

MODERNÍ ŽELEZNICE

**POSILOVAT KOMUNIKACI
VRT CHCEME VE VZTAHU
K OBCÍM I ŠIROKÉ
VEŘEJNOSTI**

02

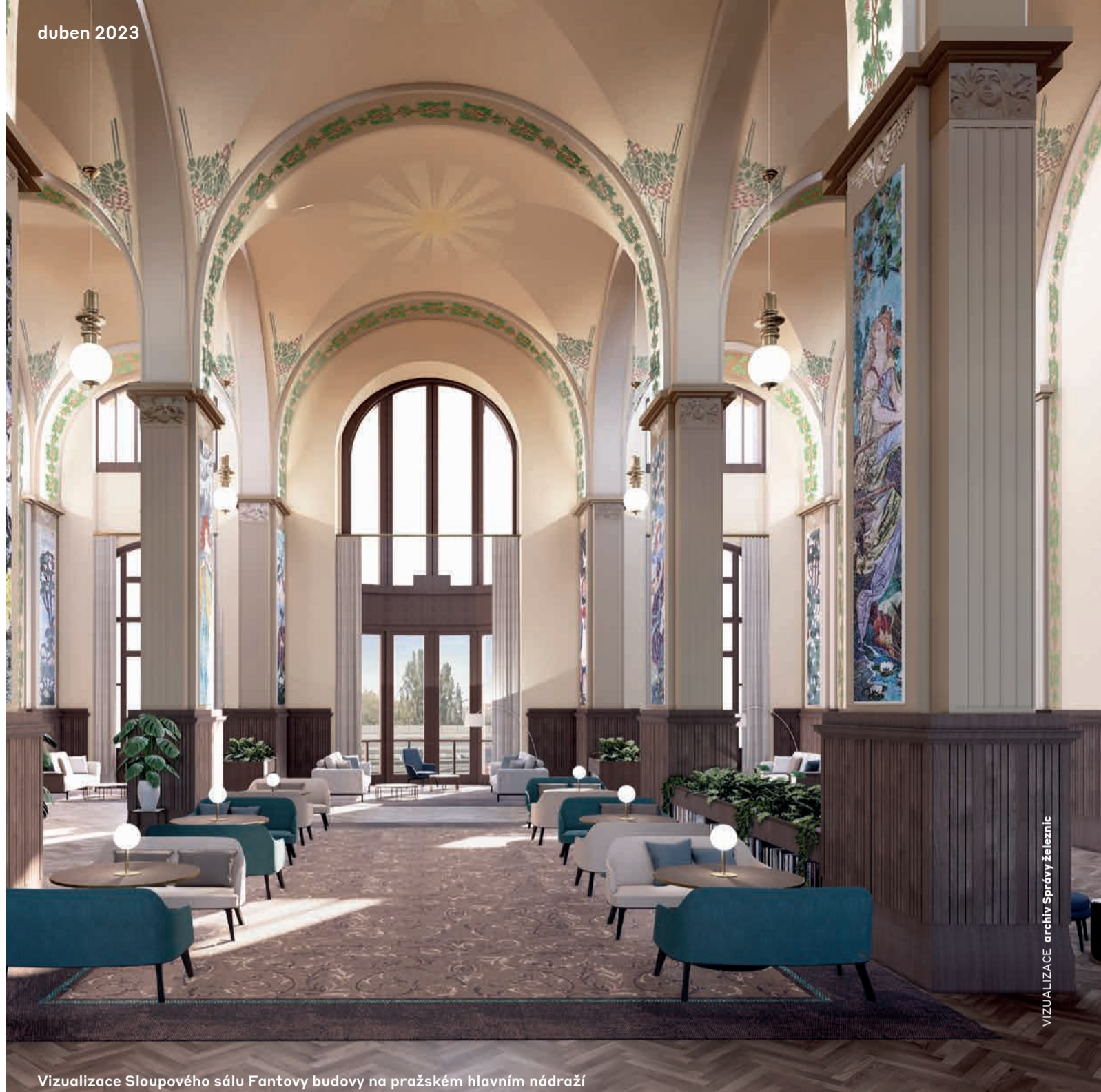
**NEJČASTĚJŠÍ PORUCHY
ZPŮSOBUJÍ ZÁSAHY DO
TRAKČNÍHO VEDENÍ**

04

**PŘES HORY, ÚDOLÍ,
VIADUKTY A TUNELY
Z LIBERCE DO
ČESKÉ LÍPY**

08

20 LET
S VÁMI



Vizualizace Sloupového sálu Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží

Opravených nádražních budov stále přibývá, vrací se jim původní lesk

Od roku 2016, kdy jsme převzali péči o nádražní budovy, se jich do konce letošního roku opraví více než 320. Jsou mezi nimi i velké a památkově chráněné objekty. Naší zodpovědností je dbát na odkaz předků a vracet budovám jejich zašlou slávu.

TEXT **Tomáš Johánek**

Mezi nejvýznamnější projekty, které se loni dokončily, patří jednoznačně oprava fasády Fantovy budovy na hlavním nádraží v Praze nebo rekonstrukce budovy v Havířově. Opravených prostor se dočkali také cestující ve stanicích Veselí nad Lužnicí, Roztoky u Prahy, Čerčany, Přeštice, Hradec Králové hl. n., Úpohřiny, Vimperk, Prachatice a Holešov. Během loňského roku dále pokračovaly významné renovace památkově chráněných nádražních budov, a to v Plzni, Českých Budějovicích a Pardubicích. Intenzivně se pracovalo také na opravě interiérů pražské Fantovy budovy. „Pokud všechno půjde podle plánu, veřejnosti prostory představíme letos na podzim. Pro cestující zde vznikne nová kavárna a také business lounge,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Opravují se rovněž nádražní budovy v Berouně, Vsetíně, Písku, Tachově, Moravském Berouně, Podbořanech, Bohosudově či Kostelci u Jihlavy. Od podzimu mohou cestující v příměstské dopravě využívat i nové prostory v Praze-Vysočanech, kde vznikla nová odbavovací hala. Významná rekonstrukce historické nádražní budovy loni odstartovala ve stanici Teplice v Čechách. První etapa se soustředí na obnovu střechy, celé fasády a 1. nástupiště. Nové objekty se začaly stavět v Aši, Chodově a pražském Radotíně. Připravena k realizaci je řada dalších projektů, jedná se například o obnovu nádražních budov ve stanicích Ostrava-Vítkovice, Jaroměř, Letohrad, Hodonín či Františkovy Lázně.

OTEVŘELA SE PŘÍJEZDOVÁ HALA ČESKOBUDĚJOVICKÉHO NÁDRAŽÍ

Významným milníkem v procesu oprav nádražních budov je blížící se konec rekonstrukce památkově chráněného objektu v Českých Budějovicích. Příjezdová hala zdejší stanice začala lidem sloužit od 1. března. Cestující mají k dispozici zatím provizorní pokladny, záchody a nový informační systém. Kompletní oprava pak skončí do závěru letošního roku. Zatím není jisté, zda ve stejném termínu bude hotový i nový hlavní vchod do budovy přímo z Lannovy třídy. V příštím roce se ještě odstraní provizorní pokladny a WC, úpravami projdou také některé venkovní plochy. Oprava historické budovy začala v červnu 2020. V centrální části nádraží je opravená fasáda a sochařská výzdoba, firmy dokončují

práce na střeše. Obnovují štukovou výzdobu, opravují vnitřní omítky haly, restaurují erby a mozaiky. V březnu začala oprava severní věže a severního křídla budovy.

V PLZNI BUDE HOTOVO DO KONCE ROKU

Plným tempem se opravuje další památkově chráněná budova, konkrétně na hlavním plzeňském nádraží. Obnova 115 let starého objektu začala v květnu 2021, hotovo má být do konce letošního roku. Budova dostane novou střechu i fasádu. Nejvýraznější změna bude v horní hale, která získá charakter obchodní pasáže. Významným příkladem přerodu již nevyhovujícího objektu v moderní a nejen pro cestující přívětivé prostředí je rovněž památkově chráněná výpravní budova pardubického nádraží. Zde se momentálně připravuje druhá etapa stavebních prací. V současnosti stavbaři kromě opravy kolejíště a nástupišť pracují na centrální výškové části s hotelem, kde kromě jiného instalují eskalátory z odbavovací haly do podchodů. Vše má být hotové v první polovině letošního roku.



FOTO archiv Správy železnic

ZPOŽDĚNÍ VLAKŮ SE PODAŘILO MEZIROČNĚ SNÍŽIT

Vlaky osobní dopravy vykázaly za první dva měsíce letošního roku lepší pravidelnost než za stejné období loni. Zatímco před rokem došlo podle jízdního řádu 91,4 procenta spojů, letos to bylo téměř 92,4 procenta. Počet vlaků, které měly v cílové stanici zpoždění pět a více minut, byl za letošní leden a únor nižší o více než 4400. Celková doba zpoždění z odpovědnosti naší státní organizace se pak meziročně snížila o více než 30 procent.

MEZI CENTREM PRAHY A DEJVICEMI NEJEZDÍ VLAKY



FOTO archiv Správy železnic

V polovině března začala dlouhodobá výluka mezi stanicemi Praha Masarykovo nádraží a Praha-Dejvice. Důvodem je pokračující modernizace nádraží v Bubnech a navazujícího úseku k nově budované zastávce Praha-Výstaviště. Omezení by podle současných plánů mělo skončit v příštím roce. Vlaky na Kladno začínají a končí ve stanici Praha-Dejvice. Dále do centra mohou cestující využít městskou hromadnou dopravu.

STAVEBNÍ PRÁCE V ÚDOLÍ TICHÉ ORLICE JDOU DO FINÁLE

První březnový den začala poslední fáze modernizace 1. koridoru mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí. V následujících měsících proběhne kompletní rekonstrukce železničního spodku a svršku pomocí speciálního sanačního stroje. Využití nejmodernější technologie, rozdělení prací na etapy a zkrácení jednokolejného úseku minimalizuje dopad do železničního provozu. Kompletní dokončení prací je naplánováno na 30. června, následující den se na 1. koridor vrátí odkloněné dálkové vlaky z Brna do Prahy přes Vysočinu.

Posilovat komunikaci VRT chceme ve vztahu k obcím i široké veřejnosti

Příprava nových vysokorychlostních tratí nabírá na tempu. To je i jeden z důvodů, proč se výrazně posiluje tým Stavební správy VRT, a to nejen v oblasti přípravy. Její nový šéf Jakub Bazgier aktuálně považuje za klíčové oblasti dobrou komunikaci a přípravu na majetkové vypořádání pozemků.

TEXT | Tomáš Johánek

S jakými plány jste nastoupil do čela Stavební správy vysokorychlostních tratí a jak budete moci využít vaše zkušenosti ze Stavební správy západ?

Z pozice náměstka Stavební správy západ vím, jak by taková jednotka měla fungovat a co vše je nutné v prvních krocích zavést. Nemyslím si, že tato organizační jednotka by měla být kopie SSZ. Na druhou stranu mám řadu zkušeností, které mohu využít nejen v procesu přípravy jednotlivých projektů, ale také pro to, aby naše organizační jednotka dokázala fungovat jako plnohodnotná součást Správy železnic.

Jaké změny jste už provedl a jaké se chystáte realizovat?

Jediné základní změny, které se již realizovaly, se týkaly organizační struktury. Novinkou je, že můj předchůdce Martin Švehlík je novým náměstkem pro rozvoj a bude pokračovat v tom, co začal. Bude tedy i nadále objíždět regiony a jednat se zástupci měst a obcí. Bude mít na starosti oddělení udržitelného rozvoje, oddělení prostorových dat a architektury a právě oddělení podpory municipální spolupráce. Vytvořili jsme také oddělení majetkového vypořádání staveb, které zde zatím vůbec nebylo. Do budoucna bude nutné ještě organizační strukturu posílit například o ekonomické oddělení, abychom byli schopni vše řešit samostatně.

Váš tým se má do budoucna dále rozšiřovat. V jakých oblastech?

Určitě je to majetkoprávní vypořádání staveb, to je ta nejdůležitější disciplína, která u přípravy novostaveb vysokorychlostních tratí bude potřeba. Musíme se ale bavit o posílení týmu napříč všemi oblastmi. Jedná se nejen o posílení komunikace, ale také oblastí přípravy staveb. Pokud se podíváme na jednotlivá ramena a jednotlivé úseky, ukazuje se, že bude nutné přípravné týmy zdvojnásobit podle toho, jak budou probíhat jednotlivé úkony přípravy samotné výstavby. Myslím si, že tak rozsáhlý projekt, jakým jistě je vybudování sítě vysokorychlostních tratí, si zaslouží náležitou přípravu na straně investora. Hledáme nové stavební inženýry, do budoucna pak stavební dozor, odborníky na bezpečnost železničního provozu a další specialisty.

ING. JAKUB BAZGIER

ředitel Stavební správy VRT

Vystudoval VUT v Brně, konkrétně stavební fakultu se zaměřením na realizace staveb a realitní inženýrství. Současně získal certifikát odhadce nemovitostí. V letech 2014 až 2017 pracoval v odboru přípravy staveb SŽDC jako hlavní inženýr staveb spadajících pod SSZ. Po tříletém působení na Řízení letového provozu ČR v oblasti přípravy a realizace investic se na Správu železnic vrátil na pozici technického náměstka ředitele SSZ. Do současné funkce byl jmenován 1. ledna letošního roku.



FOTO Paula Marková

Zmínili jste, že se posílilo oddělení komunikace. Znamená to, že se bude posilovat i komunikace VRT vůči veřejnosti? Jak konkrétně?

Máme nastavený akční plán, kterým se řídíme v rámci Správy železnic a také ho ladíme s Ministerstvem dopravy. Komunikace je pro nás v tuto chvíli naprosto zásadní věcí, chceme ji posilovat nejen ve vztahu k municipalitám, ale i k široké veřejnosti. Zásadní je pro nás i to, jak veřejnost vnímá proces přípravy VRT a jak se obecně staví k plánům na výstavbu vysokorychlostních tratí. To nám může pomoci projekty posouvat dále.

Jednou z nejviditelnějších aktivit vůči veřejnosti jsou momentálně pravidelné prezentace v infocentru na pražském hlavním nádraží. Co si od nich slibujete a co tam budete prezentovat?

Chceme zde hovořit obecně o přínosích vysokorychlostních tratí, hodláme se ale bavit také o konkrétních tématech týkajících se jednotlivých ramen VRT či jednotlivých regionů. Témata se budou měnit, další budou přicházet postupně tak, jak bude pokračovat příprava VRT. Velmi důležitým tématem určitě bude způsob výkupu pozemků, protože půjde o něco zcela jiného, než na co jsme byli zvyklí u jiných staveb. Správa železnic totiž realizuje velmi málo investičních akcí takzvané na zelené louce, drtivá většina se odehrává na stávajících drážních pozemcích. Svým způsobem to pro nás bude nové, rádi bychom vycházeli ze zkušeností Ředitelství silnic a dálnic. Postup a představu již samozřejmě máme.

Jak momentálně pokračuje příprava VRT?

Velmi dobře pokračují především práce na rameni Praha – Brno – Ostrava, na některých úsecích máme vysoutěžené dodavatele projektových prací, připravujeme dokumentace pro

územní rozhodnutí. Do konce letošního roku bychom chtěli na třech úsecích požádat o proces EIA. Pokud jde o rameno Praha – Ústí nad Labem – Drážďany, také zde již pracujeme na dokumentaci pro územní řízení, v Ústeckém kraji ale ještě diskutujeme o vedení trasy a čekáme na rozhodnutí místních samospráv.

V případě zahájení vlastních stavebních prací na prvních úsecích budoucích VRT se stále hovoří o roce 2026. Je tento termín stále reálný a kde vidíte rizika, že by se to nemuselo stihnout?

Reálné toto datum může být. Zcela jistě dokážeme mít do roku 2026 na určitých ramenech z hlediska přípravy staveb, tedy projektování, vše hotovo. Nedokážeme ale nijak ovlivnit vypořádání pozemků a jejich výkup, včetně externích vlivů na přípravu tohoto typu projektu. Komplikace mohou vzniknout z jednání s místními municipalitami a jejich vyjádřeními v rámci správních řízení. Zásadní, co však v celém procesu vnímám, je potřeba úpravy legislativy podporující přípravu těchto druhů projektů. Bez toho se skutečně neobejdeme.

Už jste zmínil problémy s trasováním v Ústeckém kraji. Na řadě dalších míst se objevují protesty místních obyvatel, vznikají různé petice. Mohou právě tyto aktivity ohrozit termín zahájení výstavby?

Ano, ale myslím si, že vše je hlavně o komunikaci. Musíme stále opakovat, jaký význam budou mít nové tratě, že je to něco, co nutně v této zemi potřebujeme. Na řadě míst se nám daří vysvětlovat a vyvracet různé mýty, které se objevují. Při jednání s municipalitami také chceme prověřovat jejich požadavky například na protihlukové stěny. Nikdy nepřesvědčíme všechny odpůrce, ale musíme dělat maximum pro to, abychom se dobrali kompromisu, který bude přijatelný pro většinu lidí.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

Druhá etapa rekonstrukce uzlu Přerov je u konce

Skončila realizace druhé stavby v přerovském železničním uzlu, která navázala na dříve provedenou rekonstrukci celé tamní železniční stanice a zahrnovala modernizaci výhybny Dluhonice a přilehlých traťových úseků.

TEXT | Kateřina Veselá

Projekt zahrnoval modernizaci tratí o celkové délce 13 kilometrů, vyměnili se 27 výhybek, doplnili jejich elektrické ohřevy, postavily dva nové silniční nadjezdy a jeden nový železniční most. Šíření hluku od jedoucích vlaků brání 3,5 kilometru protihlukových stěn. Hlavní těžiště prací se odehrálo ve výhybně Dluhonice, která je unikátní na české železniční síti. „Konfigurace kolejí zajišťuje přechod vlaků od Prahy a Olomouce odbočným směrem na Ostravu nebo Vsetín, případně pokračování jízdy přímo do Přerova a dále do Břeclavi. Na všech zmodernizovaných úsecích je kompletně nový železniční svršek a spodek, nové je trakční vedení a také sdělovací a zabezpečovací zařízení,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Veškeré technologie jsou umístěny v nové budově.

Dluhonická výhybna má celkem sedm dopravních kolejí, přičemž ve dvou hlavních je nově rychlost 120 km/h. Po navazujících traťových úsecích jezdí vlaky maximální

možnou rychlostí 160 km/h. Kompletní obsluhu výhybny a navazujících úseků zajišťují dispečerů z CDP Přerov. Zvýšení bezpečnosti provozu přineslo i zrušení dvou přejezdů v rámci dopravní, které nahradil nový most se souběžnou silnicí a lávkami pro pěší a cyklisty.

Trať z Břeclavi do Bohumína byla poslední na české železniční síti s levostranným provozem vlaků. Po přechodu na pravostranný provoz v závěru roku 2012 docházelo ve výhybně Dluhonice ke vzájemnému rušení vlaků jedoucích v přímém směru z Přerova do České Třebové s těmi, které využívaly Dluhonickou spojku. Dokončená druhá stavba vytvořila podmínky pro možnost mimoúrovňového křížení vlaků. Jeho vlastní technické řešení bude předmětem třetí etapy rekonstrukce přerovského uzlu. Výstavba přesmyku bude časově náročnější než vlastní rekonstrukce výhybny, neboť se jedná o složitější a časově náročnější územní řízení, výkupy pozemků, stavební řízení a budování násypového tělesa.



FOTO archiv Správy železnic (2x)

Zásadní proměna Smíchova má stavební povolení

Dlouho očekávaná přeměna pražského smíchovské nádraží je zase o něco blíže realizaci, získali jsme pravomocné stavební povolení pro rekonstrukci celé stanice. Stavba bude rozdělena na etapy. Ta první zahrne snesení části kolejí a demontáž lávky, která momentálně umožňuje přístup na nádraží z Radlické ulice. Odstranění lávky se plánuje letos na podzim. Do doby otevření nové spojnice dojde k posílení spojů MHD. Z pohledu cestování se snesení části kolejí ve stanici odrazí v prodloužení jízdy vlaků ve směru na Žvahov. K dalšímu omezení pro cestující během této etapy prací nedojde. Stavbaři dále provedou demontáž trakčního vedení, přeloží kabely napájecího vedení z trafostanice a upraví veřejné osvětlení. V místě přerušené staniční koleje číslo 6 se vybuduje provizorní nástupiště o délce 100 metrů. Současně se odstraní dopravní kancelář v místě pod stávající lávkou pro pěší. V současné době se hledá zhotovitel stavebních prací, následně začnou vlastní stavební práce.

Rekonstrukce vsetínské stanice se přesouvá do centra města

Rychlým tempem roste ve Vsetíně budoucí společný odbavovací terminál, který nahradí stávající budovu nádraží. V areálu stanice stojí nový technologický objekt a betonují se základy vícepodlažního parkovacího domu.

TEXT | Kateřina Veselá



FOTO Petr Šibík (2x)

Rozsáhlá rekonstrukce stanice Vsetín je každým dnem patrnější v samotném centru města. Během dvou měsíců vyrostla v sousedství výpravní budovy hrubá stavba nového dopravního terminálu pro železniční a autobusovou dopravu. Budoucí dvoupodlažní prosklená stavba nabídne cestujícím odpovídající komfort. „Hotovo by mělo být do konce letošního roku, souběžně budeme stavět podchod z terminálu, který vyústí za kolejí v místní části Na Lapači. V srpnu zahájíme také odstranění stávající budovy nádraží, abychom do konce roku zvládli všechny nutné související stavební práce,“ přibližuje plány pro nadcházející měsíce ředitel Stavební správy východ Miroslav Bocák. Do konce roku budou na parkovišti v těsné blízkosti stávající výpravní budovy provizorní prostory pro odbavení cestujících s potřebným zázemím.

V polovině února se stavba posunula také přímo do kolejí stanice. „Tyto práce ladíme

s dostavbou terminálu a nového podchodu. Po dobu rekonstrukce zajistíme cestujícím provizorní nástupiště a bezpečný přístup k nim. Předpokládáme, že od konce prosince budou moci nový terminál, podchod i všechny nové nástupiště začít využívat,“ doplňuje Miroslav Bocák. Rekonstrukce neovlivní významněji vlakovou dopravu. Omezení bude spočívat ve snížení počtu kolejí, ke kterým se budou přistavovat vlaky.

Letos v lednu se také zrušil přejezd v ulici U Křivačkární. V polovině března se tu rozběhly práce na podchodu, který bude následně plně nahrazovat i přechod ve Štěpánské ulici. Mezi těmito ulicemi se proto staví také nová silnice s mostem přes potok Rokytenku, která bude sloužit jak autům, tak chodcům. Kompletní dokončení se předpokládá v červnu příštího roku, kdy se následně zruší přechod ve Štěpánské ulici.



Nejčastější příčinou poruch jsou zásahy do trakčního vedení

V budově OŘ Plzeň se vedle dalších pracovišť důležitých pro fungování železnice nachází i elektrodispečink. Nepřetržitě každý den zde dispečeři dohlížejí na správný chod napájení trolejového vedení a silnoproudých zařízení.

TEXT | Tomáš Johánek

Trakční elektřina určená pro napájení elektrických lokomotiv či jednotek se do trolejového vedení dostává prostřednictvím trakčních napájecích stanic (TNS), kde se transformuje z napětí 110 kV na 27 kV. Opravdu nejde o chybu, ač se střídavá soustava u nás běžně označuje jako 25 kV, ve skutečnosti je v ní napětí o něco větší. Na správný chod těchto TNS dohlíží elektrodispečink. Konkrétně pod ten plzeňský spadají tratové úseky Kařízek – Plzeň, Plzeň – Mariánské Lázně (mimo), Plzeň – Klatovy a Plzeň – Horažďovice předměstí. Samozřejmě silnoproudá zařízení jsou i na některých dalších neelektrifikovaných



tratích. Dispečeři díky velkému počtu různých kontrol na zobrazovacím panelu přesně vědí, co se na konkrétní trati či v konkrétní stanici z hlediska jejího napájení děje, zda vše funguje tak, jak má. „Zobrazovací panel zpětné LED projekce je poměrně unikátní řešení. Dříve jsme tu měli hliníkové desky, na které byly kontrolky přidělané mechanicky, dnes se vše provádí softwarově. Je to daleko rychlejší a pohodlnější práce,“ říká vedoucí plzeňského elektrodispečinku Karel Luft. Podle jeho slov unikátnost řešení v Plzni spočívá také v tom, že zobrazovací panel zachycuje i jednotlivé stanice; vše je tedy přehledně na jednom místě bez dalšího zbytečného klikání myši.

ŘADA ZAŘÍZENÍ SE DÁ OVLÁDAT ÚSTŘEDNĚ

Kontrolky na zobrazovacím panelu mají různé barvy i tvary. Pokud žádná z nich neblíká, případně nezní žádná výstraha, je vše v pořádku a správně funguje. Kolejistiště ve stanicích je rozdělené na jednotlivé sekce, které jde samostatně odpojit. To lze realizovat ústředně pomocí myši a klávesnice. Některá zařízení ale ústředně ovládat nelze, pak je nutné povolat příslušné zaměstnance a zařízení vypnout či zapnout ručně.



FOTO archiv Správy železnic (4x)

Na dálku je možné zjistit i poruchu. O co se konkrétně jedná, většinou nejde opět zjistit jinak než fyzicky na konkrétním místě. Nejčastější poruchou na zatrolejovaných tratích bývají zásahy do trakčního vedení, zpravidla se jedná o pády stromů či větvi nebo jiných předmětů. Dispečerům pomáhají v těchto případech i hlášení strojvedoucích nebo dalších lidí přímo z provozu. „V případě nahlášení poruchy obvykle následuje komunikace s řízením provozu, následně jedou místo zkontrolovat naši trakci. Na základě jejich zjištění pak dojde k rozhodnutí o odstranění poruchy nebo o délce vyloučení daného úseku z provozu,“ pokračuje Karel Luft. Podle jeho slov jsou některé důvody poruch poměrně kuriózní. Velkou „paseku“ může nadělat například ptačí hnízdo na sloupu trolejového vedení. Ještě kurióznější situace ale vznikají při monitoringu trafostanic, kde jsou velmi citlivá pohybová čidla a zachytí i let ptáka, který se dostal do jejich prostor.

SEDM DNÍ V TÝDNU, 24 HODIN DENNĚ

Jak vůbec taková práce na elektrodispečinku vypadá v praxi? Pracuje zde sedm samostatných dispečerů a jejich vedoucí, fungují v pravidelném turnusu. Střídají se po 12 hodinách ve dne v noci, v pracovní dny jsou zde

od 8 do 16 hodin dva, v noci a o víkendech pak jeden. „Pokud nastanou nějaké mimořádné podmínky, třeba začne foukat vítr, služby posílujeme,“ doplňuje šéf plzeňského elektrodispečinku.



Fotosoutěž Správy železnic vstupuje do dalšího ročníku

Populární Fotosoutěž Správy železnic vstupuje do dalšího ročníku. První dubnový den se otevře možnost přihlašování vašich fotografií na stránce spravazeleznic.cz/fotosoutez. Čas na přihlášení budete mít až do konce srpna, na nejlepší tvůrce čekají atraktivní ceny.

TEXT | Tomáš Johánek

Železnice v České republice je věčným tématem tisíců fotografů. Většinu lákají samozřejmě hlavně vlaky, za pozornost ale stojí i samotná infrastruktura. V posledních letech se velmi bouřlivě rozvíjí, realizují se ambiciózní projekty, modernizují stávající tratě, opravují výpravní budovy. Jako hlavní téma letošního ročníku fotosoutěže jsme tedy zvolili slogan Modernizujeme pro budoucnost železnice. Co to pro vás znamená? Očekáváme fotky nových staveb, podařených rekonstrukcí či obnovených výpravních budov, samozřejmě co nejvíce neotřelým pohledem. Pro tyto fotografie je určena kategorie Železniční infrastruktura. Zajímá nás, jak se vám podaří zachytit modernizující se železnici. Těšíme se na fotografie zobrazující současnou železnici v jakékoli denní nebo roční době.

Samozřejmě nechceme zapomínat ani na ty, co se starají o provozuschopnost železnice,

co řídí provoz nebo zajišťují všechny podklady pro stavby a další železničáře. Pro fotografie zachycující zaměstnance naší organizace v akci je určena kategorie Pracujeme na železnici. Samostatnou kategorií je ta určená pro studenty do 26 let, kteří se mohou svými snímky chopit libovolné tematiky. Inspirujte se předchozími ročníky, vytvářejte nové, unikátní pohledy na svět železnice, zkuste objevit takové úhly pohledu, které před vámi ještě nikdo nevyzkoušel.

Pamatujte ale na to, že naše společnost obhospodařovaná především infrastrukturu a technologie zajišťující přepravu po kolejích. Do soutěže tak nemůžeme zařadit fotografie, jejichž hlavním objektem je vlak. Pronikněte pod povrch klasických fotografií s vlaky a podívejte se na infrastrukturu zcela novým, neotřelým pohledem. Nezapomeňte, začínáme 1. dubna!



FOTO Radek Hortenský

Nádraží v Kladně-Dubí připomíná zašlou slávu uhelné dráhy

Stanice Kladno-Dubí je zajímavým reliktem industriální historie Kladna, spojené s těžbou černého uhlí a výrobou železa. Vlaky zde jezdí už od roku 1855, jde o první trať Buštěhradské dráhy (BEB), která vedla z Kladna do Kralup nad Vltavou.

TEXT **Marek Binko**

Je nasnadě, že železnice zde vznikla právě kvůli uhlí, konkrétně pro jeho distribuci z kladenských dolů do Kralup nad Vltavou na státní dráhu a také na loď. Společnost BEB založili v roce 1853 majitelé dolů společně s vlastníkem pražsko-lánské koněspřežky, na jejíž přestavbu získala BEB koncesi. Trať do Kralup vycházela ze stanice Kladno, později zvané Staré Kladno, která se nacházela v dnešní Dubské ulici. Další stanicí, resp. tehdy ještě nákladním byl až Buštěhrad, tedy přesněji řečeno dnešní zastávka Kladno-Vrapice, od Buštěhradu vzdálená zkratkou přes les hodinu chůze. Mezilehlá stanice v Dubí tedy vznikla později, a to společně s dolem František Josef, jehož hloubení začalo v roce 1867, těžba byla spuštěna o šest let později. V roce 1873 byla postavena i výpravní budova z hrázdného zdiva. Důvodem jeho použití byly obavy před sedáním terénu poddolovaného zdejšímí dolů.

Současně byla podle stejných plánů postavena i druhá výpravní budova ve stanici Staré Kladno. Propojení mezi stanicí Vejhybka, dnes Kladno, na pražsko-lánské koněspřežce a stanicí Staré Kladno zajišťovala od roku 1858 trať Kladensko-nučické dráhy. Konešpřežku BEB během 60. let přestavěla a v roce 1872 postavila novou spojovací trať mezi Vejhybkou a Dubím mimo Staré Kladno, na kterou byla převedena i veškerá osobní doprava.

Z Dubí se tak stala odbočná stanice, nárůst provozu zde byl značný. V tržbách bylo po Chomutově druhou nejvýnosnější stanicí v síti BEB. Ještě v roce 1875 BEB postavila krátkou trať z Dubí do Tuhaně, odkud kromě řady vleček k dolům později navazovala i místní dráha do Zvoleněvsí. Další rozšiřování kolejiště dubského nádraží na počátku 20. století zasáhlo i výpravní budovu. Ta byla rozebrána a znovu postavena na novém místě. Změnilo



Moderní železnice
FOTO autor

se však její využití na služební účely, neboť v jejím sousedství byla současně v roce 1908 postavena nová výpravní budova, také přízemní hrázdná, avšak se zdobenějším provedením štítů. Jejím autorem byl inspektor BEB Jan Schalek. Následovalo 80 let dlouhé období, kdy doly a hutě zajišťovaly vysoké provozní vytížení stanice, v letech 1925–1942 nazývané Dubí u Kladna, poté Kladno-Dubí. Od roku 1950 se trať z Dubí do Starého Kladna stala součástí rozsáhlé vlečkové sítě SONP Poldi. V roce 1982 byla zrušena trať

Zvoleněves – Vinařice a zbytek do Dubí byl převeden na vlečku. Po roce 1990 následovalo dvacetiletí útlumu těžby uhlí na Kladensku. Zmizel příhradový most přes kolejiště, který z dolu František Josef, zvaného od roku 1946 Antonín Zápotocký, převáděl visutou lanovku pro odvoz hlušiny na haldu jižně od nádraží. Došlo k postupné redukci kolejiště, po roce 2010 byla zbourána i původní výpravní budova z roku 1873. Atypické uspořádání kolejí ale dodnes odkazuje na původní vedení trati ze Starého Kladna.

Co se děje v regionech

HOJNĚ VYUŽÍVANÁ TURISTICKÁ TRÁŤ PROJDE ROZSÁHLOU OPRAVOU

První dubnový den byla zahájena rozsáhlá oprava kolejí mezi Zručí nad Sázavou a nákladním Červené Janovice, uvedený úsek je součástí trati Zruč nad Sázavou – Kutná Hora. Výluky budou trvat do 18. června.

V rámci stavebních prací se vymění kolejnice na zhruba 15 kilometrů dlouhém úseku, dojde k čištění a doplnění šetrkového lože a výměně pražců. Ve stanici Zbraslavice se opraví dvě staniční koleje a čtyři výhybky. V celém úseku bude nově bezстыková kolej, zřídí se nové a vyčistí existující příkopy pro odvodnění. Výluky byly naplánovány tak, aby omezení skončila ještě před začátkem letní prázdninové sezóny. Zmíněný traťový úsek (ostatně jako další navazující) je totiž velmi využíván

zejména turisty a vodáky, kteří míří do Zruče nad Sázavou, případně na druhou stranu do města, kde se nachází památka UNESCO, tedy Kutné Hory.

FOTOVOLTAIKA NAPÁJÍ TECHNOLOGII

Šest panelů o celkovém výkonu 2700 Wp umístila Správa elektrotechniky a energetiky v Plzni na střechu trakční napájecí stanice ve Vranově u Stříbra. Je to první z vlastních instalací na technologickém objektu v rámci OŘ Plzeň. Panely jsou v provozu od loňského listopadu. Elektrická energie získaná z této fotovoltaické elektrárny slouží pro napájení ovládacích a signalizačních obvodů stanice. S ohledem na pozitivní zkušenosti připravuje plzeňské oblastní ředitelství další realizace fotovoltaiky na napájecích a spínacích stanicích ve svém obvodu.

VYZÍSKANÝ MATERIÁL NAJDE VYUŽITÍ NA ČESKOTŘEBOVSKÉM SEŘAĐOVACÍM NÁDRAŽÍ

Poměrně rozsáhlou opravou prochází důležitá součást seřadovacího nádraží v železniční stanici Česká Třebová. Konkrétně jde o směrovou skupinu, na které probíhá rozřazování vlakových souprav. V závěru loňského roku se překročilo k opravám směrových kolejí pro tzv. koleje druhého svazku pod hrbem.

Opravy se týkaly kolejí číslo 211 a 212, v letošním roce budou práce pokračovat na kolejích 213 a 214. Namáhané kolejnicové styky a nedostatečná drážebnost drobného kolejíva v dožívajících pražcích už nevyhovovaly technickým parametrům. Kolejový rošt z roku 1965 a znečištěné kolejové lože bylo třeba vyměnit.

Pro kolejiště „ranžiru“ se použil vyzískaný materiál z nedaleké modernizace koridoru mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí. Vytřídněné, k dalšímu použití vhodné pražce i kolejnice jsou základem stabilního kolejového roštu v celkové délce 3,5 kilometru. Pročištění šetrkového lože, obnova odvodňovacích šachet a zřízení bezстыkové koleje

zajistí životnost převyšující původních téměř šedesát let. Oprava významně přispěje k větší provozní spolehlivosti a bezpečnosti provozu.

MORAVSKÝ BEROUN VYKVELL DO KRÁSY

Významnou opravnou akcí v sektoru pozemních staveb se stala rekonstrukce osobního nádraží v Moravském Berouně na Olomoucku, které je ve správě OŘ Ostrava.

V rámci plánování rekonstrukce bylo rozhodnuto, že z původního objektu zůstane jeho centrální část, přesto cestující ani dopravci nemusí mít obavy z nedostatku vnitřních prostor.

Nádražní budova dostala novou střešní konstrukci včetně klempířských prvků a hromosvodu. Byla kompletně zateplena, současně v ní došlo k výměně oken a dveří.

Největšími novinkami jsou bezbariérový přístup, moderní mobilizér, čekárna pro cestující nebo toalety. Uvolněný prostor se využil pro parkovací místa a stání pro jízdní kola. Proběhla také kompletní rekonstrukce dešťové i splaškové kanalizace.



FOTO archiv Správy železnic (2x)

KAMENNÝ ÚJEZD U ČESKÝCH BUDĚJOVIC – HOLKOV**3. února**

Dopoledne došlo mezi stanicemi Kamenný Újezd u Českých Budějovic a Holkov za jízdy Pn 44505 k požáru lokomotivy řady 230. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla vyčíslena na 10 milionů Kč.

KRYRY – PETROHRAD**5. února**

Na přejezdu mezi stanicemi Kryry a Petrohrad se odpoledne střetl cyklista s rychlíkem 1087, tvořeným motorovou jednotkou řady 628. Cyklista byl při střetnutí usmrcen. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla vyčíslena na 80 tisíc Kč.

ČESKÝ TĚŠÍN**7. února**

V nočních hodinách najel v Českém Těšíně Os 12853 do zarážedla kusé koleje č. 238, kde následně vykolejil a poškodil staniční budovu. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla vyčíslena na 550 tisíc Kč.

KADAŇ-PRUNĚŘOV**11. února**

V nočních hodinách najel ve stanici Kadaň-Pruněřov lokomotivní vlak 54884 do prověšeného trakčního vedení. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla vyčíslena na 900 tisíc Kč.

CHOMUTOV**11. února**

V Chomutově najel dopoledne Os 6806 do poškozeného trakčního vedení. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla vyčíslena na 1 milion Kč.

STRÁŽ NAD OHŘÍ – PERŠTEJN**17. února**

V ranních hodinách mezi Stráží nad Ohří a Perštejnem narazil osobní vlak do spadlých stromů, které svým pádem poškodily i trakční vedení. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla vyčíslena na 7,1 milionu Kč.

MALŠICE**22. února**

V dopravně D3 Malšice vykolejil ve večerních hodinách Os 28424 na výhybce č. 2Sv. Mimo koleje se ocitla lokomotiva řady 113 a první osobní vůz řady Bdtax. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla vyčíslena na 2,2 milionu Kč.

LOVOSICE**27. února**

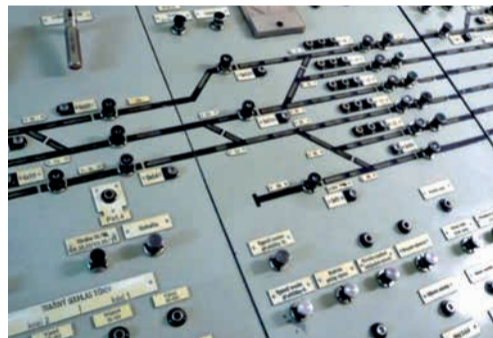
V ranních hodinách se ve stanici Lovosice na 607. kusé koleji srazil sunutý posunový díl s odstaveným nákladním vozem řady Sgnss, který vykolejil a poškodil betonové zarážedlo a budovu stojící za zarážedlem. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla vyčíslena na 900 tisíc Kč.

Cesta k zabezpečovacímu zařízení domácí produkce

V únorovém čísle Moderní železnice jsme přinesli první část seriálu o poválečném vývoji zabezpečovacího zařízení na československé železnici. Nyní se podíváme, kudy se ubíral vývoj stavění dopravní cesty v 60. a 70. letech minulého století.

TEXT **Josef Schrötter**

Aby se snížily nároky na prostor pro reléovou ústřednu, hledala se možnost jejich náhrady zástrčkovými malorozměrovými relé, která byla podstatně menší, ale měla také těžkou kotvu. Nastoupila druhá generace reléových zabezpečovacích zařízení (RZZ). Nejdříve pracovníci SUDOPu představili s těmito relé systém TR 26, který byl vyprojektován pro stanici Citice. Dalším působištěm nového reléového zařízení byla stanice Kostomlaty u Nymburka. Tento vzor doznal velkého rozšíření v síti ČSD a byl dodáván a montován jak v panelovém, tak blokovém provedení po celá 60. léta 20. století. Konkrétně se objevil například ve stanicích Dětmárovice, Karviná hl. n., Kutná Hora hl. n., Beroun, Oldřichov u Duchcova, Havlíčkův Brod, Praha-Vršovice, Žilina a v řadě dalších. Začátkem sedmdesátých let 20. století byla dokončena typizace zabezpečovacího zařízení československé výroby a pro stanice bylo používáno RZZ typu AŽD 71, které se v provozu velmi osvědčilo a od poloviny sedmdesátých let bylo aktivováno v mnoha železničních stanicích. Zpočátku byly jednotlivé výhybky a výkolejky v zamýšlené jízdní cestě individuálně přestavovány do požadované polohy (tj. každá samostatně) a až následně bylo možné jízdní cestu uzavřít a tím rozsvítit povolující znaky na návěstidle a předvesti. Tento typ RZZ byl označován jako



AŽD 71 – ovládací tlačítka cestového systému na pultě



Česká Třebová – ovládací pracoviště

individuální systém. Poslední reléové zařízení AŽD 71 bylo aktivováno 21. října 1996 ve stanici Uhersko.

CESTOVÝ SYSTÉM STAVĚNÍ DOPRAVNÍ CESTY

Pro zjednodušení obsluhy a zrychlení stavění vlakové a posunové cesty byl vyvinut cestový systém RZZ, u kterého se výhybky a výkolejky přestavují automaticky podle navolené jízdní cesty prostřednictvím počátečního a koncového tlačítka v kolejovém reliéfu, případně ještě ovládním variantního tlačítka při složitější vlakové cestě. Vzhledem k tomu, že u velkých stanic by bylo ovládní tlačítkovou volbou nejen nepřehledné, ale i složité a ovládací pult by byl příliš velký, bylo nutné najít jiný způsob ovládní. Proto bylo zvoleno řešení s číslicovou volbou, která se prováděla několika tlačítky na stole výpravčího. Stisk tlačítek v kolejové desce byl nahrazen volbou třímístného



Kolejová ovládací deska RZZ s individuální volbou



Typové elektrické stavědlo TEST

číselného kódu. Číslicová volba byla poprvé použita v České Třebové, následně například ve stanicích Praha-Holešovice, Ostrava hl. n. a dalších. První studie optimálního nasazení zabezpečovací techniky, zpracovaná koncem 70. let, ukázala, že největší problém na síti ČSD představují malé stanice, kde investičními nároky nevyhovuje zařízení AŽD 71. Proto byl Státnímu ústavu dopravního projektování (SUDOP) zadán úkol vyvinout nové typové elektrické stavědlo. Výsledkem bylo zařízení nazvané TEST (Typové Elektrické STavědlo), které mělo několik variant – A, B a C. Nejrozšířenější byla TEST-B vhodná pro menší stanice na vedlejších tratích; celkově jich bylo vyprojektováno a namontováno kolem stovky. Všechny varianty byly nasazovány do začátku devadesátých let a zařízení bylo ještě jednou typizováno jako TEST 90. Jeho nevýhodou byla ale skutečnost, že neumožňovalo zapojení do dálkového ovládní.

Srážka vlaku s osobním autem prověřila spolupráci složek IZS

Nehoda s velkým počtem zraněných osob, převrácené auto v kolejišti a únik nafty do přehrady. To vše bylo námětem prověřovacího cvičení složek IZS Karlovarského kraje s názvem Lázeňský expres – 2023, které se konalo 9. března na železničním mostě přes přehradu Jesenice.

TEXT **Petr Truhlář**

Na přejezdu se srazil osobní automobil s rychlíkem poté, co řidič auta nerespektoval výstražné znamení. Při nárazu vlaku do vozidla došlo k vykolejení vagonů a jejich vzpříčení na nedalekém železničním mostě přes vodní nádrž Jesenice. Na místě střetu zůstaly značně zdeformované železniční vozy a zcela zdemolovaný osobní automobil, který skončil převrácený na protihlukové zábraně. Ve vlaku jsou zraněny desítky cestujících, tři osoby svým zraněním podlehly. Tímto scénářem se zabývalo devět jednotek profesionálních i dobrovolných hasičů, zdravotnická záchraná služba, Policie ČR a Městská policie Cheb.

Cílem cvičení bylo prověřit soustředění sil a prostředků složek IZS v rozsahu II. stupně poplachu IZS a spolupráci složek IZS při řešení mimořádné události – železniční nehody s přítomností velkého počtu zraněných osob a únikem nebezpečných látek do vodního toku. Šlo rovněž o ověření znalosti postupů složek IZS při třídění zraněných osob pomocí metody START a odsunu raněných z místa události podle priorit, dále činnosti velitele zásahu/úseku se zřetelem na zabezpečení organizace místa zásahu a pohybu zasahujících složek v železniční dopravní cestě a činnosti pod trakčním vedením.

Při přípravě celého cvičení se kladl důraz na vytvoření skutečných reálných podmínek, za kterých by složky IZS musely zasahovat. Studenti ze Střední zdravotnické školy v Chebu, kteří se účastnili cvičení jako figuranti, byli dokonale namaskováni, což ve spojitosti s jejich emočním chováním (panika, křik, dezorientovanost) navozovalo autentičnost celého průběhu cvičení. Také poskytnutí vyřazené vlakové soupravy od Českých drah a možnost skutečného vyproštění zaklíněných osob pomocí hydraulických nástrojů byly velkým přínosem pro zasahující hasiče. Cvičení v takovémto rozsahu na železnici je potřeba provádět kvůli připravenosti a jistotě všech složek IZS při skutečném zásahu.



FOTO archiv Správy železnic

Soutěže motivují studenty k hledání řešení pro železnici

Spolupráce naší organizace se studenty dostává další rozměr. Společně s Fakultou lesnickou a dřevařskou ČZU Praha jsme vyhlásili soutěž o nejlepší návrh nového dřevěného přístřešku pro českou železnici. Hledáme také další využití pro most přes Berounku v Černošicích.

TEXT | Tomáš Johánek (s využitím TZ)

O nejlepší návrh dřevěného přístřešku soutěžili tříčlenné týmy, které tvořili dva studenti zmíněné fakulty a jeden student Fakulty stavební ČVUT, v jednom týmu působila studentka Západočeské univerzity v Plzni. Cílem bylo motivovat studenty, aby se aktivně zapojili do změny vnímání železnice a současně podpořili využití dřeva jako hlavního stavebního materiálu na vlakových zastávkách. Výsledkem jejich snažení měl být návrh nového dřevěného přístřešku, který se po splnění daných požadavků stane součástí typizovaných staveb na české železnici. Je určen pro horské a podhorské oblasti nebo chráněné krajinné a přírodní lokality, jeho

celková cena mohla být maximálně 500 000 korun, a to včetně realizace stavby. Jako materiál se mělo v maximální možné míře použít dřevo z místních zdrojů. Porota rovněž hodnotila originalitu návrhu, jeho designové zpracování, komplexnost řešení a také provedení umožňující snadnou údržbu. Odborná komise ocenila jako nejlepší návrh dřevěného přístřešku od trojice Alexandra Horáčková, Michaela Andrlová a Jan Rous.

MOST PŘES BEROUNKU NESKONČÍ VE ŠROTU

Dalším příkladem spolupráce je i studentská soutěž na další využití současného mostu přes Berounku

v Černošicích, který bude nahrazen novým v rámci blížící se modernizace trati mezi Černošicemi a Karlštejnem. Soutěž vypsal město Černošice ve spolupráci s naší státní organizací a Fakultou stavební ČVUT v Praze.

Důvody vypsaní soutěže přibližuje starosta Černošic Filip Kořínek: „Železniční most přes Berounku je součástí genia loci našeho města. Jedná se o ikonickou technickou stavbu, která na každého dýchne historií a i laik na ní vidí špičkovou kvalitu práce jejich architektů i stavitelů. Návrh na zachování části historického artefaktu přišel od městského fotografa Petra Kubína



FOTO archiv Správy železnic

a získal velkou podporu. Věříme, že najdeme dobré místo na nějakém veřejném prostranství a vhodné využití s přidanou hodnotou pro obyvatele i návštěvníky našeho města. Studentská soutěž je důležitý první krok tohoto plánu.“ Soutěž je primárně určena studentům programu Architektura a stavitelství na Fakultě stavební ČVUT v Praze, zúčastnit se jí ale mohou i studenti architektury na dalších vysokých školách. Jejím cílem je zpracovat urbanistickou a architektonickou studii na další využití části původní konstrukce železničního mostu. Principem je nalézt její nové umístění i funkci, aby zůstala zachována pro budoucnost jako připomínka významného historického inženýrského díla. „Aktivní spolupráce všech zúčastněných přináší ojedinělou příležitost vytvořit připomínku historie místa i poctu práci našich předků. Pohled studentů, kteří dokážou na tematiku nahlédnout nově a zároveň znají historický kontext, nabízí možnost vzniku zajímavého řešení“, říká Karel Hájek z Fakulty stavební ČVUT, který v tamním architektonickém ateliéru vede tento projekt. Zájemci mohou své nabídky odevzdat do 5. června. Po skončení soutěže je plánovaná veřejná prezentace všech návrhů.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

Lidé z kanceláří zachránili plánovanou výluku

Devítka zaměstnanců Správy tratí České Budějovice, jejichž běžným pracovním nástrojem je počítač, dokázala, že si stejně zručně jako s klávesnicí a myší poradí i s krumpáčem. Na jeden den vyměnila svou kancelář za nevládné podmínky zimního kolejiště.

TEXT | Radka Pistoriusová

Na počátku března se konala plánovaná výluka v Nemanicích na hlavní trati mezi Plzní a Českými Budějovicemi. V jejím rámci se vyměnily vadrné kolejnice a provedly některé další údržbové práce. Konkrétně tedy bylo nutné demontovat upevňovací kolejnic, vyjmout je, vyměnit pryžové podložky pod patu kolejnice, osadit

nové kolejnice a namontovat upevňovací. Pro zaměstnance s dlouholetou praxí jde o běžnou rutinu. Při této výluce se však projevila vyšší nemocnost dělníků zdejšího traťového okrsku, která ohrozila plánové práce. Bylo nutné improvizovat, řešení se našlo v kancelářích. Jejich osazenstvo vyrazilo do terénu.

Vedoucí provozního oddělení, vedoucí provozu infrastruktury, rozpočtář, inženýr železniční dopravy a další vyměnili na jeden den teplo kanceláře za zimní podmínky přímo v kolejišti.

Proč vůbec došlo k této výpomoci? Výluky jsou plánované několik měsíců dopředu s tím, že dopravci mají pod smlouvou objednaný autobusy pro zajištění náhradní dopravy. Zrušení výluk kvůli nemoci zaměstnanců traťové správy z terénu by vedlo k pokutám pro Správu železnic a zmaření práce všech, kteří se na celém plánování podíleli. Defektoskopické vady mají podle předpisů také povinné termíny jejich odstranění, samozřejmě podle míry závažnosti jednotlivých vad. V případě jejich neodstranění v termínu bychom museli snižovat rychlost všech vlaků do zahájení další výluky.

Zaměstnanci z kanceláří navíc nejen zachránili výluk, ale získali i velmi prospěšné zkušenosti pro lepší odhad trvání jednotlivých prací na železničním svršku. Toho mohou využít při dalším plánování výluk a opravných akcí.



FOTO archiv Správy železnic

BYLI JSME S VÁMI NA KONTAKTU 2023

Víte, co budete dělat po škole? Máme širokou nabídku zajímavého uplatnění pro každého talentovaného absolventa techniky. Chcete být u nových projektů, které změní vnímání železniční dopravy?

Studentům Univerzity Pardubice jsme ve středu 15. března na 22. ročníku veletrhu pracovních příležitostí s názvem Kontakt představili možnosti spolupráce, projekty a programy Správy železnic. Jak u nás vypadá stáž, praxe, exkurze nebo koho zrovna hledáme? To byla nejčastější témata hovorů s účastníky veletrhu. Kromě toho se vysokoškolačci hlavně nižších ročníků zajímali o studentský program, témata bakalářek a diplomek.

Zapojte se i vy do studentského programu Správy železnic a čerpejte výhody ušité na míru studentům technického oboru. Pro bližší informace nám můžete kdykoli napsat na studenti@spravazeznic.cz.

V PARDUBICÍCH SE SEŠLI HASIČTÍ KRONIKÁŘI

V sobotu 11. března 2023 se konalo v Pardubicích 3. setkání hasičských historiků a kronikářů, které uspořádala Ústřední odborná rada Historie a muzejnictví, Sdružení hasičů Čech, Moravy a Slezska. V síle zastupitelstva zdejšího krajského úřadu se sešlo kolem 40 dobrovolných hasičů, věnovali se kronikám a historii požární ochrany.



Nechyběl ani zástupce drážních hasičů, konkrétně velitel naší plzeňské jednotky Robert Kučera. Připomněl bohatou historii drážních hasičů, kteří letos slaví 70. výročí založení železničního požárního sboru. Až do roku 1952 byla požární ochrana na železnicích zajišťována pouze dobrovolnými sbory. V roce 1953 vznikly první útvary požární ochrany železnic vybavené nehdovými a požárními vlaky, které se sestávaly z železniční cisterny na 20 000 litrů vody, služebního vagonu pro mužstvo a další příslušenství a plošinového vozu, na kterém byla umístěna automobilová stříkačka PRAGA RN. Postupně se jejich vybavení modernizovalo a doplňovalo. Po roce 1990 se pak tyto útvary transformovaly, v roce 1995 vznikla Hasičská záchranná služba ČD, která se od 1. července 2008 změnila v HZSP Správy železniční dopravní cesty. Naši hasiči mají momentálně 12 jednotek dislokovaných v rámci celé České republiky, vybavených nejmodernější technikou.

Přes hory, údolí, viadukty a tunely z Liberce do České Lípy

Unikátní kamenné viadukty, tunely, romantická nádraží a nezapomenutelné výhledy do okolní krajiny, které dominuje Ještěd. To je ve zkratce železniční trať mezi Libercem a Českou Lípou. Zejména v okolí Kryštofova Údolí patří jednoznačně mezi nejkrásnější u nás.

TEXT **Tomáš Johánek**

Ve směru od České Lípy přišla železnice do Liberce v roce 1900, kdy byl otevřen její poslední úsek mezi Mimoní a dnešním krajským městem. Hlavním důvodem stavby této trati bylo zásobování Liberecka uhlím z oblasti severočeské uhelné pánve. V současné době je její význam nejen turistický, slouží také jako spojnice dvou významných měst Libereckého kraje. Naši cestu začínáme na libereckém nádraží, kterému vévodí rozsáhlá výpravní budova z poloviny 19. století, která na počátku minulého století prošla rozsáhlou přestavbou. Hned po výjezdu z Liberce se naším průvodcem prakticky na většině cesty stává Ještěd. Nejkrásnější úsek začíná za Karlovem pod Ještědem, kde vlak překonává náročný terén Ještědského hřbetu pomocí pěti tunelů a čtyř velkých kamenných mostů. Nejznámější je viadukt Novina v Kryštofova Údolí, který má délku 230 metrů a výšku 29 metrů. Přezdívá se mu také zvonící viadukt. Když po něm přejíždí vlak, vydává zvláštní zvuk, který připomíná zvonění. Za návštěvu stojí i horská obec Kryštofovo Údolí se souborem patrových domků a chalup roubené a hrázděné konstrukce. Některé se pyšní krásnými pestrobarevnými štíty. Pozoruhodný je také dřevěný raně barokní kostel sv. Kryštofa s opravenou márníci, v níž je k vidění osm obrazů Tance smrti. Ke zdejšímu turistickým atrakcím patří i muzeum betlémů, vesnický orloj nebo kašna s čůrajícím voříškem. Krátce po překonání viaduktu Novina se vlak vnoří do 815 metrů dlouhého Ještědského tunelu, který byl v době svého dokončení, tedy v roce 1900,



Dominantou Jablonného v Podještědí je bazilika minor sv. Vavřince a sv. Zdislavy

třetím nejdelším v Čechách. Za Křížany kolem trati ubývá lesního porostu a z okna vlaku se nabízejí výhledy na Ralskou pahorkatinu.

PO STOPÁCH POSLEDNÍ ARISTOKRATKY ČI TAJEMNÉ BAMBITKY

U zastávky Lvová se objevuje silueta zámku Lemberk, kde se v posledních letech natáčely hned dva známé české filmy – Tajemství staré bambitky a Poslední aristokratka. Zámek vznikl přestavbou středověkého hradu, v němž pobývala a podle legendy také zázračně uzdravovala sv. Zdislava z Lemberka. Kromě tzv. Zdislaviny světničky zaujme

při prohlídce interiérů hlavně Bajkovy sál se vzácným kazetovým stropem s vymalovanými výjevy z Ezopových bajek. Nedaleko zámku je i Zdislavina studánka. Další zastávkou, která si žádá větší pozornost, je Jablonné v Podještědí. Zdejší nejvýznamnější dominantou je barokní bazilika minor sv. Vavřince a sv. Zdislavy. Z vlaku nelze přehlédnout ani druhou dominantu města – vyhlídkovou věž bývalého kostela Narození Panny Marie. Pokud se chcete dozvědět něco více o historii železnice v tomto regionu, navštivte na nádraží v Jablonném malé železniční muzeum se zajímavými exponáty. Další zastavení při putování po trati mezi Libercem a Českou Lípou může být v Mimoní. Ta je ideálním východiskem pro dominantu zdejšího regionu – zalesněný vrch Ralsko se zříceninou hradu. Vydat se k němu můžete z Pertoltic nebo Mimoně po značených turistických trasách.

Následuje poslední významná stanice před Českou Lípou, a to Zákupy. Zdejší zámek, který vznikl v polovině 16. století na místě gotické tvrze, zažil několik přestaveb, ale také nejeden nájezd, ať už vojsk, či vzbouřených poddaných. V roce 1848 se barokní zámek stal občasným sídlem císařské rodiny, za jejíž éry byl vyzdoben nástěnnými malbami z díla skvělého malíře Josefa Navrátila. Zpestřením prohlídky zámeckých interiérů je osobní výtah z roku 1870. Součástí zámeckého areálu jsou četné hospodářské objekty a anglický i francouzský park. Jízda našeho vlaku končí na českolipském nádraží, které zdobí zcela nová výpravní budova. Tak tedy šťastnou cestu!



Asi nejznámější dominantou trati mezi Libercem a Českou Lípou je památkově chráněný viadukt Novina



Pro celou trať jsou typické cihlové nádražní budovy, tato je konkrétně na zastávce Novina



Turisty do Kryštofova Údolí přitahuje i vesnický orloj. V blízké době se bohužel přestěhuje jinam



Perla raně barokní architektury – zámek Lemberk

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



ZAKYNTHOS / TSILIVI

MARIETTA

11/12denní pobyty v oblíbeném hotelu Letecky z Prahy, Brna polopenze cena od 13 700 Kč po dotaci

KRÉTA / STALIDA

NIKO ELEN

11/12 denní pobyty v oblíbeném hotelu Letecky z Prahy snídaně (možnost dokoupení polopenze) cena od 12 700 Kč po dotaci



ČD TRAVEL

vaše cestovní kancelář

OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Drážní úřad vydal v roce 2022 celkem 272 stavebních povolení a 159 společných povolení pro stavby dráhy. Tato čísla znamenají meziroční nárůst oproti roku 2021 o 12,8 procenta. Vydáním stavebního povolení ale proces nekončí. I když se stavba rozběhne, vyžaduje pozornost ze strany Drážního úřadu až do vlastní kolaudace.

Nejvýznamnější stavby na naší železniční síti realizuje Správa železnic. Mezi ty největší, ke kterým bylo vydáno stavební povolení v roce 2022, patří projekty Modernizace trati Kladno - Kladno Ostrovec, Modernizace trati Praha Bubny - Praha Výstaviště, Elektrizace trati včetně PEÚ Brno - Zastávka u Brna, 2. etapa, Modernizace a dostavba žst. Praha Masarykovo nádraží a Optimalizace trati Karlštejn - Beroun.

Stavby takového rozsahu vyžadují zpravidla zvýšenou pozornost nejen v rámci řízení o vydání stavebního povolení, ale také v rámci následného uvedení do provozu. Kolaudaci předchází uvedení do zkušební provozu, u velkých staveb k tomu dochází po etapách a dílčích úsecích. Do zkušební provozu může být stavba navíc uvedena až poté, co splní veškeré legislativní podmínky a projde předepsanými zkouškami a revizemi.

