

MODERNÍ ŽELEZNICE

K VELKÝM VÝZVÁM PŘISTUPUJEME JAKO SEBEVĚDOMÁ FIRMA

Generální ředitel Jiří Svoboda
představuje další plány
činnosti naší organizace

02

EVROPSKÝM SYSTÉMEM ETCS BYLY VYBAVENY DALŠÍ TRATĚ

Nejmodernější zabezpečovací
systém pokrývá už více
než 450 kilometrů tratí

06

ÚZKOKOLEJKA DO OSOBLAŽY LÁKÁ NEJEN NA PARNÍ VLAKY

Na Osoblažce se investuje
do opravy tratě i zdejších
nádražních budov

08



FOTO SNCF

Vysokorychlostní tratě by se měly začít stavět v roce 2025

Milovými kroky pokračuje příprava pilotních
úseků vysokorychlostních tratí v České republice.

Pokud vše půjde podle plánu, začnou se tyto
úseky stavět v roce 2025, první vlaky by se po
nich pak mohly projet o tři roky později.

TEXT | Tomáš Johánek

Příprava vysokorychlostních tratí patří momentálně mezi hlavní priority činnosti naší státní organizace. V současné době se nacházíme v předinvestiční fázi celého programu, se zahájením stavebních prací na prvních pilotních úsecích se počítá v roce 2025. „Druhé období přípravy, ve kterém se nacházíme, charakterizuje zadávání dokumentací pro územní řízení jednotlivých úseků VRT a schvalování dokončených studií proveditelnosti Centrální komisí Ministerstva dopravy,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Jak dodává, současně probíhá první aktivní projektování podle francouzského know-how s prvním posuzováním vlivu na životní prostředí. Veřejné projednávání tras VRT se samosprávami a občany se obnoví,

jakmile to epidemická situace dovolí. „Následovat bude územní řízení na jednotlivé úseky VRT zakončené vydáním územních rozhodnutí. To vše bychom měli zvládnout do roku 2023,“ vysvětluje Jiří Svoboda.

SCHVALOVAT SE BUDOU DALŠÍ STUDIE PROVEDITELNOSTI

Přestože k vydání klíčového vládního usnesení o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice došlo v roce 2017, naše organizace začala s přípravou vysokorychlostní železnice již o několik let dříve. Stalo se tak na základě strategického dokumentu nazvaného Politika územního rozvoje České republiky, jehož součástí byly i koridory vysokorychlostní dopravy. V uvedeném období byly vytvořeny také příslušné územní a technické

studie. Další období, tedy od roku 2023, bude ve znamení stavebního řízení, v rámci kterého vzniknou dokumentace pro stavební povolení a současně bude probíhat majetkoprávní vypořádání s majiteli dotčených nemovitostí. Na konci celého procesu bude vydání stavebních povolení pro první pilotní úseky VRT. Naopak na začátku celého procesu stojí studie proveditelnosti. Momentálně je tato studie schválena pro novou trať z Prahy do Drážďan přes Krušnohorský tunel. Dokončeny jsou další dvě studie proveditelnosti, a sice na VRT Praha – Brno – Břeclav a VRT (Brno -) Přerov – Ostrava. Obě nyní míří na Centrální komisi Ministerstva dopravy, jejich projednání se předpokládá během letních měsíců. V polovině dubna pak byl vybrán zpracovatel

studie proveditelnosti na budoucí VRT z Prahy přes Hradec Králové do Polska. Ve fázi zpracování dokumentace pro územní řízení a proces EIA jsou pilotní úseky VRT Polabí (Praha–Běchovice – Poříčany), VRT Moravská brána, VRT Jižní Morava a VRT Podřipsko. Svého vítěze už má architektonická soutěž na první terminál VRT Praha východ, stejné proběhnou na další terminály v Ústí nad Labem, Roudnici nad Labem, Jihlavě a Brně.

NA VĚTŠINĚ TRATÍ SE PLÁNUJE POUZE OSOBNÍ PROVOZ

Při plánování nových VRT se vychází z francouzských zkušeností, že výstavba tratí pouze pro osobní provoz vyjde levněji a jejich projektování je jednodušší. Lehké a výkonné soupravy totiž zvládnou i velké převýšení, tratě tedy mohou více kopírovat terén. Není tak nutné počítat s velkým množstvím

VRT NEJSOU JEN PROJEKTEM PRO ŽELEZNICI

Nové vysokorychlostní tratě nebudou jen novým druhem železniční dopravy, jejich význam se dotkne celé společnosti. Pomohou totiž vyrovnat rozdíly mezi regiony, výrazně přispějí k dalšímu zlepšení životního prostředí, přinesou výrazně lepší dostupnost většiny hospodářských center České republiky. Očekává se, že díky těmto tratím vzniknou nová ekonomická centra. Jedním z nich může být například Jihlava, která se stane velmi rychle dostupná jak z Prahy, tak z Brna.

Pokračování na straně 3



VIZUALIZACE MP + ov Nehvizdy 2020

ÚDRŽBA TRATĚ OMEZÍ PROVOZ NA NOVÉM SPOJENÍ

Na část nejvytíženějšího koridorového uzlu v Praze se přesouvají stavbaři. Jejich úkolem je kompletní úprava geometrické polohy koleje a výhybek v oblasti tzv. Nového spojení a úseku trojkolejné tratě Praha-Libeň – Praha-Běchovice. Oprava proběhne i v navazujících úsecích, celkově se jedná o 79 kilometrů tratí se 117 výhybkami. Z důvodu co nejmenšího omezení dopravy jsou plánovány noční výluky rozložené do delšího časového období. Proběhnou v termínu od 19. dubna do 29. července.

PŘÍPRAVA STANICE NA LETIŠTI V PRAZE JDE DO FINÁLE

Poslední stupeň projektové přípravy, kterým je dokumentace pro stavební povolení, zbývá vytvořit před zahájením novostavby stanice Praha-Letiště Václava



VIZUALIZACE: Ideea architekti

Havla. Ta bude umístěna v podzemí, její výstavba by měla odstartovat za tři roky. Stanice bude součástí chystaného železničního spojení mezi Prahou, letištěm a Kladnem. Dvoukolejná trať se za stanicí Praha-Ruzyně stočí k terminálům 1 a 2 a v samotném letištním areálu se zanoří pod zem.

NOVÁ PLATFORMA PRO KOMUNIKACI S VEŘEJNOSTÍ

Dalším krokem naší organizace k rozšíření komunikace s veřejností je otevření nového informačního centra v dolní části nového vestibulu na pražském hlavním nádraží. Veřejnosti bude k dispozici každý den v týdnu a bude sloužit prioritně k zodpovídání dotazů cestujících i poskytování asistenčních služeb. Na velkoplošných obrazovkách se budou prezentovat velké stavby a promítat náborová či preventivní videa Správy železnic. Bližší podrobnosti o tomto centru přinese další číslo Moderní železnice.

K velkým výzvám přistupujeme jako silná a sebevědomá firma

Naše organizace má před sebou velké úkoly, jako například budování vysokorychlostních tratí či výrazné investice do zabezpečení české železnice. To je podle generálního ředitele Jiřího Svobody jeden z důvodů, proč se mimo jiné posilují klíčové odbory či vznikají nové.

TEXT | Tomáš Johánek



FOTO archiv Správy železnic

Máme za sebou první čtvrtletí letošního roku, které bylo ve znamení poměrně razantních vládních opatření v boji proti koronaviru. Jak funguje v těchto složitých podmínkách naše státní organizace?

Na základě zkušeností z loňského roku se nám podařilo nastavit všechny procesy tak, aby se veškerá omezení projevila na naší činnosti pokud možno co nejméně. V první řadě je to ale zásluha našich zaměstnanců, kterým bych chtěl za jejich nasazení velmi poděkovat. Zajistili jsme pro ně dostatek ochranných prostředků, během dubna jsme spustili jejich testování a mám velkou radost z toho, že testy odhalily minimum na covid-19 pozitivních zaměstnanců. Konkrétně jich bylo přibližně 140. Pevně věřím, že se postupně začneme přibližovat stavu, který půjde označit jako normální.

Během prvních měsíců letošního roku proběhly další změny v organizační struktuře naší organizace. Můžete je představit a zmínit i případné další záměry?

Jednou z našich hlavních priorit v poslední době je příprava výstavby vysokorychlostních tratí. Chceme tento proces maximálně urychlit a dát mu patřičnou důležitost, proto jsme dosud jen samostatné oddělení přípravy těchto tratí transformovali do odboru v sekci náměstka pro modernizaci dráhy. Druhou zásadnější změnou je pak vznik odboru dotačního managementu EU, jehož hlavním cílem bude hledat dotační tituly pro zajištění financování nejen výstavby vysokorychlostních tratí.

V letošním roce dojde ke sloučení oblastních ředitelství v Ostravě a v Olomouci. Rád bych v této souvislosti zdůraznil, že jsme poměrně dynamickou firmou a všechny organizační změny jsou odrazem požadků na zlepšení vnitřních procesů a obecně zefektivnění práce.

Nedávno jste představil koncepci rozvoje železnice do roku 2030. Jedním z bodů je i zvýšení bezpečnosti. Co se v tomto směru zlepší?

Tato koncepce vychází ze strategie, kterou jsme nastavili v roce 2018 a která má celkem 13 bodů. Jedním z nich je právě zvyšování bezpečnosti, to v praxi znamená například instalaci evropského zabezpečovacího systému ETCS, vyšší úroveň zabezpečení regionálních tratí, kde se momentálně řídí provoz podle předpisu D3, nebo zvyšování úrovně zabezpečení přejezdů. Dalším důležitým milníkem je zvyšování rychlosti na české železnici, tedy posunutí rychlostního limitu z dnešních 160 na 200 km/h. Součástí koncepce je i zlepšení vstupu na železnici, což jsou v našem případě zejména výpravní budovy. Chceme zvyšovat komfort pro cestující, nabídku služeb a bezbariérovost.

Plány jsou to velmi smělé, ale bude reálné je ufinancovat, když se dá očekávat, že příští roky nebudou z hlediska rozpočtu tak štědré, jako tomu bylo v posledních letech?

To je pravda a tento výhled je také jedním z důvodů, proč vznikl nový odbor zaměřený na správu a hlavně vyhledávání nových dotačních titulů

Obrazu Správy železnic určitě hodně pomohlo to, že jsou za námi vidět nejen velké infrastrukturní projekty, ale pro běžného cestujícího lépe vnímatelné opravené výpravní budovy.

zejména v rámci Evropské unie. Máme nějaké první představy, řešíme, za jakých podmínek se dají vybrané dotační tituly čerpat. Úplně pesimisticky financování projektů na železnici v příštích letech určitě nevidím.

Jak se podle vás mění vnímání naší organizace širokou veřejností? Co můžeme udělat pro další zlepšení našeho obrazu?

Podle mého názoru se v poslední době obecně zlepšilo vnímání železnice jako takové, lidé už rozlišují, kdo je dopravce a kdo správce infrastruktury. Obrazu Správy železnic určitě hodně pomohlo to, že jsou za námi vidět nejen velké infrastrukturní projekty, ale pro běžného cestujícího lépe vnímatelné opravené výpravní budovy. Ty se v mnoha případech stávají skutečně důstojným místem

pro setkávání nejen cestujících, ale i široké veřejnosti. A v tomto směru chceme pokračovat opravami i těch největších nádražních budov, které jsou v naší správě. Umenovat mohou například budovy v Plzni, Českých Budějovicích nebo na hlavním nádraží v Praze. Zlepšit vnímání naší firmy chceme také posílením komunikace s veřejností. Využíváme k tomu řadu platform, na konci dubna otevřeme informační centrum na pražském hlavním nádraží. Výraznými změnami procházejí i naše webové stránky, v poslední době se například rozšířily o samostatné bloky věnované klíčovým projektům, jako jsou železnice na letiště nebo příprava tunelu z Prahy do Berouna.

Mediální obraz Správy železnic možná trochu kazí některá témata, jako byla v poslední době možná konzervace málo využívaných tratí či demolice nepotřebných objektů. Kde se stala chyba, že se setkala s poměrně negativní odezvou veřejnosti?

Pokud jde o návrh na konzervaci tratí, můj názor je, že téma bylo špatně pochopeno a možná do jisté míry i špatně vysvětleno. Mrzí mě, že vyhrály titulky bez obsahu. Absolvoval jsem bezpočet rozhovorů a setkání na toto téma a jednoznačně tvrdím, že návrh v žádném případě nebude znamenat zánik málo využívaných tratí, spíše to bude jejich záchrana. Konzervace znamená, že liniová stavba zůstane a můžeme se časem bavit, co s ní dál. Vznikne třeba nový developerský projekt, nová průmyslová zóna, a to je přesně čas pro aktivaci dané železnice. Demolice nepotřebných objektů je další téma, které potřebuje větší osvětlu. V současné době se stejně jako vždy v minulosti přistupuje k jednotlivým objektům v okolí dráhy individuálně. Musíme si uvědomit, že kolem tratí je ochranná pásma dráhy a řada objektů zanikla právě v něm za účelem, který dnes už dávno neplní. Vzhledem k blízkosti kolejí je někdy nemožné, aby se objekt mohl využít k jinému účelu, mnohdy jde navíc o budovy ve velmi špatném stavu bez napojení na síť. Momentálně pracujeme na tom, aby se co nejvíce prezentoval náš záměr s každým objektem, ještě více chceme do těchto diskusí zapojit místní samosprávy a budeme přímo od nich chtít, aby nám řekly, co by rády na těch adresách viděly. Chceme být maximálně transparentní při všech jednáních o dalším osudu objektů, které se pro nás staly nepotřebnými.



Pokračování ze strany 1

umělých staveb, jako jsou například mosty či tunely. Provoz pouze osobních vlaků usnadní údržbu vysokorychlostních tratí. Ta bude probíhat zejména v noci, kdy se neočekává provoz vlaků. Všechny VRT na území ČR tak budou připravovány pouze na přepravu cestujících, s výjimkou nové tratě z Prahy do Drážďan v oblasti Středohorského tunelu a dále přes Krušnohorský tunel na česko-německou hranici. Zde je záměrem, aby nákladní doprava opustila přetížené koridory v údolí Labe. Podle generálního ředitele naší organizace Jiřího Svobody nabídnou zmodernizované konvenční tratě dostatek kapacity i pro nákladní dopravu. Pokud jde o technické parametry nových tratí, plánuje se rychlost až 320 km/h, instalace evropského zabezpečovacího systému ETCS L2, poloměry oblouků pak budou minimálně 7100 metrů. Rychlost výstavby nových tratí hodně ovlivní také dostatek finančních prostředků. V této souvislosti bude zejména nutné hledat nové dotační tituly, které by s financováním tak rozsáhlých projektů pomohly.

PROBÍHAJÍ JEDNÁNÍ NA VŠECH ÚROVNÍCH

Nové vysokorychlostní tratě výrazně zkrátí dojezdové vzdálenosti v rámci celé republiky,

polovina obyvatel je bude mít přístupné do půl hodiny jízdy autem. Dopravní modely počítají s tím, že vysokorychlostní vlaky využije denně více než 130 tisíc cestujících. Je jasné, že výstavba nových tratí bude znamenat poměrně značný zásah do krajiny a kvůli velmi hustému osídlení zasažených regionů je velmi náročný proces hledání nevhodnější trasy. Správa železnic nenechává nic náhodě a už řadu měsíců jedná se zástupci měst a obcí v místech vedení nových tratí. Hodně se pracuje například i s protihlukovou ochranou obcí, počítá se zejména s využíváním valů a dalších přírodních překážek proti šíření hluku. „Je jasné, že se nemůžeme vyhnout ani hustě osídleným územím, ani například chráněným územím. Chceme se setkávat a ve spolupráci s příslušnými orgány hledat nevhodnější řešení,“ upozornil ředitel odboru přípravy VRT Martin Švehlík. Tato jednání momentálně velmi komplikuje složitá epidemická situace, většina z nich se přesunula do on-line prostředí, prezenční setkání, a to i s občany, se obnoví okamžitě, jak to bude možné.

NA ŘADU DOTAZŮ ODPOVÍ NOVÉ INTERNETOVÉ STRÁNKY

Jedním z nástrojů pro komunikaci se širokou veřejností na téma vysokorychlostních tratí jsou výrazně přebudované internetové stránky. Na adrese spravazeleznice.cz/vrt je



FOTO DB



VIZUALIZACE MP + ov Neuhvizdy 2020

zájemcům k dispozici maximum dostupných informací k jednotlivým úsekům včetně map. Webové stránky obsahují i přehled architektonických návrhů na Terminál Praha východ v elektronické podobě. Tyto stránky se budou

průběžně doplňovat o další aktuality. Bližší podrobnosti o aktuálním stavu přípravy VRT u nás přináší i rozhovor s Martinem Švehlíkem v sekci Podcasty a reportáže, kterou najdete na adrese: spravazeleznice.cz/podcasty.

Mezi Prahou a Lysou nad Labem se opraví další úsek

Železniční trať mezi Čelákovickami a Mstěticemi projde modernizací. V rámci rekonstrukce infrastruktury se postaví nová nástupiště ve stanici Mstětice a vybudují dvě traťové přeložky. Tím dojde ke zvýšení kapacity dráhy a zkrácení jízdních dob.

TEXT | Tomáš Johánek

Stavba se nachází na dvoukolejně elektrizované železniční trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany. První přeložka v délce 1,9 kilometru napřímí trať hned za Čelákovickami přes částečně zastavěnou místní část Záluží, druhá bude měřit přibližně jeden kilometr a povede mírnějším obloukem volnou krajinou před stanicí Mstětice.

Na zbývajících úsecích se provede optimalizace, která bude zahrnovat kompletní obnovu železničního spodku a svršku a rekonstrukci inženýrských objektů. Vzhledem k nutnosti zachovat maximální možnou kapacitu dopravní cesty dojde po dobu zhruba jednoho roku v mezistaničním úseku ke zřízení provizorní odbočky Záluží. Výraznou modernizací projde stanice Mstětice, kde se momentálně nacházejí dvě úzká ostrovní nástupiště. Nahradí je jedno ostrovní nástupiště se dvěma nástupními hranami o délce 220 metrů a šířce 6,1 metru, nástupní hrana bude 550 mm nad koleji. Přístup cestujících k vlakům bude



zajištěn z obou stran novým podchodem pod celým kolejištěm.

Provoz ve stanici Mstětice se po dokončení realizace projektu bude řídit z CDP Praha. Bude zde rovněž instalováno rozhlasové a informační zařízení s možností dálkového ovládní ze stanice Čelákovice a budoucího

zapojení do dispečerského pracoviště v Praze. Stanice se doplní také novým osvětlením.

V rámci stavby se dále vybudují nové přeložky silnic a zruší dva železniční přejezdy. V celém řešeném úseku bude instalováno nové traťové zabezpečovací zařízení – elektronický autoblok. Traťová rychlost se zvýší na 140 km/h pro klasické vlaky, respektive na 160 km/h pro vozy s naklápací technologií.

V navazujícím úseku mezi Mstěticemi a Prahou-Vysočany se stavební práce momentálně soustředí zejména na vysočanskou stanici. Stavbaři v polovině dubna odstranili bývalou nádražní budovu, která byla nevhodně umístěná uprostřed kolejiště, a začínají pracovat na novém objektu. Moderní odbavovací hala poskytne cestujícím zázemí odpovídající současným standardům. V budově budou k dispozici pokladna, čekárna, toalety a také řada služeb. Původní výpravní budovu v tomto místě bude nadále připomínat historický podchod, který bude ponechán mezi 2. a 3. nástupištěm. Stejně tak se zachovají historické nápisy z původního východního vestibulu připomínající tehdejší vlastníky společné stykové železniční stanice. Po dokončení stavby budou umístěny do nové výpravní budovy nebo podchodu jako historický artefakt.



FOTO Josef Novotný

Na střechu Fantovy budovy se vrátila zlatá křídla

Střechu secesní Fantovy budovy pražského hlavního nádraží zdobí už opět okřídlené kolo se zlatými křídly. Ta se na své místo vrátila po přibližně rok trvající kompletní rekonstrukci.

Unikátní ozdoba nádraží pochází z roku 1907, jejím autorem je Otakar Neumann. Od té doby se křídla nikdy kompletně neopravovala. Při průzkumu jejich stavu před plánovanou obnovou zlatení se zjistilo, že konstrukce nesoucí křídla je zkorodovaná a hrozí zhroutení celé plastiky. Muselo se tak přistoupit k celkové opravě této konstrukce. O značné nejen časové náročnosti této akce svědčí to, že například jen samotné pozlacení křidel trvalo třem pracovníkům týden. Celkem bylo použito 195 knížek zlata, kdy každá knížka má 25 plátků. Po aplikaci téměř 5000 plátků 24karátového zlata a dokončení křidel se mohlo přistoupit k jejich opětovnému usazení. Díky speciálním úchytům se ke křídům připevnila lana a pomocí jeřábu se zvedla na střechu. Zde už byl připraven úchytný systém. Po usazení křidel zbývá k dokončení rekonstrukce celé fasády historické budovy jen pár drobností. Kompletně hotovo bude letos v červnu.



Rekonstrukce tratě mezi Olomoucí a Šumperkem nabírá na intenzitě

Na přelomu února a března se opět naplno rozeběhly stavební práce na modernizaci trati mezi Olomoucí a Uničovem, postupně začala i rekonstrukce dvou navazujících úseků do Libiny a dále do Šumperka. Kompletně hotovo bude do konce příštího roku.

TEXT **Tomáš Johánek**

Modernizace tratě Olomouc – Uničov byla slavnostně zahájena v září 2019, v tu dobu se už stavělo v Uničově a okolí. Loňský rok byl ve znamení prací mezi Olomoucí a Bohuňovicemi, přestavbou prošla stanice Šternberk. V letošním roce se staví v úseku Šternberk – Uničov. První březnový den začala nepřetržitá výluka, která potrvá až do počátku září, vlaky do Uničova začnou jezdit od změny jízdního řádu v polovině prosince. Stavební práce zahrnují zejména rekonstrukci železničního spodku a svršku, elektrifikaci

tratě a revitalizaci devíti stanic a zastávek. Ty budou po skončení prací bezbariérově přístupné. Na zastávkách se vybudují přístřešky pro cestující, stanice i zastávky dostanou nový informační a orientační systém. Nástupiště ve všech stanicích budou přístupná centrálními úroňovými přechody. V rámci realizace stavebních prací projde modernizací i devět železničních přejezdů, na šesti z nich se nově objeví závory. Maximální rychlost vlaků v tomto úseku se zvýší až na 160 km/h.

STAVEBNÍ STROJE SE STĚHUJÍ NA DALŠÍ ÚSEK

V březnu se rozjely stavební práce v navazujícím úseku mezi Uničovem a Libinou. Všechny stanice a zastávky zde dostanou nová nástupiště s výškou hrany 550 mm nad kolejí. V blízkosti stávajícího přejezdu v Troubelicích bude zřízena nová zastávka Troubelice střed, která bude sloužit cestujícím namísto dnešní stanice. Ta se změní na výhybnu. V Libině a Troubelicích se zrekonstruují výpravní budovy pro umístění stavědlové ústředny a dalších technologií.



FOTO Josef Novotný (3x)

Samozřejmostí bude bezbariérový přístup na všechna nástupiště. Stanice i zastávky dostanou nový informační a orientační systém. V rámci požadavku na zvýšení traťové rychlosti dojde v daném úseku k celkové rekonstrukci železničního spodku a svršku s využitím bezстыkové koleje. Maximální traťová rychlost se zde tak zvýší až na 100 km/h. Na řešeném úseku se nachází celkem devět železničních přejezdů. Všechny projdou modernizací a budou na ně doplněny závory. Pravidelný provoz v elektrické trakti zde má začít v polovině prosince 2023.

V PROSINCI 2023 ELEKTRICKY AŽ DO ŠUMPERKA

Stavební práce začaly i v dalším úseku mezi Libinou a Šumperkem. Také zde dojde k celkové rekonstrukci železničního spodku

a svršku s využitím bezстыkové koleje a maximální rychlost vlaků se zvýší na 100 km/h. Celkem devět železničních přejezdů projde rekonstrukcí, podle potřeby se na ně doplní závory. Výrazná přestavba čeká stanici Malín, olomoucké zhlaví se zde posune až za nově upravený železniční přejezd. Úpravy stanic a zastávek budou stejné jako u předchozích dvou úseků, to znamená, že nástupiště budou přístupná bezbariérově, budou mít výšku nástupní hrany nad temenem kolejnice podle příslušné normy a všude se doplní informační a orientační systém. Pokud půjde vše podle plánu, v prosinci 2023 začne mezi Olomoucí a Šumperkem elektrický provoz. Trakční vedení bude zatím stavěno na stejnosměrnou soustavu 3 kV, nicméně se počítá s konverzí na budoucí střídavou soustavu 25 kV, 50 Hz.

Nové oddělení se zaměří na péči o kritickou infrastrukturu

Naše státní organizace je jedním z největších správců a provozovatelů kritické informační infrastruktury státu. Ze zákona je povinna tuto infrastrukturu efektivně spravovat. K posílení a optimalizaci této správy bylo zřízeno nové oddělení interního auditu.

TEXT **Petra Kunešová**

Oddělení auditu IT a kybernetické bezpečnosti (OAITKB) vzniklo k 1. dubnu letošního roku. Jedním z jeho základních úkolů bude mimo jiné spolupráce s externím auditorem. Správa železnic je totiž ze zákona povinna pravidelně provádět auditu kybernetické bezpečnosti.

Jako nejvhodnější způsob zajištění těchto auditů byl identifikován tzv. co-sourcing, kdy je audit kybernetické bezpečnosti zajišťován externím auditorem ve spolupráci s útvarem IA auditované organizace.

Odbor interního auditu, kam nové oddělení patří, loni provedl

na základě ročního plánu činnosti devět řádných a devět následných interních auditů napříč organizací a dále 18 konzultačních zakázek na základě oslovení generálního ředitele nebo vedoucích zaměstnanců odborných útvarů organizace.

Při výkonu činnosti auditorů nebyla identifikována žádná závažná zjištění definovaná zákonem o finanční kontrole. V rámci provedených auditů a konzultací nebyly zjištěny žádné nedostatky s významným rizikem pro nakládání a hospodaření s veřejnými prostředky. Přidaná hodnota činnosti útvaru byla patrná v oblastech aktualizací vnitřních předpisů, identifikace rizikových míst auditovaných operací, detekci chyb či potvrzení o správném nastavení a dostatečné funkčnosti vnitřního kontrolního a řídicího systému vybraných auditovaných procesů organizace.



FOTO archiv Správy železnic

Zpráva o činnosti IA, kterou už vzala na vědomí správní rada naší organizace, v samostatné části bilancovala také výsledky ukončených externích kontrol a auditů. V roce 2020 pokračoval klesající trend celkového počtu ukončených externích kontrol a auditů (v roce 2019 bylo ukončeno

osm kontrol s finančním dopadem, o rok později jen dvě). V oblasti řízení rizik byla v průběhu minulého roku mimo jiné provedena pravidelná aktualizace katalogu rizik a postupně byl zaváděn automatizovaný systém řízení rizik, jehož plné zprovoznění je prioritou pro letošní rok.

Vysočanské dvounádraží se už stalo minulostí

Dvounádraží, ale i vícenádraží vznikla v českých zemích na řadě míst. Důvodem byla společná existence více železničních společností v jednom bodě, výsledná podoba stanic byla ovlivněna mírou ochoty zúčastněných firem se dohodnout.

TEXT **Marek Binko**

Ve Vysočanech, tehdy samostatné obci za Prahou, byla situace jednodušší: Turnovsko-kralupsko-pražská dráha (TKPE) i Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB) měly stejný zájem, a to i proto, že si vzájemně nekonkurovaly. V červenci 1871 obě společnosti uzavřely dohodu o výstavbě společného nádraží s výpravní budovou podle normálí ÖNWB architekta Karla Schlimpa v ostrovní poloze mezi kolejišti TKPE na severní straně a ÖNWB na straně jižní. Přístup k výpravní budově byl podchodem z jižní strany, tedy od města, nicméně podchod pokračoval ve zmenšeném profilu i na sever. TKPE svůj úsek z Neratovic do Prahy, na dnešní hlavní nádraží, otevřela 28. října 1872, ÖNWB pak odbočnou trať z Lysé nad Labem do Prahy, na bývalé nádraží Praha-Těšnov, 4. října

1873. Obě tratě byly již šest kilometrů před Vysočany postaveny na jednom dvoukolejném tělese.

Výpravní budova byla funkčně rozdělena symetricky mezi obě společnosti. Z té doby se zachovaly i nápisy nad bývalými pokladnami. Kromě přístavby restaurace v roce 1928 setrvalo uspořádání budovy až do roku 1972, kdy byly kvůli zrušení stanice Praha-Těšnov vlaky od Turnova i Nymburka ukončeny provizorně na dalších 22 let právě ve Vysočanech a frekvence cestujících zde stoupla šestinásobně. Byl také vybudován výstup z podchodu do nové odjezdové haly, vzniklé mezi výpravní budovou a restaurací.

Kolejiště stanice se po celou dobu výrazně neměnilo, do východního zhlaví časem zaústily vlečky do pekáren Odkolek a Kolbenky,



FOTO autor

pozdějšího ČKD. Dílčí změna přišla se zdvoukolejněním tratě z Lysé nad Labem v roce 1925, s čímž byly spojené nejen úpravy východního zhlaví a prodloužení staničních kolejí, ale i sloučení dopravní služby pro tzv. severní (kolejiště bývalé TKPE, resp. pozdější České severní dráhy) a severozápadní část (kolejiště bývalé ÖNWB). V roce 1928 byla do Vysočan dovedena elektrizace od Wilsonova nádraží a na další změny si stanice počkala až do 70. let. Kromě elektrizace od Lysé nad Labem byla s přestavbou pražského železničního uzlu zdvoukolejněna krátká část

směrem k hlavnímu nádraží a postavena nová trať z Vysočan do Libně. Při té příležitosti musel být přeložen i krátký úsek na Těšnov, byť v té době již bez osobní dopravy. Západní zhlaví stanice bylo přestavěno a bylo zde zřízeno provizorní stavědlo se třemi klíčovými bubnovými přístroji, které zde přetrvaly až do roku 2013.

V roce 2020 byla zahájena modernizace části tratě z Lysé nad Labem, která zahrnuje i kompletní přestavbu stanice Praha-Vysočany. Dlouhodobě nevyhovující výpravní budova byla při této rekonstrukci stržena.

Co se děje v regionech



FOTO archiv Správy železnic (3x)

POKRAČUJE REKONSTRUKCE MOSTU VE VILÉMOVĚ U ŠLUKNOVA

Během 90denní výluky, která začala v polovině dubna, se letos dokončí rekonstrukce viaduktu přes Karolinino údolí ve Vilémově u Šluknova na trati Rumburk – Sebnitz. Ta začala loni na jaře, kvůli pandemii a zpoždění dodávek potřebného materiálu ze zahraničí se výměna ocelové konstrukce samotného mostu uskuteční až letos.

Most o sedmi mostních otvorech měří 217,3 metru a pochází z roku 1904. V prvním a sedmém otvoru je kamenná klenbová konstrukce, ve druhém až šestém pak ocelová příhradová konstrukce. Maximální výška mostu nad údolím je 34 metrů. Po 116 letech provozu se zejména jeho ocelové prvky dostaly na konec své životnosti. Nový most nijak nezmění krajinný ráz, bude ho tvořit ocelová příhradová svařovaná konstrukce ve stejném tvaru a v obdobných rozměrech, jako jsou ty stávající.

V loňském roce se provedla například sanace základů pilířů či všech kamenných částí mostu. Po osazení nové mostní konstrukce se v nezbytně nutném rozsahu vymění železniční svršek a železniční spodek na obou předpolích mostu. Pro výměnu jednotlivých mostních polí budou na upravené úložné prahy pilířů postaveny portály. Pomocí těchto věží bude proveden zdvih a spouštění jednotlivých částí staré i nové ocelové konstrukce. Stará konstrukce bude

pomocí hydraulických válců osazených na portálech visle zvednuta z uložení nad úroveň koleje a pomocí přepravních podvozků odvezena. Poté bude na portál zavěšena nová ocelová konstrukce, která bude podélně posunuta na místo uložení, kde bude spuštěna na ložiska.

VE VOLYNĚ SE MODERNIZUJE KOLEJIŠTĚ I NÁSTUPIŠTĚ

V polovině dubna začala 37denní nepřetržitá kolejová výluka v úseku Strakonice – Vimperk na trati Strakonice – Volary. Stalo se tak kvůli dvěma navzájem koordinovaným stavbám.

Stavební správa západ provádí sanaci skalních zářezů v rámci akce Zvýšení stability skalních masivů na zhruba 20 místech ve vyloučeném úseku. Oblastní ředitelství Plzeň zároveň opravuje koleje a výhybky ve stanici Volyně. V rámci této stavby se nahradí již nevyhovující stupňové výhybky tvaru T a A novými betonovými výhybkami a jednou dřevěnou. Výraznou opravou projde i nástupiště, které bude nově poloostrovní se dvěma centrálními přechody. Výška hrany bude 550 mm nad temenem kolejnice, požadovaným standardům bude vyhovovat i bezbariérový přístup. Součástí stavby je také úprava stávajícího zabezpečovacího zařízení, osvětlení kolejiště i nástupiště



a přístupových cest pro cestující. Stanice dostane nový mobiliář a informační systém. Pro urychlení železničního provozu budou vjezdové výhybky osazeny samovratnými přestavníky. Obnovení provozu se plánuje na 19. května.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic (2x)



STANICE V ADAMOVĚ PROJDE KOMPLEXNÍ REKONSTRUKCÍ

Modernizační práce na prvním koridoru mezi Brnem, Adamovem a Blanskem, které odstartují letos v září, budou zahrnovat rovněž rekonstrukci stanice v Adamově. Vzniknou zde dvě ostrovní nástupiště a nová lávka, přestavbou projdou odbavovací prostory pro cestující.

Ostrovní nástupiště budou plně bezbariérová, přístup na lávku z nich bude zajištěn pomocí schodišť a výtahů. Nová lávka bude propojena na druhou stranu kolejiště do Hybešovy ulice. Součástí stavby je také rekonstrukce vnitřních prostor výpravní budovy pro vytvoření adekvátního zázemí pro cestující a výstavba parkoviště s kapacitou třiceti parkovacích míst.

Prodloužení třetí staniční koleje umožní odbavení nákladních vlaků o délce 740 metrů. Práce se budou dále soustředit na opravu železničního svršku a spodku, přeložky sítí, výstavbu nových protihlukových zdí, elektro-rozvodů a nové technologické lávky a budovy. Stavba by měla odstartovat letos v říjnu a skončit v polovině roku 2023.

NA ZNOJEMSKÉM VIADUKTU TRÉNOVALI HASIČSTÍ LEZCI

Na železničním viaduktu ve Znojmě proběhl v polovině dubna společný výcvik přibližně 40 lezců z několika jednotek HZS Jiho-moravského kraje a HZS Správy železnic z Brna. Všichni cvičící se zúčastnili i přes složité pandemické podmínky z důvodu nutné profesní přípravy k udržení způsobilosti lezců. Výcvik probíhal v malých skupinách převážně ve venkovních prostorách.

Cvičení se konalo nejen na mostní konstrukci, ale také v prostorách znojemského podzemí, které představuje největší systém podzemních chodeb a sklepů v České republice; je dlouhý 27 kilometrů a má až čtyři patra. V obou případech šlo o nácvik postupů záchrany osob nad volnou hloubkou včetně určení bezpečných postupů, například kotvení, fixace osob nebo sebezáchran.



HAVLÍČKŮV BROD
24. března

Nad ránem vykolejil při posunu ve stanici Havlíčkův Brod nákladní vůz řady Knps na výhybce číslo 112. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 230 tisíc korun.

LETOVICE – SKALICE NAD SVITAVOU
26. března

V dopoledních hodinách se na železničním přejezdu mezi Letovicemi a Skalici nad Svitavou střetl malý nákladní automobil GOUPIL GWM se spěšným vlakem 1755, který byl sestaven z elektrické lokomotivy řady 362 a 4 osobních vozů řady Bdmtee. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 150 tisíc korun.

ČESKÁ LÍPA – BLÍŽEVEDLY
26. března

Dopoledne se na železničním přejezdu mezi Českou Lípou a Blíževedly střetl nákladní automobil Renault Midlum s osobním vlakem 6106, kterým byla motorová jednotka Regionova. Při střetnutí byli lehce zraněni jeden cestující, řidič automobilu a jeho spolujezdec. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 550 tisíc korun.

**KRYRY – VROUTEK**
1. dubna

V podvečerních hodinách se na železničním přejezdu mezi stanicemi Kryry a Vroutek střetl osobní automobil Seat Toledo s vlakem R 1090, kterým byla motorová jednotka řady 628. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 540 tisíc korun.

SVĚTEC
4. dubna

V odpoledních hodinách projel ve stanici Světec nákladní vlak Nex 54334 vjezdové návěstidlo L s návěstí Stůj a následně se čelně srazil s odjíždějícím nákladním vlakem Pn 66403 v prostoru výhybky číslo 7. Při srážce byl usmrčen strojvedoucí vlaku Nex 54334 a zraněn strojvedoucí vlaku Pn 66403. Hmotná škoda byla celkem vyčíslena na 47,5 milionu korun.



FOTO archiv OIB ČR Správy železnic (2x)

CHEB
6. dubna

Nad ránem vykolejil v Chebu při posunu osobní vůz řady ABmz na výhybce číslo 302. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,6 milionu korun.

Evropským systémem ETCS byly vybaveny další tratě

V prvních měsících letošního roku se rozrostl počet kilometrů českých tratí vybavených evropským zabezpečovacím systémem ETCS. Ten je nově instalován mezi Břeclaví a Petrovicemi u Karviné a mezi Českým Brodem a Prahou-Uhřetěvesí.

TEXT **Tomáš Johánek**

Nejmodernějším systémem zabezpečení byly nově vybaveny tři traťové úseky na Moravě: z Petrovic u Karviné do Bohumína (14 km), z Bohumína do Přerova (92 km) a z Přerova po Břeclav (98 km). Celkem jde tedy o 204 km tratí, které byly již dříve kompletně pokryty mobilní rádiovou sítí GSM-R. Ta spolu s ETCS v úrovni 2 vytváří kompaktní celek, který bude využitelný v celé evropské síti. Zavedení jednotného evropského systému vyžadovalo technické úpravy na CDP v Přerově, odkud je řízena rozsáhlá oblast v dotčeném úseku druhého tranzitního železničního koridoru. Další 37 kilometrů vybavených systémem ETCS přibyl v okolí Prahy, když skončila jeho instalace v úseku z Českého Brodu do Prahy-Uhřetěvesí. Zde šlo o první etapu prací v rámci investiční akce nazvané ETCS Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín. Z důvodu dalších souběžných a podmiňujících staveb byla tato investice rozdělena na čtyři etapy.



FOTO archiv Správy železnic

Práce na dalších úsecích budou pokračovat ve vazbě na dokončování modernizačních akcí na železniční infrastruktuře. V prvním realizovaném úseku došlo k úpravám stávajících staničních i traťových zabezpečovacích zařízení, aby byl zajištěn přenos informací o volnosti úseků či stavu jízdních cest a přejezdů do dvou vybudovaných radioblokových centrál RBC. Provedeny byly také potřebné úpravy v CDP Praha.

VÝHRADNÍ PROVOZ NA NĚKTERÝCH TRATÍCH OD ROKU 2025

Systémem ETCS se mají podle rozhodnutí Ministerstva dopravy do roku 2030 vybavit všechny hlavní železniční koridory u nás, do roku 2040 pak drtivá většina železničních tratí včetně regionálních. Instalace tohoto systému není jen o úpravách infrastruktury, ale i o investicích do kolejových vozidel. „My musíme vybudovat traťovou část, osadit

radioblokové centrály, eurobalízy, traťové elektronické jednotky a vše navázat na stávající zabezpečovací zařízení, dopravci pak musí svá vozidla vybavit mobilní částí systému ETCS,“ říká manažer Správy železnic pro systém ETCS Tomáš Konopáč. Podle jeho slov se od 1. ledna 2025 počítá podle Národního implementačního plánu s výhradním provozem v režimu ETCS na hlavních koridorech, vozidla nevybavená mobilními jednotkami nebudou na tyto tratě vpuštěna. V současné době probíhá ověřovací provoz nového systému mezi Kolínem, Břeclaví a Petrovicemi u Karviné. U každého typu vozidla se před zahájením provozu pod ETCS musí prověřit jeho kompatibilita s traťovou částí. Hnací vozidlo splňující požadovaná kritéria pak může plně využívat výhody systému ETCS.

PŘIPRAVUJÍ SE DALŠÍ ÚSEKY

Evropský systém ETCS je u nás instalován zatím přibližně na 450 kilometrech tratí, další se připravují. Ve stavu přípravy projektu je úsek státní hranice s Německem – Dolní Žleb – Kralupy nad Vltavou, před realizací pak úseky Ústí nad Orlicí – Lichkov a Votice – České Budějovice. Velkou výzvou bude instalace systému ETCS na regionální tratě. Jelikož se jedná o poměrně nákladnou záležitost, navrhla Správa železnic pro regionální tratě „odlehčenou“ verzi tohoto systému. V neposlední řadě se připravuje také vybavení speciálních vozidel naší organizace mobilní částí ETCS. Konkrétně jde o instalaci tohoto zařízení například do MUV či vozidel na opravy trolejového vedení.

Vyšlo čtvrté číslo Vědeckotechnického sborníku Správy železnic

Na webu Správy železnic, konkrétně na adrese spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/vts, je k dispozici další číslo Vědeckotechnického sborníku Správy železnic. Osm textů mapuje různé oblasti nejen české železnice.

TEXT **Roman Štěrba**

V již čtvrté edici Vědeckotechnického sborníku Správy železnic nabízejí autoři pohled na orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách. Autoři poukazují na nejčastější chyby při návrhu a realizaci staveb a prostřednictvím případových studií poskytují čtenáři příklady správného řešení.

Příspěvek Požadavky na pozemní systém sběru energetických údajů z pohledu TSI ENE cílí na účel vyúčtování elektrické energie z pohledu TSI ENE, který musí členské státy EU zajistit od 1. ledna 2022. Další text – Dopad pandemie covid-19 na železniční sektor – mapuje výrazný pokles poptávky po službách v železniční dopravě. Pandemie představuje bezprecedentní výzvu pro členské státy EU, klade mimořádnou zátěž na orgány státní správy a provozovatele dráhy a dopravy.

Příspěvek na téma Rozvoj konvenční železnice v Rakousku má ambici seznámit čtenáře s vnímáním významu udržitelné

mobility pro splnění klimatických cílů v dopravě. Rozvoj železnice vychází z Dopravní prognózy 2025+, na jejímž základě byl zpracován Celkový dopravní plán, v němž si země vytyčila strategii rozvoje železnice Cílová síť 2025+. Pro období let 2021–2026 je schválen vládní plán investic do železnice ve výši více než 17 miliard eur.

Text Nová koncepce seřaďovacích stanic představuje pohled na rozvoj seřaďovacích



FOTO archiv Správy železnic

nádraží na síti Správy železnic. Uvádí nový systém hodnocení stanic včetně vysvětlení analýzy potřebných prvků a vlastností související infrastruktury. Příspěvek Lokalizace bludných proudů v blízkosti železničních nástupišť se zabývá vyšetřením proudových polí v okolí drážního nástupiště typu SUDOP. Příspěvek Rozbor vlivu odporu z jízdy tunelem na výsledky trakčních výpočtů se zabývá danou problematikou i s ohledem na plánovaný Krušnohorský tunel v délce 26 km.

Poslední text Ověření potenciálu snížení emisí CO₂ vlivem liniové elektrizace a modernizace vozového parku seznamuje s úsporou v případě elektrizace 123 tratí v objemu 80 286 t CO₂/rok. Sjednocení napájecí soustavy v délce 1803 km na jednotnou soustavu AC 25 kV, 50 Hz přispěje ke snížení emisí CO₂ celkem o 189 932 t/rok. Další 20 728 t CO₂/rok lze uspořit na posunu nasazením elektricko-akumulátorových vozidel namísto stávající dieselové trakce.

Respektujeme historii, tvoříme budoucnost

Seznamte se s další z našich partnerských škol, která mimo jiné připravuje také budoucí odborníky v oblasti moderní železniční dopravy. VOŠ a SPŠ v Kutné Hoře vloni oslavila 150 let od svého založení, je doslova prošpikovaná moderními technologiemi a učí zde špičkoví kantoři.

TEXT | Eva Rubešová

V kutnohorské „vošce“ a „průmyslovce“ se vzdělává podle posledních trendů a požadavků 21. století, a to na nejmodernějších zařízeních. Žákům a studentům nejsou cizí pojmy jako virtuální realita, IoT, elektromobilita, robotizace a umělá inteligence. Aby těmto cílům, které si škola vytyčila, dostála, neustále vzdělává své učitele v posledních technologických novinkách. S tím souvisí nejen vybavení odborných učeben a sálů v hodnotě asi 25 milionů korun (financováno z prostředků projektu Implementace krajského akčního plánu, zkráceně IKAP), ale i výměna informací díky každoročnímu zapojení do mezinárodních projektů.

Například letos v rámci programu Erasmus+ se zapojili učitelé i žáci do projektu SITE (Schools In Territorial Environment), do kterého bylo vybráno pět evropských škol. Českou republiku zde reprezentuje právě tato škola. Během dvoudenního on-line jednání se potkalo 120 žáků z pěti států. Tématem tohoto projektu je voda, její význam, ochrana a využití v lidském světě. Kromě toho se škola zapojuje do různých odborných soutěží, některé sama pořádá. V současné době jde o soutěž v 3D tisku s mottem Pouhá teorie není pevný základ a cílem je zvýšit motivaci žáků a studentů k učení v době zavřených škol. Více o soutěži se dozvíte na stránkách školy a na odkazu

<https://voskh.cz/realizovane-akce/414-soutez-v-3d-tisku-pouha-teorie-neni-pevny-zaklad>.

JSME PŘIPRAVENI NA PRŮMYSLOVOU REVOLUCI 4.0

Výuka je dlouhodobě zaměřená na elektrotechniku a v posledním desetiletí se zde věnují také souvisejícímu oboru informačních technologií. V současné době na škole studuje více než čtyři sta žáků, kteří si vybrali obory v současnosti pro naši společnost naprosto nezbytné. Takřka v každé lidské činnosti, ať už se týká výroby, navrhování, sdílení, nebo vytváření nových hodnot, nalezneme elektronické či elektrické prvky, jejichž velikost se postupně minimalizuje, ale rozsah funkcí naopak maximalizuje. Obory, které škola nabízí, patří bezesporu k nejrychleji se rozvíjejícím oblastem lidského umu. Absolventi nacházejí uplatnění v moderních společnostech a organizacích, zakládají vlastní úspěšné firmy anebo pokračují ve studiu na nejprestižnějších vysokých školách. Setkávají se tak s moderními technologiemi nejen z oblasti průmyslového řízení, ale rovněž působí na samostatných pracovištích s mikroprocesorovou technikou, pneumatickými či elektropneumatickými přístroji a robotickými rukami a používají technologie Inteligentního domu.

Slovo robot již dávno nepatří do sci-fi literatury. Robotické přístroje



FOTO archiv školy

běžně používáme v domácnostech. Zařízení s nejvyššími rozlišovacími prvky pracují ve zdravotnictví, pomáhají v rizikovém prostředí a v mnoha dalších oblastech. Kromě toho se studenti zabývají také oblastí počítačových technologií. Využívají vlastní pracoviště, která jsou soustavně vybavována novým zařízením tak, aby jejich příprava odpovídala náročným bezpečnostním požadavkům současnosti.

„Čtyři roky, které studenti na škole prožijí, nejsou sice dlouhé,

přesto osvojené poznatky, dovednosti, návyky a zkušenosti jsou cenným benefitem každého absolventa v jeho budoucí praxi. Středoškolská studia jsou obecně pro absolventa nezapomenutelná, ale to, co bývalé studenty naší školy spojuje, je pokračující práce v oboru, vztah a láska k technice a technologiím. Absolventy kutnohorské průmyslovky naleznete nejen v každém koutě republiky, ale v mnoha částech Evropy, jejich stopy vedou i na jiné světadíly,“ říká ředitel školy Josef Tremel.

Škola byla založena před 150 lety a díky své bohaté historii a hlubokým kořenům působí ve Středočeském kraji jako významné centrum pro středoškolské vzdělávání. Od roku 1930, kdy se začalo vyučovat v nové budově postavené podle návrhu Ing. Ryšána, jenž stavbu s ohledem na prostory pojal velkorysým způsobem, byly původně strojnické obory postupně nahrazeny obory zabývajícími se elektronikou, energetikou a sdělovací technikou. Dnes už jen málokterá střední škola v České republice může prohlásit, že téměř stoletá stavba vyhovuje i současným potřebám moderní výuky. Navštivte školu prostřednictvím webových stránek voskh.cz.

On-line veletrhy s naší účastí zaujaly stovky studentů

Současná epidemická situace znemožňuje pořádání klasických personálních veletrhů, proto se letos tyto akce musely přestěhovat do prostředí virtuálního tržiště. Studenti měli možnost seznámit se touto formou s činností desítek firem hned na dvou akcích.

TEXT | Tomáš Johánek

Prvním on-line veletrhem byl Kariérní den Fakulty dopravní 2021, který nabídl setkání studentů této fakulty ČVUT s jejich potenciálními zaměstnavateli. Záměr čekalo úvodní slovo děkana fakulty a následně prezentace celkem osmi firem a organizací formou video příspěvků. Letošní ročník navázal na v minulých letech velmi úspěšnou akci, která se konala prezenčně. Naše organizace je tradičním účastníkem tohoto veletrhu a prezentovala se formou propagačního nábořového videa, videoprezentace naší činnosti, letáky či katalogem

profesí. Nechyběla samozřejmě ani nabídka pracovních příležitostí ve Správě železnic. Podle organizátorů se veletrhu zúčastnilo přes 500 studentů. Ti se v případě naší organizace zajímali hlavně o možnosti stáží či podpory při zpracování bakalářských a diplomových prací.

Veletrh iKariéra.cz je pak největším virtuálním veletrhem pracovních příležitostí pro všechny studenty technických oborů (primárně pro VŠ, ale i posledních ročníků SŠ). I zde nechyběla prezentace naší organizace. Akce se zúčastnilo celkem 1774 studentů. Na virtuálním stánku naší organizace se zajímali

zejména o konkrétní nabídku pracovních příležitostí a platové ohodnocení profesí zejména v oblasti přípravy a realizace staveb.

A jak hodnotí oba on-line veletrhy kolegyně z personálního odboru naší organizace? „Bylo to velmi přínosné, jsme vděčné za jakoukoli možnost se potkat se studenty. Za celou dobu covidové krize se školy natolik profesionalizovaly v oblasti organizace a grafiky on-line akcí, že jde o důstojnou simulaci klasických akcí tohoto typu, jako jsou veletrhy pracovních příležitostí, kariérní dny a dny otevřených dveří. Máme také dobrou zpětnou vazbu od zástupců



FOTO archiv Správy železnic

škol, kteří chválili Správu železnic za podporu, přípravu naší prezentace, komunikaci se studenty a širokou nabídku pracovní spolupráce. Díky těmto dvěma akcím jsme získaly desítky motivovaných studentů na různé druhy spolupráce“.

EVROPSKÝ PRŮZKUM BEZPEČNOSTI ŽELEZNIC

V rámci letošního Evropského roku železnice se uskuteční celoevropský průzkum bezpečnosti železnice. Jde o dotazníkové šetření, které je zcela anonymní a jeho vyplnění vám nezabere více než několik málo minut.

Vašimi odpověďmi přispějete k rozsáhlému a unikátnímu šetření, jehož cílem je zjistit, jak je vnímána aktuální bezpečnost v odvětví železniční dopravy. Hlubokou analýzu dat a výsledky šetření bude zpracovávat tým odborníků z Agentury Evropské unie pro železnice (ERA). Výsledky průzkumu budou použity jako součást zprávy o vývoji kultury bezpečnosti, která bude předložena Evropské komisi. Stejně jako při jiných průzkumech i tady platí, že čím víc lidí se do průzkumu zapojí, tím hodnotnější data všichni získáme, a na základě zjištění bude možné zavádět nová, ještě bezpečnější opatření na železnici. Jak se můžete zapojit? Informaci najdete na výplatnici za měsíc březen nebo na webu Týmu Správy železnic. Samotný průzkum bude probíhat v on-line formě v termínu od 14. června do 30. září 2021. O výsledcích průzkumu vás budeme informovat v Moderní železnici.



ZAPOJTE SE DO SOUTĚŽÍ TÝMU I DO FOTOSOUTĚŽE

Už během března odstartovaly tradiční každoroční soutěže Správy železnic a následně i Fotosoutěž Správy železnic. A v jakých oblastech můžete poměřit síly s kolegy? Hlava Správy železnic je vědomostní soutěž, ve které si můžete ověřit své vědomosti z oblasti železnice a předpisů bezpečnosti ZAM1 a Bp3. Soutěž Sympaták/Sympatačka roku hledá sympatické, komunikativní a v kolektivu oblíbené kolegy. Pro všechny nadané zaměstnance naší organizace je určena soutěž Talent Správy železnic. Jsme železnice je pak fotografická soutěž spočívající ve vystižení spojení nás všech se železnici a vším, co k ní patří. Uzávěrky všech soutěží jsou na konci července, sledujte web Týmu Správy železnic. Pro širokou veřejnost je pak určena Fotosoutěž Správy železnic, která má celkem tři kategorie. Více informací získáte na webu [spravazeleznic/fotosoutez](https://spravazeleznic.cz/fotosoutez). Těšíme se na hojnou účast jak ve firemních soutěžích, tak ve veřejné fotosoutěži.

Úzkokolejka do Osoblahy láká nejen na parní vlaky

Osoblažka, tak se důvěrně říká úzkorozchodné trati vedoucí z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy v podhůří Jeseníků. Kromě pravidelné osobní dopravy se zde v létě objevuje také parní vlak pro turisty. Letos na této trati začne několik významných investičních akcí.

TEXT **Tomáš Johánek**



FOTO Pavel Schreier

První vlak mezi Třemešnou a Osoblahou vyjel v prosinci 1898. Dráha se vyznačuje velkým množstvím oblouků. Na 20 kilometrech tratě jich najdeme 102. A to včetně toho nejmenšího v celé síti Správy železnic, který má poloměr pouhých 75 metrů. Jako důvod se uvádí to, že oblouky měly trať uměle prodloužit. Některé prameny tvrdí, že podle předpisů tehdejšího Rakouska-Uherska se mohly stavět pouze tratě nad 20 kilometrů, jen ty se považovaly za rentabilní. Toto tvrzení se ovšem nezakládá na pravdě. Pravým důvodem tohoto trasování byla snaha, aby trať co nejvíce přiléhala terénu, a byla tak co nejlevnější. V dnešní době zde pravidelnou dopravu zajišťují České dráhy za pomoci vůbec nejstarší pravidelně nasazované lokomotivy v ČR, která nese označení 705.913 a byla vyrobena v roce 1958.

NEJVÍCE PŘITAHUJE MALÝ ŠTOKR

Již od roku 2004 na trati vyvíjí aktivitu obecně prospěšná společnost Slezské zemské dráhy, kterou založily obce Osoblažka za účelem provozování turistického parního vlaku. Společnost si postupně díky podpoře Moravskoslezského kraje a Evropské unie

pořádala několik vozidel včetně rumunské parní lokomotivy Resita, která v listopadu 2004 provoz turistických vlaků zahajovala. Od roku 2009 je na úzkokolejce k vidění také silnější parní lokomotiva s efektním modrým nátěrem, přezdívaná Malý štokr, kterou má společnost dlouhodobě pronajatu od rakouského spolku Club 760. Tento stroj se honosí titulem nejvýkonnější parní lokomotivy s rozchodem 760 mm v zemích Visegrádské skupiny. Parní vlaky pro turisty jsou v provozu většinou od června do září, a to převážně o víkendech a svátcích. Pořádány jsou ale i speciální tematické jízdy. Moravskoslezský kraj dokonce díky své unikátnosti zařadil Osoblažskou úzkokolejku do stezky technických atrakcí TECHNOTRASA. Provoz parních vlaků je založen převážně na dobrovolnících a lidech, kterým železnice, a zejména Osoblažka, doslova přirostla k srdci.

POSTUPNĚ SE OPRAVUJÍ KOLEJE I NÁDRAŽNÍ BUDOVY

Jediná úzkokolejka na síti Správy železnic však nepoutá pozornost jen parními vlaky. Obecně prospěšná společnost Osoblažská

úzkorozchodná dráha, která sdružila obce a nadšence, získala v roce 2018 do svého vlastnictví většinu nemovitostí kolem této tratě. Následně díky dotaci Moravskoslezského kraje začala oprava prvního nádraží ve Slezských Rudolticích, které v roce 2019 dokonce skončilo na třetím místě v soutěži Nejkrásnější nádraží. Aktivita společnosti ale pokračovala dále a v roce 2020 se podařilo získat z česko-polského programu evropské spolupráce INTERREG V-A dotaci na projekt Úzkokolejka – turistický cíl, jehož cílem je rekonstrukce zbylých nádraží v Liptani, Koberně, Bohušově a Osoblaze. Ta se budou opravovat přesně podle původní projektové dokumentace z roku 1898. Celý projekt má být ukončen v příštím roce. S investičními akcemi přichází i Správa železnic, se kterou společnost Osoblažská úzkorozchodná dráha úzce spolupracuje. Napřesrok tak má být zahájena kompletní přestavba nádraží v Třemešné ve Slezsku a také rekonstrukce tří přejezdů, které budou vybaveny přejezdovým zabezpečovacím zařízením. V minulých letech zde Správa železnic realizovala opravu mostních objektů nebo výstavbu nástupiště.

Křížovka o ceny

Vaším úkolem je opět najít názvy dvou našich nádraží. Svá řešení poslejte do 14. května na adresu: redakce@spravazeleznic.cz. Tři úspěšní luštitelé se mohou těšit na knižní odměnu, kterou si vyberou z naší nabídky. Tajenka z dubnového čísla zněla: Havířov-Suchá, Mokrovraty. Cenu od nás získali Josef Šerák, Vítězslav Raška a Rudolf Kisvetr.

	ŽIVÉ (HUD.)	ZÚSTAT	PAŠOVANÉ ZBOŽÍ	POHYB PO ODRAZU	ANGL. LÁSKA	ČISTIDLO MOTORŮ	NÁSTROJ VOZKY	PŘEDLOŽKA	SOCHAŘSKÉ DILO	NOSNÉ BŘEVNO		KÓD BĚLORUSKA	DOMACKÝ LEONA	ČAS (MEZIN. ZKR.)	MRAVOKÁRCE	ARABSKÝ PÁN
ZKRATKA ZDRAVOTNÍ POJIŠTOVNY			SLABOTA								HUDEBNÍ STYL					
SLOVEN. JENOM			DLOUHÁ CHODBA CITOSLOVCE VYSMÉCHU								SNĚŽNÝ MUŽ ZMATEK					
1. část tajenky											ANGL. KYSELINA JAKÁ					
OTEC (KNIŽNĚ)			ŠVĚD. OBCHOD S NÁBYTKEM NÁZEV HLÁSKY S				ITALSKÁ TISKOVÁ AGENTURA	OSTROV U ALJAŠKY DOUTI				MAJAKOVSKÉHO BÁSEŇ	SPZ KARVINÉ POŽIVATI TEKUTINU			
ŠPATNÉ		OBEC V OKRESE PELHRIMOV LATINSKY VZDUCH		LOTERNÍ LÍSTEK	JMÉNO HERCEKY THURMANOVÉ	AKADEMIE VĚD BOL		ZKRATKA UKRAJINY	TOPIVO SPZ VÝŠKOVA					LATINSKÝ ZÁPOR	DRUH PAPOUŠKA	
ZNOVU				2. část tajenky												
LEKNUTÍ				TUKY							ČÁST ELEKTROMOTORU					
LETADLO (HOV.)				FRANCOUZSKÝ DEPUTÁT							MOHAMEDOVA MATKA					

Pomůcka: AMAK, AMINA, SALAIRE, SIDO, VIVO

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



Vážení klienti, děkujeme všem za tipy na nové hotely v České republice. Většinou se s nimi daří navázat spolupráci a můžeme tak rozšiřovat nabídku i pro vaše kolegy. Ani v případě zahraničních dovolených nezahálíme – neustále hledáme a doplňujeme hotely převážně ve spolupráci s jinými cestovními kancelářemi. Máte tedy jistotu, že naše nabídka nebude vyčerpána ani v případě náhlého zvýšenému zájmu. Last minute výhodné nabídky začneme posílat hned, jak budou vyjasněna pravidla pro cestování do zahraničí.

Každý náš klient má v ceně pobytu i komplexní cestovní pojištění, ke kterému však doporučujeme přikoupit pojištění na covid-19, které zahrnuje i karanténu. Více informací najdete na našich webových stránkách www.cdtravel.cz pod odkazem Pojištění.

Přejeme všem pevné zdraví a klidné dny
Blanka Jíšová, jednatelka ČD Travel



JEDNOTNÉ OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI ZÍSKAL PRVNÍ POLSKÝ DOPRAVCE

Polský dopravce Koleje Śląskie obdržel od polského drážního úřadu jako první v zemi jednotné osvědčení o bezpečnosti, které mu mimo jiné umožní provozovat drážní dopravu do pohraničních přechodových stanic na území ČR. Možnost zajíždět na základě tohoto osvědčení do příhraničních oblastí ČR umožnila předběžná dohoda českého a polského úřadu, která bude v nejbližší době nahrazena příslušnou mezinárodní dohodou o spolupráci. Tento postup, který významně zjednodušuje a urychluje proces posouzení osvědčení o bezpečnosti pro dopravce zajíždějící do příhraničních oblastí, je aplikován v návaznosti na zavedení 4. železničního balíčku.

NOVÁ ZASTÁVKA V TETČICÍCH

Nově budovaná železniční zastávka v Tetčicích, která je součástí 2. etapy projektu elektrizace a zdvoukolejnění tratě z Brna do Zastávky u Brna, ponese název Tetčice. Naopak stávající železniční stanice Tetčice přestane sloužit veřejnosti a dostane označení Tetčice-Bobrava. O nových názvech rozhodl Drážní úřad začátkem dubna.

