny. Od 10. prosince 2006 přestaly ale do Jiříkova osobní vlaky zajižďet a v roce 2011 skončila i osobní doprava přes hranici do Ebersbachu. Postupně začalo být kolejiště stanice rozebíráno, až zbyla v roce 2020 jen bývalá matečná a výtazná kolej. Pohraniční přechod dnes slouží jen nepravidelně pro odklonové nákladní vlaky z údolí Labe.

Co se děje v regionech

SKONČILA OPRAVA TRATI MORAVSKÉ BRÁNICE – MORAVSKÝ KRUMLOV

Během letních prázdnin proběhla poslední etapa opravy traťového úseku Moravské Bránice – Moravský Krumlov, která navázala na předchozí práce z let 2019 a 2021. V této etapě byl opraven železniční svršek od km 122,460 do km 128,431, kde byl vyměněn kolejový rošt. Dále došlo k pročištění stávajícího kolejového lože a úpravě geometrických parametrů koleje, která je po svaření bezстыková. Součástí akce bylo rovněž broušení kolejnic.

Kromě toho byly zřízeny opěrné pračkové zídky v délce 870 metrů, podélné trativody v souhrnné délce 1815 metrů a vyčištěné příkopy v celkové délce 1834 metrů. Dělníci provedli také opravu 10 propustků a 2 tunelů. Díky těmto úpravám se mohla zvýšit maximální rychlost vlaků z původních 60 až na 80 km/h.



FOTO archiv Správy železnic (4x)



ŽELEZNIČNÍ STANICE ROUDNÁ JIŽ NESLOUŽÍ SVÉMU ÚČELU

V pátek 2. září opustili po osmdesáti letech zaměstnanci řízení provozu železniční stanici Roudná, která leží mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí v jižních Čechách. Skončil tím provoz na trati, která byla vybudována v roce 1868. Stalo se tak v rámci modernizace úseku mezi Doubím u Tábora a Soběslaví na železničním koridoru z Prahy do Českých Budějovic.

Se stavbou a otevřením původní dráhy vznikla v obci Roudná pouze zastávka. Pro zvýšení propustnosti trati bylo v roce 1942 vybudováno kolejiště s dřevěnou staniční budovou, o pět let později byla stanice Roudná změněna opět na zastávku s nákladním stánkem. Trvalo dalších deset let, než byla obnovena jako samostatná stanice. Z důvodu havarijního stavu byla dřevěná výpravní budova v roce 1977 nahrazena novým zděným objektem. V roce 1984 bylo spuštěno reléové staniční zabezpečovací zařízení 2. kategorie s elektromotorickými přestavníky a zároveň byl zahájen elektrický provoz v úseku Planá nad Lužnicí – Soběslav. Od letošního 11. září již cestující využívají novou zastávku Myslkovice, která byla vybudována na přeložené trati poblíž Roudné.



MEZI MARTINICEMI V KRKONOŠÍCH A ROKYTNICÍ NAD JIZEROU SE OPRAVOVALY MOSTY

Na regionální trati Martinice v Krkonoších – Rokytнице nad Jizerou proběhly letos opravné práce na některých mostních objektech, které byly nutné kvůli jejich špatnému technickému stavu. Například se vyměnila nosná konstrukce mostu v km 4,093, na spodní stavbě bylo osazeno nové uložení mostovky a staticky zpevněna byla zbylá část původní spodní stavby. V přilehlém úseku byly dále přestavěny propustky v km 4,633; 6,761 a 7,612. Původní kamenné deskové propustky, z velké části propadlé, byly nahrazeny železobetonovými trubními propustky s předepsaným průtočným profilem stoleté vody. Klenbový propustek v km 4,552 byl sanován přespárováním a přezděním konstrukce. Neméně důležitá byla i sanace ostění Hradského tunelu v km 15,450 až 15,570, kde v zimních měsících vlivem porušené hydroizolace ostění docházelo k bodovému zaledování kolejiště. Nepřetržitá výluka byla využita i na další drobnou údržbu traťového úseku. Především se provádělo čištění příkopů, odstraňování porostů, lokální úprava geometrických parametrů koleje v délce zhruba dvou kilometrů a oprava nástupiště v zastávce Jablonec nad Jizerou-Hradsko.



TRATĚ U VČELNÉ NA ČESKOBUDĚJOVICKU SE VRÁTILA DO PŮVODNÍ STOPY

Jižní tangenta, stavba Jihočeského kraje s rozsáhlými terénními úpravami v oblasti zřízovaných přeložek tratí Včelná – České Budějovice a Boršov nad Vltavou – České Budějovice, dosáhla dalšího milníku. V nepřetržitě výluce od 29. srpna do 13. září byl provoz z provizorní přeložky převeden na nově vybudovanou část trati, která vede v původní stopě, a do provozu byly uvedeny dva nové železniční mosty.

Dokončovací práce na jižní tangentě proběhnou na jaře příštího roku a následně investor plánuje zahájit plnohodnotný provoz na této nově vybudované silniční komunikaci.

KARLŠTEJN

9. srpna

Dopoledne došlo ve stanici Karlštejn za jízdy R 91161 k požáru motorové jednotky 845.121. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 8 milionů Kč.

LÍSKOVEC U FRÝDKU

10. srpna

Odpodně se na přejezdu v obvodu stanice Lískovec u Frýdku střetl nákladní automobil MAN s Os 20119, kterým byla push-pull jednotka s motorovou lokomotivou 750.712. Při střetnutí byli zraněni řidič automobilu a jeho spolujezdec. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 15,25 milionu Kč.



CHEB

16. srpna

Ve stanici Cheb najel dopoledne posunový díl do zemního zarážedla kusé koleje, následně došlo k vykolejení motorové lokomotivy 742.404 a prvního nákladního vozu. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 910 tisíc Kč.



FOTO archiv Správy železnic (2x)

DOBŘANY – PLZEŇ-VALCHA

18. srpna

Dopoledne se na přejezdu mezi stanicemi Dobřany a Plzeň-Valcha střetl dodávkový automobil Mercedes Benz Vito s Os 7809, kterým byla elektrická jednotka 651.208. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 3,13 milionu Kč.

ČESKÝ TĚŠÍN

20. srpna

V ranních hodinách se ve stanici Český Těšín oddělila postrková elektrická lokomotiva 131.064 od soupravy odjíždějícího vlaku Pn 55077, následně na něj prudce najela a vykolejila. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,35 milionu Kč.

BOHUMÍN

25. srpna

Po poledni ve stanici Bohumín vykolejila při posunu elektrická lokomotiva 163.260 na výkolejce Vkl1. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 400 tisíc Kč.

NEMANICE

30. srpna

Ve večerních hodinách se na přejezdu v obvodu výhybny Nemanice střetl osobní automobil Audi Q7 s R 700, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 362.046. Při střetnutí byla zraněna řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 580 tisíc Kč.

Revoluce v řízení dopravy začala na západě Čech

Pohyb letadel ve vzduchu se už dlouhá léta organizuje z pozemních pracovišť řízení letového provozu. U nás je jedno takové nedaleko ruzyňského letiště v Jenči. Tento způsob řízení letecké dopravy se bere jako samozřejmost. Nikdo si ale dlouho neuměl představit, že by byl možný i v železničním provozu.

TEXT | Josef Schrötter

Doprava na železnici byla dlouhá léta řízena podle Grafikonu vlakové dopravy (GVD) výpravčími v jednotlivých stanicích. Strojvedoucí dostávali informace o mimořádnostech na trati prostřednictvím písemných rozkazů, které jim předávali výpravčí v jednotlivých stanicích. Rádiové spojení s nimi neexistovalo. Dispečerské řízení bylo jen na tratích se zjednodušenou dopravou, označovaných podle předpisu jako D3. Výpravčí, který na nich řídil dopravu, byl ve funkci dirigujícího dispečera. První trať s centrálním řízením dopravy byla uvedena do provozu v roce 1967 v úseku Plzeň – Cheb. Systém dálkového ovládní zabezpečovacího zařízení (DOZ) byl dodán z bývalého SSSR. Montáž prováděla Automatizace železniční dopravy, dnes AŽD, svým závodem v Kolíně. Stavbyvedoucím byl Ing. František Formánek, pozdější generální ředitel AŽD. Pak dlouhá léta nebyla dispečerskému řízení železniční dopravy věnována pozornost. Výjimečně bylo dálkové zařízení nasazováno na jednotlivé odbočky ovládané z ústředního stavědla reléového zabezpečovacího zařízení (RZZ). Dalším

nasazením DOZ, s dispečerským pracovištěm ve stanici Praha-Holešovice, bylo dálkové ovládní úseku Praha – Kralupy nad Vltavou, které bylo uvedeno do provozu koncem 80. let 20. století. S ohledem na nasazenou techniku a konfiguraci jednotlivých stanic zde ale zůstali ve službě i výpravčí v jednotlivých stanicích, kteří byli přímo řízeni dispečerem. Nejednalo se tedy o dispečerský způsob řízení provozu tak, jak ho známe dnes.

PRVNÍ CDP VZNIKLO V PŘEROVĚ PŘED 16 LETY

Téměř po 40 letech od nasazení prvního dispečerského stavědla uvedla společnost AŽD v roce 2006 do provozu Centrální dispečerské pracoviště (CDP) v Přerově. V té době nebyla k dispozici vhodná budova, a tak se první dispečerské pracoviště traťového úseku Přerov – Břeclav umístilo do stavebně upravených prostor v bývalé budově Provozního oddělení ČSD Přerov. Později sem byl ještě zapojen úsek Přerov (mimo) – Polanka nad Odrou. Následně tehdejší SŽDC uvedla do provozu samostatnou budovu CDP

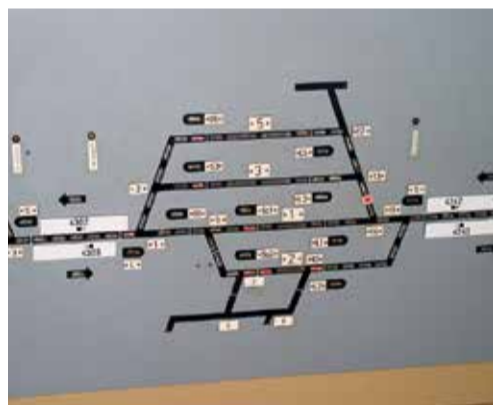
Přerov, ze které se postupně po modernizaci jednotlivých traťových úseků řídí dispečersky, pomocí dálkového ovládní zabezpečovacího zařízení a informačních systémů DOZ, železniční doprava na některých moravských tratích. Na počátku byly do nové budovy přemístěny první dva provozované úseky. V Praze se pro řízení železniční dopravy na vybraných českých tratích vybuďovalo nové CDP na Balabence. Do provozu bylo uvedeno v roce 2016.

ÚSPORA PERSONÁLU I OMEZENÍ SELHÁNÍ LIDSKÉHO FAKTORU

Je možné říct, že DOZ patří v současné době k velmi efektivnímu procesu řízení železniční dopravy. Z hlediska ekonomiky pak přináší také úsporu personálu v jednotlivých stanicích. Snížením počtu řídicích pracovníků na trati se také omezil počet možných chyb způsobených lidským faktorem. Naopak případné poruchy DOZ snižují schopnost operativního řízení železničního provozu. Proto jsou přenosové cesty zajištěny několikastupňově.



Část traťového indikačního panelu



Detail indikace jedné stanice



Jedna část reléové skříně

Drážní hasiči mají svůj historický požární vlak

Hasiči Správy železnic oslaví v příštím roce 70. výročí založení hasičského záchranného sboru na železnici. U příležitosti této významné události se proto rozhodli zrealizovat expozici historického požárního vlaku. Jeho slavnostní křest proběhl v Plzni.

TEXT | Helena Čumpelíková

Historie požárních vlaků se začala psát v roce 1953, kdy bylo na železnici zřízeno požární útvarů dodáno šest speciálních vlaků. Jeden z nich se do dnešních dnů dochoval a je součástí depozitáře Železničního muzea ČD v Lužné u Rakovníka.

Souprava se skládá ze služebního vozu řady Dsd a cisternového vagonu. Ve služebním voze se dosud nachází požární výbava, která se v minulosti běžně používala. Součástí historické expozice bude i plošinový vůz s dobovými hasičskými vozidly, která měly ve vybavení drážní jednotky a která byla běžnou součástí vlaku.

Ve služebním voze jsou nainstalovány texty a fotografie k historii a současnosti drážních hasičů, nechybí mezi nimi ani snímky z nasazení HZS Správy železnic při řešení mimořádných událostí. Dále jsou zde vystaveny hasičské artefakty (služební stejnozkroje, věcné prostředky atd.), budou se zde promítat personální a bezpečnostní spoty naší státní organizace sloužící jak k náboru nových zaměstnanců, tak i k informování široké veřejnosti o možnostech řešení mimořádných událostí na železnici. Expozice bude doplněna odborným výkladem a dynamickými ukázkami činnosti hasičů Správy železnic.

Opravy vnitřních prostor služebního vozu spočívaly v jejich vyčištění od nadbytečných věcí, odstranění starého popraskaného nátěru a v provedení nového nátěru v původní barvě. Očištění se dočkaly také požární stříkačky a ostatní prostředky požární ochrany. Vlastními silami se tohoto úkolu ujali příslušníci plzeňské jednotky našich hasičů. Grafické návrhy plakátů včetně textů zpravovali zaměstnanci kanceláře ředitele Hasičského záchranného sboru a v rámci dobrých vztahů s dobrovolnými hasiči byla zajištěna dobová požární technika.



FOTO archiv Správy železnic

Naši zaměstnanci se školili v pomoci zdravotně postiženým cestujícím

Celkem 45 zaměstnanců z jednotlivých provozních obvodů odboru řízení provozu se školilo v polovině září v tom, jak správně pomoci cestujícím s různými druhy zdravotního postižení. Školení zajistil odbor personální ve spolupráci s již zmíněným odborem řízení provozu.

TEXT **Tomáš Johánek**

Po tři zářijové dny čekal vždy 15 účastníků školení bohatý program. Nejprve dvě hodiny velice zajímavé teorie, která se zaměřila především na to, jak pomoci cestujícím s různými druhy postižení. Něco jiného je totiž asistovat zájemci o přepravu s poruchou sluchu či zraku a cestujícímu s omezením pohybu, nebo dokonce na invalidním vozíku. Zcela zásadní je také stanovit hranici, kde končí asistence našich zaměstnanců a co už musí být povinností doprovodu zdravotně postiženého cestujícího. Důležité je také předem přesně vědět, jaké postižení má zájemce o asistenci a zda mu bude stačit pomoc

jednoho zaměstnance Správy železnic. Po teorii následovala praktická zkouška toho, jak se cestující se zdravotním hendikepem může pohybovat po nádraží, jaké ho čekají nástrahy. Účastníci školení si tak vyzkoušeli pohyb po stanici na invalidním vozíku či se slepečkou holí a sami měli možnost zjistit, že dostat se třeba v případě nevidomého cestujícího k pokladnám a na nástupiště není nic jednoduchého.

Uspořádání školení také souvisí s rozšířením poskytování asistenčních služeb Správou železnic. Naše státní organizace jako provozovatel železničních stanic zajišťuje v současnosti pomoc osobám



s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO) v prostorách nádraží. Obvykle začíná u vstupu do budovy (u velkých stanic může být určeno i jiné místo) a končí na konkrétním nástupišti. Tato pomoc se poskytuje na základě žádosti cestujícího v rezervačním systému dopravce nebo společnosti CENDIS. Od letošního října se služba rozšiřuje o asistenci při nástupu

a výstupu do/z vlaku pomocí mobilní plošiny ve vlastnictví Správy železnic. Plošiny budou postupně k dispozici ve vybraných 13 významných stanicích. Mezi ně patří hlavní nádraží v krajských městech, konkrétně v Praze, Ústí nad Labem, Plzni, Brně, Olomouci a Ostravě. Dále jimi vybavíme pražské Masarykovo nádraží a stanice České Budějovice, Beroun, Kolín, Hranice na Moravě, Přerov a Ostrava-Svinov.

Mezi Břeclaví a Znojmem se slavilo výročí trati

Oblastní ředitelství Brno uspořádalo v sobotu 27. srpna 2022 akci ke stopadesátému výročí trati mezi Břeclaví a Znojmem. Centrem aktivit naší státní organizace se v den oslav stala břeclavská stanice.

TEXT **Monika Opluštilová**

Ačkoliv počasí nejdříve nepřálo, nakonec všechny návštěvníky přivítaly sluneční paprsky. K vidění byla celá řada vozidel, jako je MVTV2 nebo MUV75. Dále byly prezentovány stroje, které slouží k údržbě tratí, a další kolejová technika. Velký zájem byl o projížďku historickou drezínou Tatra, na kterou návštěvníci stáli dlouhou frontou a která se prakticky celý den nezastavila.

Své čestné místo měli také drážní hasiči, kteří představili svou

techniku a byli připraveni zahalit areál vodní mlhou a osvěžit tak návštěvníky v případě vysokých teplot. V rámci této akce bylo možno navštívit železniční muzeum města Břeclav. Přímo v nádražní budově byly také umístěny velkoplošné panely s rekapitulací významných železničních staveb, které byly v uplynulých 15 letech zrealizovány na jižní Moravě.

OŘ Brno nezapomnělo ani na pitný režim a občerstvení



účastníků akce. Ve spolupráci s městem Břeclav oslovilo místní stánkaře, k dispozici tak byly například palačinky nebo i grilovaný oštiepok. V neposlední řadě je také nutno zmínit, že v rámci propagace připravilo OŘ Brno

reklamní stánek Správy železnic. Všem návštěvníkům a nadšencům železnice se v něm rozdávaly upomínkové materiály a náborové letáky, a tak v případě zájmu stát se „nádražákem“ se zájemci mohli dozvědět více.

Školení výpravčích a dispečerů se věnovalo riziku útoků na dráze

Výpravčí a traťoví dispečeré se zúčastnili nového školení, které se tematicky zaměřilo na bezpečnost a ochranu měkkých cílů. Školení bylo pro vnitřní potřebu vytvořeno na odboru bezpečnosti a krizového řízení a za cíl si kladlo zvýšit bezpečnostní povědomí zaměstnanců v provozu.

TEXT **Patricie Maděránek Sušovská**

V dubnu jsme napříč celou republikou odstartovali šňůru celkem 260 seminářů, které lektorsky vedli odborníci s letitými zkušenostmi v oblasti bezpečnosti z odboru bezpečnosti a krizového řízení. Bez mála čtyři tisíce zaměstnanců jsme seznámili s hrozbami, kterým naše státní organizace čelí, a s vývojem bezpečnostních incidentů na železnici. Během školení jsme se věnovali dodržování režimových opatření, potřebě nesdělovat důvěrné informace neznámým osobám nebo zamezení jejich vstupu

do neveřejných prostor. Druhá polovina školení byla zaměřena na konkrétní bezpečnostní incidenty a na to, jak ve vybraných situacích správně zareagovat. S využitím doporučených postupů a videa Policie České republiky jsme například rozebrali chování během útoku aktivního střelce.

Zaměstnancům byly představeny také Karty bezpečnostních incidentů. Ty vznikly jako návod, jehož cílem je usnadnit reakce v rizikových nebo konfliktních situacích. Díky rozhovorům

se zaměstnanci si ze školení odnášíme mnoho jejich zkušeností a podnětů ke zlepšení, které budeme postupně aplikovat do praxe. Bezpečí z našich zaměstnanců a cestujících je jedním z nejdůležitějších faktorů fungování Správy železnic a oblasti se proto budeme i nadále věnovat. Zároveň patří poděkování Jiřímu Manychovi (odbor řízení provozu) a Jiřce Českové (odbor personální) za vytvoření podmínek, bez nichž by školení nemohlo vzniknout.



FOTO Petr Souček

ODBORNÉ SYMPOZIUM O NOVELE PŘEDPISU SŽ D1

Skupina spolupráce se školami a odbor řízení provozu proškolily na konci letních prázdnin dvacátku pedagogů partnerských středních a vysokých škol z první části novelizovaného předpisu SŽ D1. Šlo o pravidelné odborné sympozium, které se tentokrát konalo v Masarykově salónku na dejvickém nádraží. Cílem bylo představit hlavní novinky, které předpis obsahuje, a přiblížit také důvody jeho novelizace. V rámci doprovodného programu se učitelé měli možnost podívat do rekonstruované části Fantovy budovy pražského hlavního nádraží a do dopravní kanceláře, odkud se řídí provoz vlaků na největším osobním nádraží v Česku.

STAŇTE SE STÁŽISTOU SPRÁVY ŽELEZNIC!

Pro studenty vysokých škol technického zaměření jsme si také letos připravili speciální program tříměsíční stáže. Osm nejlepších a nejtalentovanějších vybereme v listopadu na druhém ročníku Technického workshopu 4.0. Videopozvánku najdete už teď na studentském webu Správy železnic. Hlavními tvářemi videa jsou stážisté a mentoři historicky prvního ročníku. Dejte o projektu vědět svým dětem a nastartujte tak jejich zajímavou kariéru. Zahájení programu plánujeme na konec zkuškového období v zimním semestru.



FOTO archiv Správy železnic

DÍKY UZLU JSME BLÍŽ STUDENTŮM

Také letos zorganizovali studenti Fakulty dopravní ČVUT v Praze seznamovací kemp pro budoucí prváky s názvem UZEL. Stejně jako v minulých letech se čtyřdenní teambuilding konal u obce Vlastějovice. Jako hosté a partneři akce jsme měli možnost potkat se zhruba se stovkou studentů. Potěšilo nás, že asi pětina všech budoucích absolventů uvažuje o práci v naší organizaci. Největší potenciál české železnice vidí ve vysokorychlostních tratích, jejich výstavbě a zabezpečení. Předmětem jejich zájmu je rovněž řízení provozu.

Po stopách českého velikána na nejvyšší rozhlednu na světě

Pokud jste příznivci českého velikána Járy Cimrmana a navštívíte místa spojená s touto fiktivní postavou českých dějin, nemůžete vynechat dvě lokality v Libereckém kraji. Konkrétně jde o Nouzov u Semil a Příchovice nedaleko Tanvaldu.

TEXT **Tomáš Johánek**



FOTO autor (2x)



Při svém putování po Čechách se jednoho dne Jára Cimrman zastavil v Nouzově nedaleko Semil. Zaujal ho výhled na Jižerské hory a Krkonoše, proto se rozhodl zde pro příští generaci vybudovat vyhlídkové místo. Sám neměl údajně rád výšky, a proto má zdejší rozhledna podobu plůtky, který stojí jen tak na zemi. Na této rozhledně se nemusíte pachtit do schodů. Na ní se totiž nevystupuje, ale sestupuje. Z jednoho malého schůdku, asi 15 centimetrů pod úroveň země. „Vyhlídkový ohoz“ nejvyšší rozhledny světa se nachází v nadmořské výšce 528,9 metru nad mořem a je z něj opravdu krásný výhled do širokého okolí. Rozhledna není jediným lákadlem na toto magické místo. Doplnuje ji několik vynálezů slavného génia. Můžete si zde tedy vyzkoušet například prototyp Cimrmanova dalekohledu

či telefonní budku (Luxfon), která umí vytvářet elektrický proud. Budka je dráty elektrického vedení propojena s dalším zajímavým exponátem – cyklistickými řídítky, která jsou přimontována na jednom z elektrických sloupů. Princip je jednoduchý, točením klíčky telefonu vzniká elektrická energie, která se přenáší do řídítek na druhém konci drátu. Začíná hra známá z filmu Pelíšky pod názvem Vyděraň pioněr. Ale to není všechno, co areál kolem rozhledny nabízí. Místo s památnou lípou totiž Jára Cimrman vybral jako pomyslný střed světa a označil ho pyramidou. Pár informací závěrem: areál s rozhlednou byl vybudován v roce 2005 místními občany a cimrmanology. Dostanete se sem po turistické značce ze Semil, parkoviště je přímo u rozhledny, návštěva je možná celoročně.

MUZEUM PLNÉ GENIÁLNÍCH VYNÁLEZŮ

Dalším místem spojeným s pobytem českého velikána jsou Příchovice. Do jejich blízkosti je situována fiktivní vesnice Liptákov, rodiště Járy Cimrmana. V příchovickém areálu U Čápa bylo s velkou slávou v roce 2013 otevřeno Muzeum Járy Cimrmana společně s rozhlednou – Majákem Járy Cimrmana. Tým cimrmanologů v čele se Zdeňkem Svěrákem zde připravil dosud nevidanou expozici dokumentující dobu a dílo nejslavnějšího liptákovského rodáka. Jejím základem se stalo množství artefaktů dosud schraňovaných v depozitářích Divadla Járy Cimrmana. Významnou měrou přispěli do výběru exponátů i samotní obyvatelé Pojizeří, zejména pamětníci, kteří nezištně reagovali na vyhlášenou veřejnou

sbíрку. Vše je pečlivě opatřeno vysvětlujícími texty známých cimrmanologů. Ze zajímavých exponátů je k vidění mistrova busta, již poničil při napařování klobouků kloboučník Lešner, dívčí šaty, které nosil malý Jára ve svém takzvaném dívčím období, smeták na čištění koutů, vypouštěcí talíř či přenosná turistická značka. Samotná rozhledna je vybudována z borového dřeva, její originální konstrukce je velmi vzdušná a svou siluetou skutečně připomíná maják. Vysoká je 25,6 metru a na vyhlídkovou plošinu vede 115 schodů. Od června 2014 si v příchovickém muzeu prohlédnete také nové venkovní expozice. Exponáty umístěné ve volné přírodě jen pár desítek metrů od muzea ilustrují Cimrmanovy úspěchy i prohry při vzdělávání zemědělného lidu Pojizeří. Muzeum je přístupné celoročně v rámci otevřené doby.

Křížovka o ceny

Také v říjnové tajence se ukrývají dvě nádraží na síti Správy železnic. Pokud nám správné řešení pošlete do 14. října na adresu redakce@spravazeznic.cz, můžete být mezi trojicí, která od nás

získá knižní publikaci podle vlastního výběru. V minulých křížovkách jste hledali názvy Okna a Střečov nad Sázavou. Na odměnu za jejich vylouštění se mohou těšit Anna Langerová, Alois Sedlařík a Tomáš Samek.

	SLOV. KÚŽE	JMÉNO NORŠKÝCH KRÁLŮ	ANGL. DAV	PŘEVRA	POLSKÁ TISKOVÁ AGENTURA	ANGL. RÝŽE	NĚM. KÁMEN		PLOŠNÁ MÍRA	ŠLÁGR	MALÝ OTA	SPOJKA		NĚMECKÝ ZALIV	ČIN. DRAMATIK A NOVELISTA (1940)	TEN I ONEN	OBVODOVÁ ČÁST KOLA
DAV VE FILMU								VODÁCKÝ POZDRAV					TĚMĚR (BASN.)				
OKRÁST								ČÁST TOKIA					SLABÁ				
1. část tajenky								MALÝ RET NÁMĚT					ANGLICKY BOCHNIK SMICH (ŘIDČ.)				
AKADEMIE VĚD			ZN. THULJA	HESLO	NĚM. JEDEN OPĚRENEC			SUROVÝ PARAFIN	KOSÍ MLÁDĚ NEMLUVIT PRAVDU				PRÁVĚ VYROBENÁ	POVEL KOČÍHO	DOMÁCKÝ KORNĚLIE		
	STŘEDOVĚKÁ NEMOC	MEZINÁRODNÍ KÓD VÝCHODNÍHO TIMORU OBYVATEL INDIIE			ČESKÝ DIRIGENT KOLOS				MAĎAR. OTEC	HLAVNÍ MĚSTO BĚLORUSKA VYKÁSTROVANÝ BÝK							
NADTO							NEJISTĚ ODBORNĚ UČILISTĚ						MUŽSKÉ JMÉNO (26. 4.) ZKR. DECIMETRU				
OSOBNÍ ZÁJMENO			2. část tajenky														
RUDNÉ DOLY (ZKR.)			KOMUNIKACE KOLEM MĚSTA					BÝVALÝ ŠACHOVÝ MISTR SVĚTA				VČELKA Z KRESLENÉHO SERIÁLU					

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

DOVOLENÁ V LÉTĚ 2023

Vážení klienti, děkujeme vám za zájem o dovolené v letošním roce. A někteří se již chystají na rok příští. I my postupně zadáváme a doplňujeme nabídku tak, jak dostáváme ceny od hotelů. Kompletní bude do konce listopadu. Pokud chcete již nyní využít výhodných first minute cen, můžete si zájezdy na rok 2023 rezervovat. Postup je následující: vyberete si pobyt u ČD travel nebo spolupracující CK (Čedok, Exim, Fischer, Nevdama, Travel Family, Mayer Crocus, Canaria Travel) a zašlete na ČD travel vyplněnou cestovní smlouvu (najdete na webu ČD travel). Vytvoříme vám rezervaci a vystavíme zálohovou fakturu. Po odsouhlasení pravidel a uvolnění dotací z C-FKSP požádáte zaměstnavatele (zpravidla v lednu) o dotaci obvyklým způsobem. ČD travel přidělí dotaci a vyfakturuje pobyt vašemu zaměstnavateli. Jen připomínáme, že na takto objednaný zájezd se vztahují storno podmínky. Ještě jednou všem našim stálým i novým klientům děkujeme za důvěru a přejeme klidné dny.

ČD travel
vaše cestovní kancelář



OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

NOVÝ METODICKÝ POKYN K VYDÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI

O vydání jednotného bezpečnostního osvědčení (anglicky single safety certificate) musí požádat všechny železniční podniky, které hodlají provozovat drážní dopravu na celostátní nebo regionální dráze bez ohledu na to, o jaký druh dopravy se jedná, zda osobní, nebo nákladní.

Jak při žádosti o vydání či obnovení osvědčení postupovat, upravuje nově vydaný národní metodický pokyn Drážního úřadu, který vychází z prováděcího nařízení Evropské komise a souvisejících předpisů a doplňuje je. Žadatelům úřad doporučuje seznámit se také s aplikační příručkou Evropské agentury pro železnice, jejíž plné znění naleznete v češtině na stránkách Drážního úřadu nebo v angličtině na stránkách Agentury EU pro železnice.

Cílem nového metodického pokynu je usnadnit náročný proces podání žádosti a harmonizaci procesu hodnocení bezpečnosti dopravců, kteří žádají o nové vydání, aktualizaci nebo obnovení osvědčení o bezpečnosti. Nová metodika je vypracována podle evropského vzoru a je k dispozici na stránkách našeho úřadu.

