

MODERNÍ ŽELEZNICE

VELKÉ STAVBY JEDOU PODLE PLÁNU

S Mojmírem Nejezchlebem
nejen o realizaci staveb
v době koronavirové

02

PŘÍPRAVA JÍZDNÍHO ŘÁDU – PRÁCE NA ROK

Vyhovět požadavkům
dopracovatelů a objednavatelů
je velmi náročné

04

KRAJEM LOUPEŽIVÝCH MOŘEPLAVCŮ

Dvě severská království,
Dánsko a Švédsko, nabízejí
celou řadu zajímavostí

08



FOTO archiv Správy železnic

Ani koronavirus nezastavil přípravu staveb

I v době značných omezení běží příprava nových staveb podle plánu, některé velké projekty jsou již připraveny k realizaci. Řada dalších je pak ve vysokém stupni rozpracovanosti a dojde na ně v příštích letech. Zkrátka staví se a stavět bude i nadále.

TEXT **Tomáš Johánek**

Během letošního roku se začnou realizovat některé velké stavby, jejichž příprava je momentálně ve finále. Jedná se například o dva projekty v rámci nového programu Blendig Call, konkrétně o rekonstrukci koridorových úseků z Velimí do Poříčan, respektive z Dětmárovic přes Petrovice u Karviné na státní hranici s Polskem. „Ude o vůbec první stavbu financovanou z nového programu. Ten je zaměřený především na již dříve modernizované části koridorů,“ uvedl o rekonstrukci úseku ve středních Čechách generální ředitel naší organizace Jiří Svoboda. Mezi Velimí a Pečkami, respektive mezi Pečkami a Poříčany je navržena celková

přestavba železničního spodku i svršku. Rekonstruovaný úsek začíná v železniční stanici Poříčany, kde byla před nedávnem dokončena modernizace všech nástupišť, spojená s vybudováním bezbariérového přístupu a prodloužením podchodu pod celým kolejištěm. Nyní na to naváže rekonstrukce staničních kolejí a také více než dvacítky výhybek. V rámci stavby budou nově vybudovány odbočky v Cerhenicích a v Taticích, které budou sloužit ke zvýšení variability řízení provozu v silně vytiženém úseku. Nástupiště na zastávkách v Cerhenicích a Taticích budou tvořit konzolové desky s normovou výškou 550 mm nad temenem kolejnice a bezbariérovým

přístupem. Železniční stanice Velimí i obě zastávky získají nový informační systém a moderní mobiliář. První výluky začnou letos v červnu, celá stavba potrvá do konce roku 2022.

Na severní Moravě se opraví dvoukolejný elektrizovaný úsek tranzitního koridoru mezi Dětmárovicemi a státní hranicí s Polskem přes Petrovice u Karviné. V rámci stavby proběhne sanace železničního spodku a obnova železničního svršku, na požadované parametry budou přestavěny vybrané mostní objekty. Šest přejezdů v daném úseku projde rekonstrukcí, u některých se zmodernizuje jejich zabezpečení. V železničních stanicích

Dětmárovice a Petrovice u Karviné a na zastávce Závada se zrekonstruují nástupiště, která získají bezbariérový přístup. Navíc dostanou nové zastřešení a potřebný mobiliář. Cestujícím bude sloužit nový informační a orientační systém. V celém úseku včetně stanic se nainstaluje moderní zabezpečovací zařízení.

ZAČÍNÁ SE PRODLUŽOVAT PODCHOD V PRAZE

V květnu začnou práce na prodloužení podchodu na pražském hlavním nádraží. „Prodloužením severního podchodu za stávající 7. nástupiště dojde k podstatnému zkrácení docházkové vzdálenosti z hlavního nádraží na Žižkov a Vinohrady. Vyústění pěší trasy bude situováno do Seifertovy ulice přes komerční centrum Churchill Square. Výstup z podchodu zajistí kromě schodiště také dvojice eskalátorů a výtah, takže bude zajištěn bezbariérový přístup,“ pokračuje Jiří Svoboda. Prodloužení podchodu je řešeno tak, aby bylo možné v budoucnu rozšířit nádraží o další ostrovní nástupiště. Práce budou dále zahrnovat potřebné přeložky kolejí, stávajícího kabelového kolektoru, vodovodu a úpravy kanalizace. V prodlouženém podchodu se

současně zřídí informační a orientační systém. Součástí stavby jsou také související úpravy trakčního vedení a doplnění komunikace a pěších ploch u výstupu z podchodu. Podél části upravené areálové komunikace se rovněž vybuduje oplocení a venkovní osvětlení. Prodloužení podchodu přispěje ke zvýšení bezpečnosti a zabrání možným střetům chodců a vlaků.

Už během několika týdnů by mohla začít první etapa dlouho očekávané elektrizace tratě z Brna do Zastávky u Brna. Předmětem projektu je rekonstrukce a elektrizace přibližně desetikilometrového úseku z Brna-Horních Heršpic do Střelice. Traťová rychlost se zvýší na 120 km/h, cestující budou moci využívat dvě nové zastávky. Stavební práce by měly trvat 21 měsíců. Stávající zastávky Troubsko a Střelice dolní doplní dvě nové – Brno-Starý Lískovec a Ostopovice. Ve všech se vybudují nástupiště s výškou 550 mm nad kolejí a bezbariérovým přístupem. Stanice Střelice získá kromě vnějšího nástupiště v výpravní budově také jedno ostrovní. Přístup na ně bude z podchodu po schodištích

pokračování na straně 3



vizualizace callcall.cz

KAŽDÉ OŘ BUDE MÍT DISPEČERSKÉ PRACOVISŤE

U oblastních ředitelství naší organizace vzniknou dispečerská pracoviště železniční infrastruktury. Ta budou zajišťovat a slučovat veškeré informace ze sdělovacích, kamerových, zabezpečovacích a silnoproudých zařízení, které jsou dosud roztroušeny do mnoha pracovišť. Zároveň dojde ke zcela novému pojetí centrálního shromažďování a zaznamenávání poruch vzniklých na technologických zařízeních. Centralizace umožní lépe vyhodnocovat různé poruchy, optimalizovat jejich odstraňování, servis i následný systém obnovy a doplňování technologických zařízení.

POČET MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ LONI VZROSTL



FOTO archiv Správy železnic

Na naší železniční síti se loni stalo celkem 1060 mimořádných událostí všech kategorií, což je meziročně o 68 více. Z celkového počtu těchto událostí měla naše organizace odpovědnost za 117 z nich, což je meziročně méně. Počet loňských mimořádných událostí byl v porovnání s rokem 2018 vyšší ve všech skupinách, tedy jak v segmentu vážných nehod, tak v kategorii nehod i incidentů. Největší nárůst zaznamenala kategorie Srážka vlaku s překážkou, a to konkrétně o devět na celkem 152 srážek.

ÚTVAR INTERNÍHO AUDITU LONI REALIZOVAL 19 AUDITŮ

Na základě ročního plánu činnosti realizoval útvary interního auditu loni celkem devět řádných a deset následných interních auditů napříč organizací. Následně stanovil 47 doporučení, ke kterým management auditovaných útvarů přijal 56 adresných a termínovaných nápravných opatření. Jejich účinnost bude ověřena následnými interními audity v letošním roce. V rámci následných auditů se loni ověřilo 53 přijatých nápravných opatření ke zjištění z vykonaných auditů v roce 2018.

Velké projekty na železnici pokračují zatím podle plánu

Přes řadu současných omezení se daří připravovat i velké stavby podle plánu, u rozestavěných projektů zhotovitelé v drtivé většině dodržují stanovené termíny. Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy Mojmir Nejezchleb je optimistou a věří, že tomu tak bude i nadále.

TEXT | Tomáš Johánek

Nouzový stav vyhlášený vládou v souvislosti s bojem proti šíření koronaviru se negativně podepsal i na realizaci dopravních staveb. Máme signály o tom, že by se některé rozestavěné stavby mohly opozdit?

Na některých stavbách jsme zaznamenali jisté komplikace s dodržením termínů zejména z důvodu absence zahraničních dělníků na nich, případně kvůli složitějším dodávkám stavebních materiálů ze zahraničí. Rozhodně ale zatím nešlo o nějaká zásadní zpoždění, která by se mohla později negativně projevit v termínech dokončení těchto staveb. Konkrétně například při modernizaci části čtvrtého koridoru mezi Sodoměřicemi a Voticemi se na 14 dní zastavila ražba tunelu Mezno. Určitý skluz je také na stavbě Křižanov – Sklené nad Oslavou, kde mělo zhotovitelé sdružení v čele se slovenskou firmou problém s přepravou svých zaměstnanců ze Slovenska. V obou případech předpokládáme, že se zpoždění během příštích měsíců podaří vyrovnat. Pokud jde o nově zahajované stavby, jako například modernizaci koridoru Velim – Poříčany, máme uzavřenou smlouvu se zhotovitelem a předpokládáme, že stavební práce začnou podle plánu na začátku června. Uzavřeli jsme také smlouvu na prodloužení podchodu na pražském hlavním nádraží, kde vybraný zhotovitel nemá problém zahájit stavební práce začátkem května. Tendry a uzavírání smluv tak běží podle plánu.

Momentálně ale nevíme, jak dlouho budou pandemie a s ní spojená omezení trvat.

Přijali jsme některá opatření v oblasti výlukové činnosti – mají-li být zahajovány výluky (především dlouhé nepřetržité nebo takové, při nichž je zcela zastaven provoz a využívá se náhradní autobusová doprava), prověřujeme připravenost zhotovitelů práce realizovat a dokončit v plánovaných termínech. Tam, kde výluky aktuálně probíhají a není jistá realizace plánovaných prací a včasné ukončení výluk, prověřujeme možnost jejich předčasného ukončení a zajištění provozního stavu. Dosud jsme naštěstí nemuseli uvedená opatření realizovat. Případné posuny smluvních termínů budeme řešit s ohledem na významnost jednotlivých staveb a délku jejich realizace.

Jaké další stavby plánujeme v letošním roce zahájit?

Letos je to zejména o fenoménu Blending Call. Prvním akcí



FOTO archiv Správy železnic

ING. MOJMÍR NEJEZCHLEB náměstek GR pro modernizaci dráhy

Narodil se v roce 1963. V roce 1986 ukončil studium na Fakultě stavební Vysokého učení technického v Brně, obor Konstrukce a dopravní stavby. Poté pracoval v různých provozních profesích v rámci stavební infrastruktury ČSD a ČD. V letech 2000 až 2008 působil na Generálním ředitelství Českých drah jako ředitel odboru traťového hospodářství. Po odchodu do SŽDC se stal ředitelem odboru strategie. Současnou pozici náměstka zastává od července 2013. Má dvě děti a k jeho koníčkům patří vysokohorská turistika, lyžování a cyklistika.

realizovanou v rámci tohoto způsobu financování je již zmíněná stavba Velim – Poříčany, druhou pak Dětmárovice – Petrovice u Karviné, kterou chceme rovněž letos zahájit. Začátkem května předpokládáme otevírání obálek s nabídkami zhotovitelů pro modernizaci pardubického železničního uzlu, to je také velká stavba s náklady přes čtyři miliardy korun. I tady bychom rádi ještě letos zahájili realizaci. Z dalších investičních akcí, které jsou připravené k realizaci, bych ještě uvedl stavbu Mstětice – Praha-Vysočany, kde

máme podepsanou smlouvu se zhotovitelem a čekáme na nabytí právní moci stavebního povolení.

Vláda nedávno rozhodla o tom, že posílí rozpočet SFDI, posílí se tedy i rozpočet Správy železnic. Na jaké projekty využijeme tyto finanční prostředky?

Máme zajištěno financování všech investičních akcí plánovaných na letošní rok. Navýšené finanční prostředky tak využijeme zejména na opravy a údržbu stávající sítě.

Zmínili jste, že letošní rok bude ve znamení projektů Blending Call. Můžete našim čtenářům vysvětlit, co tento termín znamená a jak se liší financování v rámci tohoto programu od tradičních způsobů?

Blending Call je záležitost finančních zdrojů, ze kterých je kryta příprava a realizace projektů. Zvláštnost oproti klasickým způsobům financování je v tom, že polovinu plánované investice tvoří úvěr z Evropské investiční banky, u obou zmíněných projektů ještě máme k dispozici finanční prostředky z evropského programu CEF, zbytek tvoří národní zdroje. Jde vlastně o mix různých druhů financování. Stavěb, kde počítáme s využitím úvěru z EIB, máme celkem osm, dvě zahájíme letos,

zbytek v příštích letech, všechny by měly skončit do roku 2025.

Velmi sledovanou kauzou je rekonstrukce železničního mostu na Výtoni, který zůstal památkově chráněn. Jak moc to zejména časově ovlivní přípravu a realizaci opravy a kdy je reálné, že oprava začne?

Momentálně připravujeme po dohodě s Magistrátem hlavního města Prahy a památkáři architektonickou soutěž na novou podobu mostů na Výtoni. Jedním z omezujících prvků této soutěže bude právě zachovaná památková ochrana. Vybraní uchazeči se s tím budou muset popasovat. Čekají nás diskuse mimo jiné o tom, zda přes Vltavu vznikne nová tříkolejná konstrukce, nebo kombinace dvoukolejné a jednokolejné. Nejsme ale v extrémním časovém presu, příští rok chceme zahájit rekonstrukci smíchovského nádraží a chystáme současně zdvoukolejnění tratě přes most Inteligence do Krče. V rámci realizace staveb v pražském železničním uzlu musíme velmi pečlivě koordinovat výlukovou činnost a zajistit variantní trasy pro dálkové i příměstské vlakové spoje. Nejsme ve stavu, že bychom příští rok museli zadávat rekonstrukci výtoňských mostů, na druhou stranu jejich stav je takový, že bychom to měli udělat co nejdříve.





FOTO Josef Novotný

Stanice Prosenice dostala unikátní výhybky

Na počátku dubna začala rozsáhlá modernizace železniční stanice Prosenice, jejíž součástí je i unikátní pokládka nových výhybek. „Výhybky mají ojedinělý tvar, který umožňuje vyšší rychlost vlaku při jízdě do odbočky. Po dokončení stavby bude pro Správu železnic prioritou provozní ověření funkčnosti výhybek, aby mohly být schválené jako součást železniční dopravní cesty v České republice,“ uvedl generální ředitel naší organizace Jiří Svoboda. Tento typ výhybek se na české železnici použije vůbec poprvé.

Výhybky budou součástí nové kolejové spojky, která se ze současných 157 metrů prodlouží na 307 a umožní zvýšení rychlosti vlaku při jízdě do odbočky ze 100 až na 160 km/h. Jedna výhybka bude mít hydraulické závěry a druhá čelistové. Obě budou také odolnější proti opotřebení. Na úvodní etapu modernizace stanice naváže montáž nových technologií, práce na trakčním vedení a na úpravách zabezpečovacího zařízení. Tato etapa skončí do 11. července. Celá stavba bude dokončena v březnu příštího roku.

Ani koronavirus nezastavil přípravu staveb

pokračování ze strany 1

nebo výtahem. V rámci navazující druhé etapy dojde ke zdvoukolejnění a elektrizaci navazujícího úseku ze Střelice do Zastávky u Brna.

JEŠTĚ LETOS ZAČNE MODERNIZACE UZLU PARDUBICE

Do fáze realizace dospěla i modernizace pardubického železničního uzlu, která přinese mimo jiné snížení hluku a zvýšení rychlosti projíždějících vlaků. Cestujícím budou sloužit opravená ostrovní nástupiště s bezbariérovým přístupem, nový orientační systém a staniční rozhlas. Přístup na všechna nástupiště bude zajištěn podchody, které budou vybaveny také eskalátory. O bezbariérový přístup se postarají výtahy v odjezdovém podchodu. Součástí projektu je rovněž propojení přednádražního prostoru a jižní části města Pardubic, které zajistí nová bezbariérová lávka pro pěší. K rekonstruovaným nástupištím přibude nové, ostrovní, k němuž budou prodlouženy oba



stávající podchody. Druhé až páté nástupiště spojí s odjezdovým podchodem eskalátory. Dále bude rekonstruován železniční svršek a spodek, zabezpečovací a sdělovací zařízení, trakční vedení, silnoproudá technologie a mostní konstrukce. Modernizaci projde také informační a orientační systém. Se zahájením prací se počítá letos v srpnu, s dokončením v říjnu 2024.

NEZAPOMÍNÁME ANI NA VÝPRAVNÍ BUDOVY

Důležitými investicemi jsou i ty do výpravních budov. V červnu by měla začít rekonstrukce v Berouně, která bude zahrnovat novou fasádu a zateplení, novou střechu, výměnu oken a dveří, úpravu povrchů stěn a stropů, náslapné vrstvy podlah i výměnu interiérových dveří. Pro celý komplex budov se vybudují nové rozvody (kanalizace, voda, topení, elektroinstalace). Objekt osobního nádraží bude vybaven systémem chlazení a výměny vzduchu. Stavební práce se dotknou i podzemních podlaží, kde se provede nová hydroizolace stěn pod úrovní terénu, sanace sklepních prostor i odstranění vlhkosti. Rekonstrukce bude dále řešit rozšíření informačního a kamerového systému. V odjezdové hale dojde k větším dispozičním změnám, přemístění pokladen a vzniku dalších komerčních prostor. Cílem modernizace je oživení celého objektu a zvýšení cestovního komfortu. V letošním roce by měla začít rovněž rekonstrukce výpravní budovy v Českých Budějovicích.

Průzkum odhalil unikátní hrob pod budoucím kolejištěm

Po zimní přestávce pokračují práce na modernizaci a elektrizaci železniční tratě Šakvice – Hustopeče u Brna. V rámci výluky, která začala v polovině března a potrvá do konce srpna, se mimo jiné obnoví kolejiště v mezistaničním úseku.

TEXT | Tomáš Johánek



FOTO Josef Novotný (2x)

V místech, kde se staví přeložka tratě, a koleje tak povedou v nové stopě, probíhal archeologický průzkum, který odkryl mimo další cenné nálezy i hrob ze starší doby bronzové. Jeho datace je přibližně 1 800 let před naším letopočtem. Podobných hrobů je na místě víc. Za pár měsíců nad nimi bude jezdit vlak. Stavební práce momentálně probíhají na celém úseku mezi oběma koncovými stanicemi. V Šakvicích vzniká podchod, který bude spojit stávající i nově vzniklé ostrovní nástupiště s výpravní budovou a autobusovým terminálem. Na základě požadavku obce bude prodloužen pod celým kolejištěm a propojí obě části Šakvic.

Ve stanici Hustopeče u Brna dochází k přeuspořádání kolejí. Budou zde dvě kusé dopravní koleje (číslo 1 a 3) s jedním vnějším a jedním jazykovým nástupištěm a jedna průběžná manipulační kolej, která bude zaústěna do koleje dopravní. Podél stanice protéká říčka Štinkovka, kvůli jejímu záplavovému území je nutné vést koleje do stanice ve stoupání. Oproti původnímu stavu budou vyvýšeny až o jeden metr u zarážedel, průměrně v celé

stanici se jedná o 0,6 metru. Z tohoto důvodu se ve stanici budují opěrné zdi.

Díky modernizaci a elektrizaci budou moci být do Hustopeče vypravovány přímé vlaky z Brna, díky kterým odpadne současný přestup v Šakvicích. Tím by se měl postupně do roku 2025 zvýšit počet cestujících na úseku ze Šakvic do Hustopeče až na 2 250 denně. Traťová rychlost se zvýší na 85 km/h. V obou koncových stanicích se také nainstaluje nový informační systém. Díky provedeným úpravám se cestující dostanou vlakem z Hustopeče až do centra Brna za 35 minut. Stavební práce začaly loni v září, hotovo bude na počátku příštího roku.



FOTO archiv Správy železnic (2x)



Příprava jízdního řádu je práce na celý rok

Jízdní řád, tento nejdokonalejší výron lidského ducha, jak praví nesmrtelný Karel Čapek, je neodmyslitelnou součástí drážního provozu už od úsvitu veřejných železnic. Provozovatelé velmi záhy zjistili, že bez nějakého rozvrhu jízd se prostě neobejdou.

TEXT | **Alexandr Vrtěl**

Dnes je jízdní řád dokumentem, který kromě časových poloh vlaků obsahuje i další informace, údaje o stanovené rychlosti a předepsaném brzdicím procentu jsou dokonce z bezpečnostního hlediska důležitější než uvedené časy. Ale veřejnost se, zcela pochopitelně, zajímá pouze o ony časové údaje, právě na nich záleží spokojenost cestujících s jízdním řádem, který jim každoročně předkládáme. Tvorba jízdního řádu začíná vlastně už několik let předem, když organizátoři osobní dopavy promýšlejí a schvalují své záměry pro příští léta. Těmi organizátory jsou v regionální dopravě jednotlivé kraje, řada z nich si k tomu účelu založila

vlastní odnože, dálkovou dopravu v zájmu státu pak organizuje Ministerstvo dopavy. Dopravci k požadavkům organizátorů následně přidávají vlastní požadavky na provoz komerčních vlaků. Organizátoři dopavy musí své plány sladit také mezi sebou: vlaky přece jezdí i přes hranice krajů, navíc dálková doprava na všech tratích znamená pro dopravu regionální velmi silný faktor, ať už z důvodu vytváření přípojných návazností mezi dálkovou a regionální dopravou, tak i třeba z důvodu obsazování vhodných tras v jízdním řádu. Do toho všeho vstupují provozovatelé drah, mezi kterými hraje naše Správa železnic klíčovou roli, a informují hlavně

o předpokládaných stavebních pracích s největším dopadem na plány objednatelů a dopravců.

MRAVENČÍ PRÁCE PŘI ŘEŠENÍ PŘEDJÍZDĚNÍ VLAKŮ

Kromě stavebních a jiných výlukových prací v tu dobu už naši konstruktéři jízdního řádu intenzivně spolupracují při přípravě konkrétních dopravních modelů. Zejména na tratích, kde se potkává více linek osobní dopavy o různých rychlostech, to představuje zdlouhavou mravenčí práci při precizování způsobů, jakými se budou jednotlivé linky předjíždět, aby se vzájemně co nejméně zdržovaly. To vše samozřejmě při dodržení

R 1152
Praha-Malešice - Praha hl.n. - Turnov

Motorová jednotka ř. 845.0.	1	2	3	5	6	7	8
Praha hl.n.				19 04		19 20	100/101
Odb Balabenka		3				23	
Praha-Vysočany		3	19 26	3	29		
Odb Skály		6 ⁵				35 ⁵	
Praha-Satalice		2				37 ⁵	
Praha-Cakovice		4	41 ⁵	1	42 ⁵		
Měšice u Prahy		6				48 ⁵	
Neratovice	⊕	6 ⁵	55	2	57		
Všetaty	⊕	6	20 03	1	20 04		
Byšice		3 ⁵				07 ⁵	
Kropáčova Vrutice		6				13 ⁵	
Chotětov		8				21 ⁵	
Mladá Boleslav hl.n.	⊕	9 ⁵	31	10	41		
Mladá Boleslav-Debř		5				46	
Bakov nad Jizerou	⊕	3				49	
Bakov n.Jiz. město z		2	51	1	52		
Odb Zálučí		1				53	
Mnichovo Hradiště	⊕	4	57	1	58		
Loukov u Mnich.Hrad.		6				21 04	
Příšovice		2 ⁵				06 ⁵	
Turnov	⊕	3 ⁵	21 10				

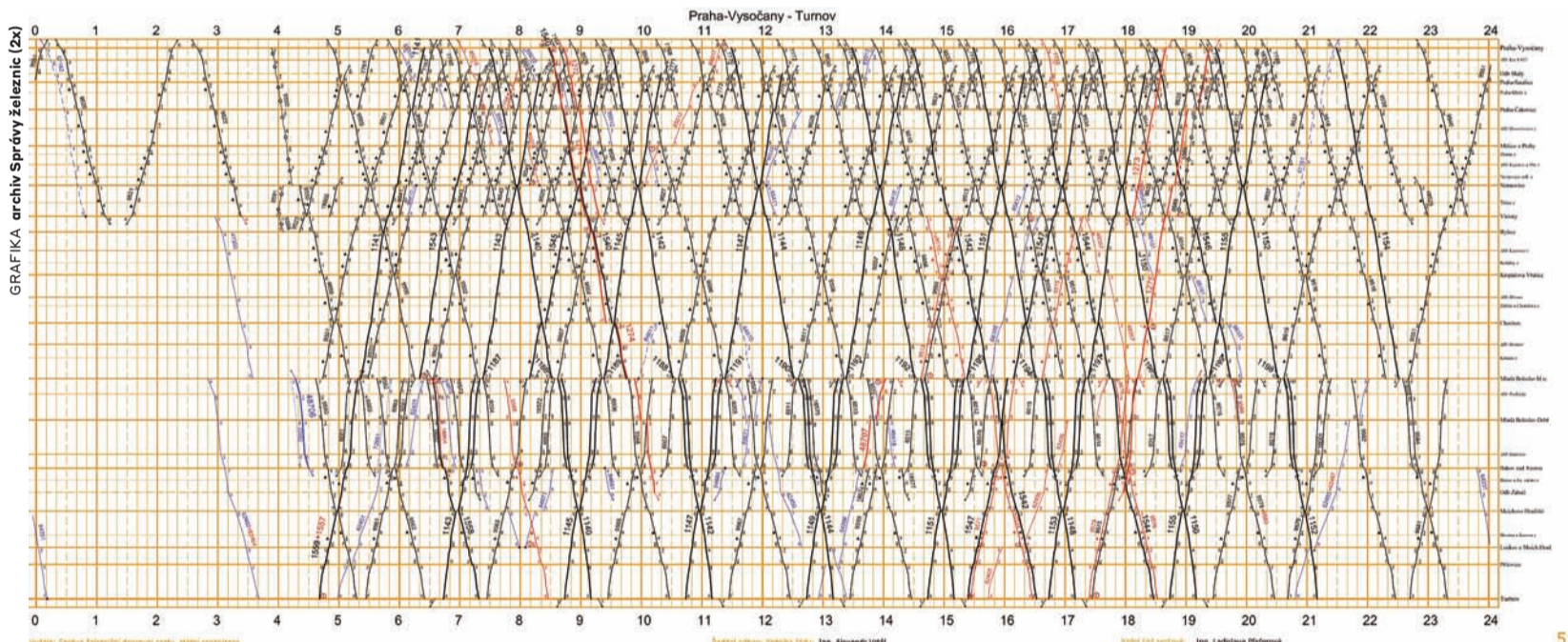
o pravidelný vjezd na obsazenou kolej

Služební jízdní řád slouží především vlakovému personálu

všech technických omezení daných reálnou infrastrukturou. A tohle všechno probíhá dlouho dopředu, už přibližně rok před začátkem platnosti grafikonu vykrystalizují jasné obrysy, které následně dopravci v lednu projednávají na mezinárodní konferenci o jízdních řádech. Jsme zemí v srdci Evropy, ať jedete, kterým směrem chcete, nejspoději po několika hodinách jízdy narazíte na pohraniční přechodovou stanicí, za níž se nalézají železnice sousedního státu. S ním se musí jízdní řád také koordinovat.

HEKTICKÉ MĚSÍCE PŘED ZAČÁTKEM PLATNOSTI

A už se blíží termín ze zákona, který říká, že nejspoději osm měsíců před začátkem platnosti musí dopravci uplatnit řádné žádosti o přiděl kapacity u přidělců; to jsme na naprostě většině železniční sítě my, Správa železnic. Pro nás to znamená začátek intenzivní činnosti: máme zhruba dva měsíce na to, abychom oněch zhruba 10 tisíc žádostí zpracovali, trasy proplekli mezi sebou a předložili dopravcům a objednatelům návrh jízdního řádu. Ten se projednává na přelomu července a srpna; není výjimkou, že na některých tratích v téhle době dojde i ke změně koncepce osobní dopavy, což znamená onu trať zkonstruovat znovu. Po uzavření projednání a zkonstruování upravených požadavků už konstruktéři začínají vyrábět pomůcky jízdního řádu: hlavně tabelární jízdní řády pro strojvedoucí, ale i tabulky jízdního řádu pro cestující. Ty je potřeba nakonec ještě zkompletovat na velké archy vývěsných jízdních řádů, zajistit jejich tisk a distribuci do všech železničních stanic, ve kterých máme povinnost je zveřejnit. A to je vše, pak nás čekají aktualizace již vydaných jízdních řádů na základě požadavků dopravců či objednatelů. Samozřejmě okamžitě startuje příprava dalšího grafikonu.



Ukázka nákrešného jízdního řádu pro trať Praha-Vysočany - Turnov

Intelligentní kamery míří na dalších 14 přejezdů

Od 18. května se spustí provoz dalších inteligentních kamer na železničním přejezdu. Po pilotním projektu v Úvalech u Prahy tak začne fungovat druhý systém v Uhersku a bude monitorovat přestupky řidičů. Záznamy z tohoto zařízení pomohou Policii ČR.

TEXT | **Marek Illiaš**

„Jak jsme již dříve avizovali, nejedná se o represivní, ale preventivní krok, ke kterému nás vede stále vysoký počet velmi neukázněných řidičů, kteří se na přejezdech chovají riskantně. O tom, že se

nejedná o skrytou šikanu řidičů, svědčí i fakt, že seznam přejezdů, na kterých budou tato zařízení fungovat, je veřejně dostupný,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Záznamy ze stávajících kamer na přejezdech dosud neumožňovaly přímo pokutovat protiprávní chování řidičů. To se nyní mění. Systém, jehož pilotní program začal v Úvalech u Prahy před více než dvěma lety, umí nejen zaznamenávat dění na přejezdech, ale výstupy

z něj umožní pokutovat neukázněně řidiče. Kamerové systémy mohou být v rámci dohody a spolupráce s příslušnou obcí doplněny i o radar, který bude v době klidového režimu přejezdu zaznamenávat překročení nejvyšší povolené rychlosti při průjezdu silničních vozidel.

Popsaná technologie bude nasazena na 14 přejezdech, především na železničním koridoru mezi Pardubicemi a Ostravou a také na vybraných regionálních tratích, např. Žďárec u Skutče - Svitavy. Na prvním přejezdu v Uhersku začne systém fungovat už po 18. květnu letošního roku. Na zbylých místech budou kamery aktivovány ve druhé polovině července. Celkové náklady na dovybavení těchto 14 přejezdů dohledovým zařízením, a to včetně softwarového vybavení, přesáhly částku pěti milionů korun.

Druhá fáze instalace těchto inteligentních kamer, ve které se vybaví zcela novým zařízením dalších 16 přejezdů po celé ČR, proběhne s ohledem na projektovou přípravu, územní řízení a vlastní realizaci do konce příštího roku.



FOTO archiv Správy železnic

Most u Červené nad Vltavou

Jednou z cest k nastartování ekonomického rozvoje po krachu na Vídeňské burze v roce 1873 byl i projekt tzv. Českomoravské transversální, dnes bychom řekli tangenciální, dráhy spojující několik tratí radiálně směřujících z Vídně.

TEXT **Marek Binko**

Českou část od Domažlic po Jihlavu realizoval a od počátku i provozoval rakouský stát, moravskou část z Okříšek až po Trenčianskou Teplou na Slovensku zadal Společnosti státní dráhy (StEG). Zákon o stavbě dráhy byl přijat v roce 1883 a do šesti let byly všechny úseky v provozu. Největší stavbou na celé transversálce bylo bezesporu přemostění hlubokého údolí Vltavy u Červené nad Honsovým, resp. Šejharovým mlýnem. Se stavbou mostu se začalo v listopadu 1886. Nejprve byly vyžděny menší kamenné oblouky, po jednom na každé straně mostu, následně pak dva 60 metrů vysoké kamenné pilíře ze dna údolí. Montáž tří ocelových trámových příhradových konstrukcí z Pražské mostárny, každé o délce 84 metrů, začala v létě roku 1889, nejprve z písecké, posléze z tábořské strany. Prostřední pole

bylo, poprvé v českých zemích, smontováno letmou montáží bez použití lešení, tedy z již vybudovaných krajních mostních polí. Hmotnost ocelové konstrukce je 940 tun a k jejímu smontování bylo zapotřebí 329 tisíc nýtů.

Provoz přes most byl, stejně jako na celé trati z Tábora do Písku, zahájen 21. listopadu 1889. Most je dlouhý celkem 280 metrů a svou výškou 65 metrů se stal ve své době druhým nejvyšším v Rakousko-Uhersku, hned po slavném Trisannabrücke na Arlberské dráze z Innsbrucku do Bludenzu. V českých zemích je nejvyšším železničním mostem stále, byť jeho výšku dnes skrývají vody orlické přehrady. Před jejím napuštěním nejen že musel zmizet mlýn i se sousedním velmi populárním penzionem Skleněný zámeček, ale pro zpevnění musely být do poloviny výšky obezděny i oba



vysoké pilíře. Zajímavostí je, že v 50. letech byl most vojensky střežen ze strážního domku postaveného těsně vedle přemostění na jeho tábořské straně.

Most nebyl nikdy rekonstruován, má stále původní ocelovou konstrukci, což z něj činí unikát. V letech 1958 až 2016 byl také chráněn jako kulturní památka. Poslední obnovou

nátěru provedla specializovaná firma z Jugoslávie v letech 1979–1981. Traťová třída je dlouhodobě snížena z C3 na B2, což prakticky vylučuje provoz nákladních vlaků, a rychlost je omezena jen na 30 km/h. Překročená životnost mostu se tak projevuje na jeho velmi špatném stavu, a proto se také připravuje jeho náhrada zcela novou konstrukcí.

Co se děje v regionech

REKONSTRUKCE NÁDRAŽÍ VE STRAKONICÍCH JE V POSLEDNÍ FÁZI



Ve Strakoncích probíhají práce na poslední části výstavby dopravního terminálu. Tou je rekonstrukce výpravní budovy. Už dříve naše organizace opravila stanicí a město postavilo autobusový terminál. Poté, co skončí obnova výpravní budovy, dostane toto jihočeské město plnohodnotný dopravní uzel.

V rámci stavebních prací bude rozšířen současný vchod do budovy, nově bude také bezbariérový. Řada prvků, jako například okna, byla vyměněna, cílem rekonstrukce je však vše co nejvíce přiblížit původnímu vzhledu, o který v průběhu let nádražní budova kvůli různým přístavbám přišla. To vše při zachování základního požadavku – poskytovat služby odpovídající současnosti za nezbytné bezbariérovosti a přístupnosti pro všechny cestující.

Výrazných změn doznaly vnitřní prostory. Zmizelo zde hodně příček a díky tomu vznikl velký vzdušný prostor – odbavovací hala pro cestující, jejíž rozloha je celkem 255 metrů čtverečních. Lavice na sezení nabídnou zhruba 40 míst. Většina prostor ve druhém podlaží bude přeměněna



na budoucí kanceláře. K dispozici zde bude i jedna větší zasedací místnost, dále denní místnost pro dopravce a nocležny s hygienickým zařízením, jídelnou či kuchyňkou.

Ze sousedství výpravní budovy již zmizel přístavek, který nebyl původní a ve kterém bylo zázemí pro zaměstnance provozu a nádražní restaurace. Obojí neodpovídalo současným potřebám. Oproti dnešnímu stavu bude budova zateplena, nová fasáda bude plně odpovídat historickému rázu. Zajímavostí jsou i rozsáhlé podzemní prostory, kde byl původně kryt civilní ochrany, nově tady budou archiv a sklady.

MIKULÁŠOVICE MAJÍ ZREKONSTRUOVANOU STANICI



Dolní nádraží v Mikulášovicích dostalo moderní podobu. Cestující zde mohou využívat zvýšená nástupiště, nové zabezpečovací zařízení zase zkrátílo křížování vlaků. Úpravami prošlo také několik železničních přejezdů. Práce probíhaly od loňského března, po stavební stránce bude hotovo v červenci. Ještě letos začne oprava výpravní budovy.

Stanicí tvoří i po rekonstrukci tři dopravní koleje. Vlaky na trase Rumburk – Šluknov – Mikulášovice dolní nádraží – Dolní Poustevna mohou využívat buď vnější nástupiště u koleje číslo 1 před výpravní budovou, nebo kolej číslo 2 u poloostrovního nástupiště. U něj zastavují také spoje jezdící do Panského a Rumburku z koleje číslo 3. Všechny nástupní hrany mají normovou výšku 550 milimetrů nad kolejí a délku 90 metrů. Příchod k vlakům



je plně bezbariérový, cestující se dostanou na poloostrovní nástupiště přes centrální přechod, který bude zabezpečený výstražnou signalizací.

Dosavadní ruční přestavování výhybek nahradilo nové zabezpečovací zařízení. Tím se výrazně zkrátí doba nutná pro křížování vlaků. V celé stanici se instalovalo nové osvětlení a také mobilizér. Rekonstrukcí prošel i informační a orientační systém. Vedle staničního rozhlasu přibyla rovněž informační tabule s odjezdy vlaků. Na železničním přejezdu v obvodu stanice a na silnici III/2674 mezi zastávkami Vilémov u Šluknova a Horní Poustevna doplnila výstražné kříže světelná a zvuková signalizace.

NOVÉ ESKALÁTORY NA OSTRAVSKÉM HLAVNÍM NÁDRAŽÍ

Na konci dubna začal zkušební provoz čtveřice nových eskalátorů na ostravském hlavním nádraží. Pohyblivé schody umožní pohodlnější přístup z odbavovací haly do nadchodu, který spojuje jednotlivá nástupiště ve stanici. Práce probíhaly od loňského srpna.

Nové eskalátory doplní výtahy, které byly v odbavovací hale hlavního nádraží vybudovány v roce 2017. Cestující je budou moci využívat jak při pohybu mezi jednotlivými podlažími výpravní budovy, tak zejména při cestě k vlakům. Tím došlo k významnému

zlepšení dostupnosti a komfortu přístupových tras z haly k nástupištím a zpět.

Pohodlný přístup cestujících od pokladen do druhého podlaží dosud zajišťoval pouze jeden eskalátor, který byl z obou stran obklopený pevnými schodišti. V rámci prací nejprve došlo k demontáži původního eskalátoru a vestaveb pod ním a pod schody. Následovalo odbourání pravého schodiště, vybourání části stropu, několika příček a také stropu suterénu. Poté už mohla být vybudována dvojice pohyblivých zařízení, kterou doplňuje jedno schodiště.

Řezání a bourání železobetonových konstrukcí, které si vyžadovalo složité statické podchycení, probíhalo výhradně v nočních hodinách o sobotách a nedělích tak, aby nerušilo cestující. Eskalátory o šířce jednoho metru umožní obousměrný provoz mezi prvním a druhým podlažím. Na ně navazuje další dvojice pohyblivých schodů o šířce 80 centimetrů, které nahradily dosavadní schodiště. Cestující se po nich dostanou do třetího podlaží, které se nachází v úrovni staničního nadchodu.



**BATELOV
12. března**

V podvečerních hodinách přejel při posunu ve stanici Batelov posunový díl složený z lokomotivy řady 742 a nákladních vozů přes příčný pražec ukončení kusé koleje a narazil do odstaveného nákladního automobilu. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 620 tisíc korun.

**OSTRAVA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ
13. března**

Při podvečerním posunu ve stanici Ostrava hlavní nádraží se srazil posunový díl složený ze dvou lokomotiv řady 742 a nákladních vozů se stojícím motorovým vozem řady 842. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 800 tisíc korun.

**BENEŠOV U PRAHY – POSTUPICE
25. března**



Po poledni se na železničním přejezdu mezi stanicemi Benešov u Prahy a Postupice střetl dodávkový automobil dopravní zdravotní služby FIAT Ducato s osobním vlakem 19113, kterým byl motorový vůz 810.184. Lehce zraněn byl převážený pacient. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 150 tisíc korun.

**ŽDÍREC NAD DOUBRAVOU
27. března**



Nad rámem se na železničním přejezdu v obvodu stanice Ždírec nad Doubravou střetl kamion MAN TGX s osobním vlakem Regionova 814.049. Zranění byli strojvedoucí a řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor, které bylo v době jízdy vlaku v činnosti. Škoda byla předběžně vyčíslena na 2,7 milionu korun.

**NEZVĚSTICE
2. dubna**

V podvečerních hodinách došlo po zastavení vlaku R 664 ve stanici Nezvěstice k požáru lokomotivy 242.276. Strojvedoucí se při lokalizaci požáru nadýchal zplodin a byl odvezen zdravotnickou záchrannou službou do nemocnice na pozorování. Škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc korun.

Jedeme do Daňka aneb osud jedné vlečky

Všechno je jinak. Tahle floskule starověkého mudrce jistě vytane na mysli návštěvníkovi pražského Karlína jdoucímu Perneroovou, Šaldovou, Křížíkovou či Thámovou ulicí. Vždyť přece tady bylo jedno z center pražského strojírenství! A vida: všechno je jinak.

TEXT | Pavel Schreier

Na místě kotelny a strojovny stojí kanceláře a studia, lisovna se převlékla za obytný dům, mediální vydavatelství sídlí v bývalé kotlárně a 140 metrů dlouhou halu střížny plechu ozdobil nápis Corso Karlín. Více než dnešního návštěvníka by současný vzhled asi udivil pana Čeňka Daňka, jenž právě tady v roce 1854 zahajoval provoz své strojírenské firmy. Té se dařilo: od roku 1872 již „Akciová společnost, dříve Breitfeld, Daněk a spol.“ překročila meze regionálního významu. Fúze v roce 1921 přivedla na svět podnik Českomoravská Kolben, známý od roku 1927 jako ČKD. Karlínské části se dostalo po válce titulu ČKD Dukla, jenž jí vydržel až do samého konce v roce 1990. Prospěrující podnik produkoval žádané zboží, jež bylo třeba od firemní expedice dopravit k příjemci. Časy kamionů jsou ještě daleko, v úvahu přichází jen železnice. A pokud možno pak napojení přímo na ni. „Daňkova“ měla štěstí: za továrním plotem vedly koleje Společnosti státní dráhy. Takže výhybka, zřízená v km 407,815 druhé traťové koleje Libeň – Praha státní nádraží (dnes Masarykovo), dovedla vlečkovou kolej o maximálním spádu 26 % přímo do továrního areálu. Obsluhu zajišťovala pražská stanice, bezpečnost jistila jen telefonická domluva výpravčích.

ROSTOUCÍ PROVOZ SI VYŽÁDAL LEPŠÍ ZABEZPEČENÍ JÍZDY VLAKŮ

Rostoucí dopravní intenzitě přestával tento systém vyhovovat. Zásadní změna přišla 14. 12. 1922: aktivace traťového zabezpečení. Stávající mezistaniční oddíl rozdělilo hradlo 1 (později Sluncová) na dva oddíly traťové



a do zabezpečení pojalo i vlečku. V km 407,829 byla zřízena stavědlová budka s pákou závor-níku pro výkolejku, výhybku 1 a seřadovací návěstidlo, hradlovým přístrojem (tři hradlové vložky a hradlové relé) a telefonem. Řídící přístroje v obou přílehlých stanicích prošly odpovídající úpravou. Detaily jdou nad rámec tohoto textu, tak se spokojme s informací, že na vlečku začaly jezdit vlečkové vlaky, tam tažené, zpět sunuté. Obsluhu zabezpečovacího zařízení vlečky a komunikaci s výpravčími zajišťoval vlakvedoucí, který oběma výpravčím oznamoval uzavření vlaku na vlečce a hlavně uvolnění traťové koleje. Systém fungoval téměř 60 roků, přesně do 28. května 1981, do aktivace autobloku mezi stanicemi Praha-Libeň horní nádraží a Praha střed. Posunutím vjezdového návěstidla od Libně před odbočnou výhybku vlečky se „Daňkova“ ocitla v obvodu stanice Praha střed, což přineslo zásadní proměnu její obsluhy. Letitou elektromechaniku vystřídal elektromagnetický

zámek na ovládacím pultu na Hrabovce, jehož klíčem vybavený vedoucí posunu provedl nutné manipulace s výkolejkou a odbočnou výhybkou. U té byl zřízen elektromagnetický zámek pro výsledný klíč. Vedoucí posunu též hlásil výpravčímu uvolnění izolovaného úseku.

HISTORIE VLEČKY SE UZAVŘELA NA KONCI 90. LET

Čas však této novince nepopřál dlouhého žití. Nová ekonomická pravidla znamenala pro ČKD Dukla zprvu útlum, později ukončení výrobních aktivit. Jízdy na vlečku se začaly stávat mimořádností, až ustaly zcela. Dne 10. 12. 1998 zrušil Drážní úřad rozhodnutím č.j. I-2176/98DÚ/O-Se pro vlekoucí ČKD Dukla tzv. Úřední povolení pro provozování dráhy. Zánik de iure doprovodila při budování Nového spojení i fyzická likvidace. Kniha osudů jedné pražské vlečky se definitivně uzavřela; věta Jedeme do Daňka zaznívá už jen při vzpomínkách pamětníků.

Křížovka o ceny

Řešení v podobě názvů dvou našich nádraží

posílejte do 18. května na tradiční adresu: redakce@szdc.cz. Na tři z úspěšných luštitelů opět čeká knižní publikace podle vlastního

výběru. Březnová tajenka zněla: Ohnič, Červená Voda. Cenu od nás dostanou Anna Hadašová, Jan Kůrka a Hana Skoupá.

	OBEC U CHRUDIMI	ASIJSKÝ STÁT	ZKRATKA ITAL. LIRY	VIDINA VE SPÁNKU	SLEPIČKA	ZBOHATLÍCI (HANĽ)	POHÁDKOVÁ BYTOST	KRUTÝ ČLOVĚK	TERÉNNÍ BĚH	ZN. CHROMU	ZKRATKA EVROPSKÉ UNIE	AMER. BASKET-BALOVÁ ASOCIACE	FR. ATOL	VKLAD	ČAJ
ANGL. BLÁŽENOST						POHYB TÁGEM V KULEČNÍKU					TYKAJÍCÍ SE CENY				
MEDDOJED KAPSKÝ						ČESKÝ ARCHITEKT					SLAVNÝ VLÁMSKÝ MALÍR				
						CITOSLOVCE BZUCENÍ					VSUNUTÍ				
1. část tajenky										SETNOUTI	NEJMENŠÍ BUVOL				
											MALÝ SÁL				
ZN. OSMIA			ZÁSTUPY	SPZ PRAHY-ZÁPAD			SLOVEN. JEHLA	HADÍ CITOSLOVCE				ZÁKLADNÍ ČÍSLOVKA			
				ŘECKÁ BOHYNĚ DUHY				ELEKTR. NABÍTA ČÁSTICE				TRUPY (SLOVEN.)			
	KÓD SALVADORU	PODĚKOVÁNÍ				ŘÍMSKY 3			ODTÁT				VĚNOVANÝ PŘEDMĚT	RUSKÉ UKAZOVACÍ ZAJÍMENO	DOBA
		SLOŇÍ ŽUB				SPZ OKRESU BLANSKO			SPZ ROKYCAN						
VRUBOUN POSVÁTNY															
KŘESTNÍ JMÉNO VYNÁLEZCE DŽÍNSŮ					ZAKALENO										
PRVEK ARCHITEKTONICKÝ															BÁJINÝ LETEC

Jak získat zaměstnance? Našli jsme cestu

Zástupci organizačních jednotek ve spolupráci s personálním odborem GŘ připravují řadu projektů zaměřených na žáky a studenty partnerských škol. Iniciátorem dvou projektů realizovaných na jihu Moravy je náměstek ředitele OŘ Brno Tomáš Rolník.

TEXT | Eva Rubešová

Ve spolupráci s personálním odborem jste plánovali účast na některých pracovních veletrzích, jako je například Profesia Days v Brně, který se kvůli hrozbě z onemocnění COVID-19 nekoná. Někteří organizátoři nabízejí virtuální kariérní dny. Jak se na tuto alternativu díváte?

Mimořádná doba si žádá mimořádná řešení. Virtuální prohlídky jsou podle mě cenným pomocníkem při získání prvotních informací a pocitů, osobní kontakt však nahradit nedokážou. Je to stejné, jako když se procházíte cizím městem prostřednictvím Street View na Googlu při plánování své cesty za dobrodružstvím. Nikdy nevíte, jestli ono místo opravdu stojí za to, dokud jej nenavštívíte.

Kromě veletrhů pravidelně navštěvujeme Dny otevřených dveří ve školách. V čem spatřujete největší přínos osobních kontaktů se žáky základních či středních škol a studenty vysokých škol?

Největší přínos je v možnosti vést dialog a diskutovat o reálných problémech, a to na všech úrovních škol. Nejdůležitější je podle mě kontakt žáků a studentů s praxí. Velmi rychle poznají, kdo dané problematice rozumí a je odborník a kdo je pouze teoretik. Když lidem ukážete praktické využití teorie, snáze ji pochopí a rychleji se jí naučí. Je to

jako s matematikou. Pokud nejste matematicky nadaná, většinu definic pochopíte až u řešení příkladů.

Vraťme se ke Dni otevřených dveří v Kuřimích. Kde se tento nápad vzal a jak celý den probíhal? Plánujete další ročník této úspěšné akce?

Chtěli jsme se s kolegy přiblížit veřejnosti a představit činnosti Správy železnic, a to průřezově ve všech odvětvích. Chtěli jsme, aby zájemci měli možnost nahlédnout tzv. pod pokličku a na vlastní oči se přesvědčit o doslova high-tech zařízeních, která máme. Zpřístupnili jsme proto zájemcům dopravní kancelář, prostory stavědlové ústředny, trafostanice, přistavili moderní drážní vozidla pro údržbu a opravy tratí i hasičskou techniku, a to vše s výkladem a řadou doprovodných akcí. Podobnou prezentaci jsme před pandemií plánovali ve více regionech tak, abychom přilákali veřejnost k železnici, nadchli děti pro studium technických oborů a nabídli pracovní příležitost v perspektivním oboru. Až nasbíráme dostatek zkušeností, rádi bychom podobnou akci uskutečnili i na hlavním nádraží v Brně.

Jaké projekty v rámci spolupráce se školami považujete za přínosné jak z pohledu naší organizace, tak i z pohledu partnerské školy?



FOTO archiv Tomáše Rolníka

Popřípadě jaké nové projekty navrhujete?

Navrhují a podporuji zapojení odborníků z praxe do výuky, ať už pravidelné, nebo formou výběrových přednášek. Podporuji stáže vysokoškolských studentů i praktickou výuku žáků ve stanicích z těch pár středních dopravních škol, které zbyly. Pro ostatní studenty bych si přál uspořádat příměstský tábor, v rámci kterého bych je rád seznámil s průřezovými činnostmi infrastruktury i řízením provozu. Představte si, že vás jeden den odveze MVTV do stanice, kde si vyzkoušíte západkovou zkoušku na výhybce, zkusíte její ruční obsluhu, obsluhujete PSt i úsekový odpojovač a další den nahlédnete do tajů řízení provozu na cvičném sálu

CDP. To by bylo, abychom studenty nenalákali na technické obory.

Jak vy osobně hodnotíte práci ve Správě železnic? Co vás nejvíce motivuje? A co byste vzkázal absolventům partnerských škol, které se snažíme získat pro práci v naší organizaci?

U Správy železnic pracuji od svých 20 let. V letech 2010 až 2017 jsem sloužil jako výpravčí. Osobně považuji tuto práci za jednu z nejkrásnějších – nikdy nevíte, co vás na směně potká, a pokud děláte v uzlu nebo řídíte traťový úsek na CDP, žádná směna není stejná. Studentům přeji, aby dělali cokoli, co je bude bavit a naplňovat. Jen tak podle mě budou šťastní.

Záchrana lidského života měla přednost

Den jako každý jiný. Výpravčí Ondřej Holeček nastoupil v 6:50 na svou další službu ve stanici Chrastava na severu Čech. V tu chvíli však rozhodně netušil, co se zde za pár hodin odehraje. Na tuto směnu určitě dlouho nezapomene.

TEXT | Eva Rubešová

Přibližně v 9:30 zazvonil na výpravčího náhodný kolemjdoucí, který mu sdělil, že přímo před vchodem do nádražní haly leží starší dáma, která potřebuje pomoc. Bez váhání vyběhl z dopravní kanceláře, aby zjistil, co se stalo. Když viděl paní, kterou navíc znal, ležet bezvládně na zemi, požádal svědka, aby povolal záchranku a držel mu telefon u ucha, aby mohl komunikovat

s operátorem a měl volné ruce. Bezprostředně po svém příchodu zjistil, že paní nedýchá, nemá srdeční tep a ani nereaguje na štipnutí. Podle pokynů operátora zahájil masáž srdce, kterou prováděl asi sedm minut až do příjezdu Policie ČR.

Policisté měli v autě defibrilátor, který jim mladý výpravčí pomohl nasadit na tělo ženy, a přitom stále komunikoval s operátorem

záchraně služby až do doby, než přijel lékař z Liberce. Po jeho příjezdu šel připravit vlakovou cestu pro vlak, který mezitím čekal před vjezdovým návštěvníkem.

Nikdy předtím Ondřej Holeček nemusel první pomoc poskytovat. Teoretickou část si ale prošel hned několikrát. Poprvé se se základy

zdravovědy seznámil už během svého studia na Střední průmyslové škole v Děčíně, potom také v autoškolě. O tom, jak správně poskytnout první pomoc potřebným, se detailně seznámil v rámci školení v naší státní organizaci. Bohužel i přes poskytnutí včasné a správné první pomoci a přivolání složek integrovaného záchranného systému se paní nepodařilo oživit.

Ondřej Holeček se vlaky a železnicí nechal okouzlit už v dětství, a to i přesto, že ani jeden z rodičů na dráze nepracoval. Z koníčku malého kluka se stalo celoživotní poslání. Jako střední školu si vybral právě tu děčínskou, kde vystudoval obor Železniční doprava a přeprava. Po složení všech odborných zkoušek nastoupil v naší organizaci na pozici výpravčího. Dnes můžete Ondřeje Holečka potkávat ve stanici Chrastava, kde slouží a získává zkušenosti. V budoucnu by se rád stal dispečerem vlakové dopravy.

FOTO archiv Ondřeje Holečka



KARIÉRNÍ DEN NA ČVUT

Na začátku tohoto roku jsme měli ambiciózní plán – zúčastnit se téměř všech pracovních veletrhů, které se v této zemi pořádají jak na půdě partnerských vysokých škol, tak i mimo ni. Cílem bylo přiblížit se více veřejnosti, zejména mladým lidem na středních a vysokých školách a těm představit naše činnosti a vybrané profese na železnici. Kvůli hrozbě z nového onemocnění COVID-19 se většina takových akcí zrušila.

Co ale dělat s entuziasmem a energií, které jsme vložili do přípravy veletrhů? Odpověď jsme záhy dostali u našich partnerů na Dopravní fakultě ČVUT, kteří původně plánovali na 8. dubna zorganizovat každoroční Kariérní den. Místo klasické akce v prostorách školy se tak konal virtuální veletrh pracovních příležitostí. Za čtyři hodiny jsme se spolu s dalšími osmi firmami společně prezentovali tisícovce studentů. Ti měli možnost se virtuálně potkat se špičkovými odborníky z naší firmy a chatovat o tom, co je zajímavé.

Kromě toho studenti zjišťovali, jaké jsou možnosti stáží a odborná podpora při zpracování bakalářských a diplomových prací. Výhodou virtuálního světa je, že se studenty můžeme



FOTO Fakulta dopravní ČVUT (2x)



i po skončení oficiální části akce dále komunikovat. Někteří z nich se nám totiž ozvali druhý i třetí den poté a my s nimi zůstáváme v kontaktu. Uvědomujeme si, jak důležité je být podporou studentů při jejich studiu.

Více informací o Kariérním dni 2020 najdete také na stránkách Dopravní fakulty ČVUT: akce.fdcvut.cz/karierni-den-2020. Mimo jiné si zde můžete prohlédnout také almanach s nabídkou všech firem, které se do této akce zapojily. Informace o dalších aktivitách v rámci spolupráce se školami naleznete na studentském webu www.szdc.cz/studenti. Kromě plánovaných akcí, eventů a zpráv jsou zde informace o nabídce stáží a bakalářských a diplomových témat.

Oddělení vzdělávání personálního odboru děkuje všem za spolupráci na přípravě a účasti na Kariérním dni 2020.

Eva Rubešová

Pohádkové toulky krajem loupeživých mořeplavců

Není v Evropě mnoho států, jejichž forma vlády je jiná než republika. Ale právě návštěva zemí s alternativními státními zřízeními může být velmi obohacující. Proto vyrážíme na krátkou exkurzi do dvou severovýchodních království, Dánska a Švédska.

TEXT | Jaroslav Cetkovský

Vlakem s několika přestupy přes Německo se dostáváme do Odense, studentského města na ostrově Fyn. To se pyšní národním muzeem železnic. Sběrka vzorně udržovaných exponátů, mezi nimiž nechybí slavné nohobky, je vskutku výjimečná. Čím? Můžete v něm totiž probádat i interiéry vystavených vozů. Stačí tak naskočit do některého z nich a našet se dobovou atmosférou o více než století nazpět. No řekněte, kde jinde si můžete sednout v kupé přímo vedle slavného Andersena! Není bez zajímavosti, že autor známých pohádek byl železničím coby tehdy nastupujícím technickým výtvarníkem uchvácen a rád o její kráse psal. Na největším dánském ostrově Sjælland zastavujeme v Roskilde. Kolem cihlové katedrály, mauzolea dánské královské rodiny, směřujeme do muzea vikingských lodí. V něm obdivujeme výstavu pěti originálních, téměř tisíc let starých pozůstatků plavidel, nalezených v roce 1962. Venkovní areál je přístavem několika věrně zrekonstruovaných korábů mořských nájezdníků, jejichž výpady ovlivnily vývoj v celé Evropě.

MALÁ MOŘSKÁ VÍLA A SVOBODNÉ MĚSTO LÁKADLY METROPOLE

Konečně jsme v Kodani. A jak lze dánskou metropoli charakterizovat ve dvou odstavcích? Jako živé přístavní centrum s kanály posetými výletními plachticemi a velkolepými paláci s ještě velkolepějšími, zelení oplývajícími parky, ideálními pro piknik. A kamkoliv se hne, řinčí zvonky všudypřítomných jízdních kol. Na první pohled divočina, po hlubším poznání dokonalá symbióza.

Značné popularitě se mezi turisty těší nábřeží Nyhavn, které je lemované pestrobarevnými domy ze 17. a 18. století. Právě zde lze začít některou z vyhlídkových plaveb za největší atraktivitou nejen Kodaně, ale i celého Dánska. Je jí bronzová socha malé mořské víly, která vznikla – jak jinak – na motivy světoznámého autora pohádek. Naopak trochu



Malebné nábřeží Nyhavn v Kodani



Válečná ponorka U3 v námořním muzeu v Malmö



Socha malé mořské víly při promenádě Langelinie

ukrytá je Christiania, marihuana „provoněná“ alternativní čtvrť, která návštěvníkům nabízí jedinečnou sondu do života místních squatů. Ti ji dokonce oficiálně považují za své nezávislé svobodné město! Zbývá čas i na koupání, nasedáme tak do plně automatického metra a vyrážíme na západ města do Kastropu. Po chvíli pobytu v moři usedáme s plechovkou Carlsbergu na písčitou pláž a vzhlížíme k unikátnímu mostu, který se chystá zanedlouho pokorit.

DÁVNÝ SYMBOL MOCI VDĚČÍ ZA POPULARITU SHAKESPEAROVÍ

Ale nepředbíhejme! Nejprve míříme po pobřeží Øresundského průplavu na sever za dílčím cílem. Tím je renesanční hrad Kronborg. Největšího významu tato dominanta města Helsingør nabyla v 15. až 19. století, kdy z ní Dánové vybírali poplatky za lodě vstupující do úžiny a vytvářeli severské aliance. Proto se hrad tehdy stal symbolem dánské moci. A říká vám něco Elsinore, anglická verze názvu města? Správně. Tak právě tady byla vyřčena ona památná věta: Být, či nebýt? v jednom z nejslavnějších dramát vůbec, Shakespearově Hamletovi. Díky němu se stalo literárně známé sídlo dánské královské rodiny věčným.

Do Švédska je to lodí pouhé čtyři kilometry. V Helsinborgu je vlakové nádraží situováno přímo v přístavu, což je výhoda pro plynulé pokračování do skandinávského vnitrozemí. Nasedáme do fialové vlakové soupravy a míříme podél průplavu na jih do Lundu. Toto univerzitní město je známé především

prekrásnou gotickou katedrálou. Ta byla postavena již v roce 1103 a ve své době byla sídlem největšího arcibiskupství v Evropě.

ŠVÉDSKÝM PENDOLINEM PO SLAVNÉM MOSTĚ

Hlavním sídlem prozkoumávaného švédského regionu Skåne je Malmö. Nedaleko pod nejvyšší skandinávskou budovou, které se vzhledem k její 190 metrů vysoké „zkroutené“ konstrukci říká Turning Torso, se nachází technologické a námořní muzeum. To se pyšní třeba ponorkou U3, aktivním pamětníkem druhé světové války. V jejich útrožkách testujeme, jakou obratnou posádkou musela disponovat. Na expozici tramvajového provozu, který ve městě v roce 1973 zanikl, navazuje historická linka. O letních víkendech je v provozu jeden ze dvou zeleno-krémových strojů a vozí turisty od muzea k městskému hradu a skrz nejstarší park města, Kungsparken.

Opravdovou lahůdkou je svezení se vlakem z Malmö do Kodaně po Øresundském mostě. Tato nevhední událost si vyžaduje odpovídající dopravní prostředek. Tím je elektrická jednotka X 2000, švédská extratřída. Po rozjezdu z podzemní části nádraží v Malmö se zanedlouho vynořujeme a konečně najíždíme na slavný most. Vzhledem k jeho mohutné dvoupatrové konstrukci, kde horní patro slouží automobilové a spodní železniční dopravě, a vysoké rychlosti, kterou po něm švédská pendolina jezdí, není při jízdě až tolik co k vidění. Ale ten pocit zdolání tak úžasné stavby stojí určitě za to!



Dánské jednotky mají charakteristické gumové čelo



V dánské metropoli jezdí plně automatické metro

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



Vážení klienti, děkujeme, že s námi trpělivě procházíte tímto nelehkým obdobím. Omlouváme se za časté změny, které ale přicházely tak, jak se měnila situace. Všichni naši zaměstnanci jsou neustále na telefonu i e-mailu připraveni odpovídat na vaše dotazy. Nejčastěji jsme zformulovali na našem webu v záložce Koronavirus info. Ve chvíli, kdy píšeme tento příspěvek, platí: při rušení zájezdu s nástupem do 30. 8. 2020 vydáváme POUKAZ ve výši uhrazeného pobytu, který je platný do 31. 8. 2021. Po tuto dobu si můžete VYBRAT jinou dovolenou. Do naší nabídky jsme dodali množství nových hotelů z ČR, a to pro případ, že byste chtěli léto strávit u nás. Děkujeme za trpělivost. Uděláme vše pro to, aby byla vaše dovolená pohodová!

Kolektiv ČD Travel



OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Stavební povolení

V pátek 17. dubna jsme vydali stavební povolení pro stavbu „Dětmarovice – Petrovice u Karviné – státní hranice PR, BC“, která je součástí III. tranzitního koridoru. Práce budou spočívat zejména v odstranění propadů traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti, zajištění spolehlivého provozu, potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy a také bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace či zlepšení technického stavu řešené tratě. Výsledkem stavby bude zkrácení cestovní doby, zvýšení pohodlí a bezpečnosti cestujících a celkové zajištění spolehlivosti vlakové cesty.

Modernizace I. tranzitního koridoru

Stavební povolení jsme vydali i pro stavbu „Velim – Poříčany, BC“, která se nachází na I. železničním koridoru. Tento úsek má projít komplexní rekonstrukcí, mimo stanici Pečky, která bude řešena samostatnou stavbou. V rámci prací by mělo být zrekonstruováno i kolejiště ve stanicích Poříčany a Velim a zastávky Cerhenice a Tatce. Důvodem je špatný stav železničního svršku a spodku, jedná se totiž o jeden z nejzatíženějších dvoukolejných úseků v České republice.

