

MODERNÍ ŽELEZNICE

NÁPOR UPRCHLÍKŮ JSME ZVLÁDLI DÍKY SKVĚLÉ PRÁCI CELÉHO TÝMU

Jan Vágner přibližuje situaci během posledních týdnů na pražském hlavním nádraží

02

STŘEZIMÍŘ OPUSTILY VLAKY, NÁDRAŽÍ VŠAK BUDE ŽÍT DÁL

Výpravní budovu ve Střezimíři čeká nový život, bude sloužit nadšencům do železniční historie

04

MUZEUM V LUŽNÉ MÁ NA LETOŠNÍ ROK VELKÉ PLÁNY

Pro návštěvníky připravilo některé novinky, velmi bohatá je i nabídka různých doprovodných akcí

08



FOTO Tomáš Malý

Česká nádraží počítají s pohybem nevidomých cestujících

U všech modernizací železničních stanic a zastávek a také u samostatných staveb zaměřených na rekonstrukce výpravních budov řeší Správa železnic rovněž přístupnost pro nevidomé a slabozraké cestující. Ta se zajišťuje od vstupu do budovy nádraží až k vlaku.

TEXT **Stanislav Bytnar**

V moderních stanicích, provedených podle platné národní i evropské legislativy, norem a předpisů Správy železnic, je navigace nevidomých zajištěna pomocí hlasových frází v orientačních majáčkách v kombinaci s pohybem podél přirozených vodících linií, na nástupištích a přístupových cestách pak podle hmatových prvků v dlažbě (signální a varovné pásy). Ve frázích orientačních hlasových majáčků (OHM) umístěných na vstupu do budovy jsou uváděny potřebné informace o rozmístění základních služeb pro cestující, jako je prodej jízdenek, čekárna, veřejné WC a také směr dalšího postupu k nástupištím. Další OHM jsou na nástupištích při vstupu do podchodu a v ploše nástupiště. Informace uváděné v jejich frázích určují čísla přilehlých

kolejí daného nástupiště (popř. čísla nástupiště u starších staveb) a písmeno příslušného sektoru, dále pak pokyny pro postup v podchodu k dalšímu nástupištím či jiným cílům.

NÁSTUPIŠTĚ OBSAHUJÍ ŘADU POTŘEBNÝCH PRVKŮ

Pro plynulý a bezpečný pohyb všech cestujících je na nástupišti vymezen ve vzdálenosti 0,8 metru od nástupní hrany bezpečnostní pás. Ten je od ostatní plochy nástupiště oddělen hmatovým prvkem – vodící linií s funkcí varovného pásu v šířce 0,4 metru. V ostatní ploše nástupiště se nevidomý cestující může bezpečně pohybovat pomocí signálních a varovných pásů. Vodící linie s funkcí varovného pásu je kromě hmatového zvýraznění doplněna ještě žlutým pruhem o šířce 150 mm.

Další skupinu prvků instalovaných v železničních stanicích pro orientaci nevidomých cestujících tvoří hmatné štítky. Patří sem například štítky umístěné na pravém zábradlí schodiště vedeného z podchodu na nástupiště. Na nich je informace v Braillově písmu o číslu přilehlé koleje při levé a pravé hraně nástupiště (případně o čísle nástupiště a koleje vlevo a vpravo u stanic, které dosud neprošly přeznačením). Nad tímto štítkem se na schodišťové stěně umísťuje štítek s informací o rozložení sektorů na nástupišti. Ta je uvedena prizmatickým i Braillovým písmem. Další z řady hmatných štítků sloužících nevidomým cestujícím jsou prizmatické štítky na dveřích WC, vypovídající o druhu veřejných toalet (WC ženy, WC muži, bezbariérové WC).

DŮLEŽITÉ INFORMACE POSKYTUJÍ I ELEKTRONICKÉ SYSTÉMY

Informace o odjezdech vlaků poskytují elektronické informační systémy – tj. elektronické odjezdové tabule v hale, nástupištní a podchodové tabule a ve velkých stanicích i přestupní monitory a elektronické panely (kiosky). Tyto informační tabule, instalované v rámci investičních staveb Správy železnic, musí umožňovat přístupnost informací také pro nevidomé cestující, a to formou hlasového výstupu. Pokud je v prostoru instalováno více takových elektronických tabulí (odjezdy, příjezdy, popř. další elektronické zařízení dopravní integrované dopravy), je nutné dbát na jejich rozmístění v dostatečné vzdálenosti od sebe, neboť jinak by se hlasové výstupy ze všech těchto zařízení spouštěly povelovým vysílačem nevidomého najednou a vzájemně by se rušily. Navíc může být v stejné době zahájeno i hlášení staničního rozhlasu, což srozumitelnost ještě zkomplikuje. Další vývoj pro

ASISTENČNÍ SLUŽBY PRO NEVIDOMÉ

Od roku 2019 poskytuje Správa železnic také službu pomoci ve stanicích, v rámci které je možné si objednat doprovod z prostoru přednádraží na nástupiště či naopak. Službu si lze objednat jako Asistenci na nádraží na webu: oneticket.cz, přístupná je i na www.spravazeleznic.cz/cestujici. Pro zajímavost, v rámci této služby bylo v loňském roce poskytnuto OOSPO více než 9 000 asistencí.

informační systémy z hlediska potřeb nevidomých cestujících proto spatřujeme právě v řešení tohoto problému. To by spočívalo v možnosti stažení hlasových výstupů z více informačních tabulí do jednoho vhodně zvoleného místa, kde bude možno volit hlasový výstup z jedné konkrétní informační tabule, navíc s možností připojení sluchátek.



FOTO archiv Správy železnic

EIB POMŮŽE S POSOUZENÍM VHODNOSTI PPP PROJEKTŮ

Naše státní organizace podepsala deklaraci o spolupráci s Evropskou investiční bankou (EIB). Nově tak EIB kromě zapojení do financování investiční výstavby poskytne bezplatné poradenství. Konkrétně půjde o zavedení metodiky a nástrojů pro posouzení vhodnosti PPP projektů v podmínkách české železniční infrastruktury. „Po dokončení bude tato metodika plošně využitelná pro analýzy vhodnosti užití jednotlivých modelů PPP na projekty Správy železnic,“ uvedl náměstek generálního ředitele Správy železnic pro modernizaci dráhy Mojmir Nejezchleb.

V RADOTÍNĚ ZAČNE VÝSTAVBA NOVÉ VÝPRAVNÍ BUDOVY

Ještě během letošního roku začne výstavba nové výpravní budovy ve stanici Praha-Radotín, která naváže na probíhající rozsáhlou modernizaci zdejšího kolejiště. Cílem projektu je realizace přístavby současné výpravní budovy, která poskytne zázemí pro odbavovací halu, pokladny, veřejné toalety a doplňkové komerční prostory. Jednopodlažní prosklený objekt naváže na stávající historickou výpravní budovu. Ta v místě zůstane a přemění se ve služebnu městské policie.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

MODERNIZACE TRATI MEZI ČELÁKOVICEMI A MSTĚTICEMI STARTUJE

V závěru letošního roku začne modernizace posledního úseku jedné z nejvytíženějších příměstských tratí z Lysé nad Labem do Prahy, konkrétně mezi stanicemi Čelákovice a Mstětice. Správa železnic podepsala smlouvu se zhotovitelem, kterým je sdružení firem EUROVIA CS, Subterra, GJW Praha a Elektrizace železnic Praha. Od letošního listopadu budou probíhat přípravné práce, hlavní stavební činnosti se rozběhnou v roce 2023. Součástí stavby budou především dvě nové přeložky, které po dokončení umožní zvýšit rychlost vlaků až na 140 km/h, respektive na 160 km/h pro vozy s naklápěcí technologií.

Nápor uprchlíků jsme zvládli díky skvělé práci celého týmu

Pražským hlavním nádražím prošlo během posledních týdnů více než 100 tisíc uprchlíků z Ukrajiny, kteří potřebovali větší či menší pomoc. Podle vedoucího správy budovy této stanice Jana Vágnera se vše daří zvládat tak, že běžní cestující ani dopravci prakticky nic nepoznají.

TEXT | Tomáš Johánek

Od počátku března začaly vlaky přivážet na hlavní nádraží desetitisíce uprchlíků z Ukrajiny. Jak náročné je postarat se o ně a zároveň zajistit bezproblémový chod stanice pro běžné cestující a dopravce?

Nebudu říkat, že to náročné není, ale díky perfektní spolupráci všech zúčastněných institucí, firem, dobrovolníků a mediků se nám daří zvládat situaci velice dobře. Nejprve jsme ve spolupráci s Magistrátem hlavního města Prahy připravili pro uprchlíky pomoc ve stanu umístěném v prostorách nové odbavovací haly mezi vstupy do metra. Následně vzniklo improvizované centrum pomoci v jižním křídle Fantovy budovy, kde zájemci dostanou základní informace o možnostech pomoci. K dispozici máme jižní část Fantovy budovy a celé její přízemí, které sousedí se schodištěm do druhého patra, kde je kulturní sál. Ten nyní slouží jako odpočinková místnost. Dále je v přízemí budovy i improvizovaná ošetřovna, kde medici 3. lékařské fakulty Univerzity Karlovy ve spolupráci se Záchranou službou hl. m. Prahy zajišťují prvotní ošetření, případně směřují uprchlíky na služby krizového centra.

Kolik lidí se podílí na pomoci uprchlíkům na hlavním nádraží a z jakých jsou institucí?

Nepřetřítě je tu přibližně 45 až 50 lidí, kteří pracují v režimu 24/7. Za Správu železnic jde vždy minimálně o deset lidí v čele s hasiči, kteří veškerou činnost koordinují, dále jsou zde lidé ze správy pozemních staveb, z provozního obvodu, z krizového řízení magistrátu, pražští hasiči, zástupci Českých drah, Policie ČR, pražské městské policie a v neposlední řadě již zmiňovaní medici. Zapomenout rozhodně nesmíme na Organizaci pomoci uprchlíkům, která zastřešuje dobrovolníky z neziskových organizací, jichž se tu střídají desítky.

Co konkrétně zajišťuje Správa železnic?

Naše organizace zajišťuje hlavně veškerý servis, který je spojený s provozem budovy. Drážní hasiči se pak podílejí na vedení této akce, mají na starosti koordinaci sil a prostředků. V praxi to znamená, že v čele štábu je každý den někdo z našeho hasičského sboru, kdo je odpovědný za činnost celého týmu. Scházíme se dvakrát denně, abychom si řekli, co konkrétně budeme potřebovat. Zjišťujeme zejména, kolik uprchlíků zhruba



FOTO: Paula Matěšová

můžeme očekávat nebo jaká je situace v kontaktních centrech, kde se žádá o víza strpění.

Museli jste nějak změnit běžný chod nádraží nebo řízení provozu?

Snažili jsme se nezměnit téměř nic, potřebujeme fungovat standardně. Jsme tu pro cestující a pro dopravce, musíme jim zajistit běžný komfort, na který jsou zvyklí. Změny pocítili například lidé z řízení provozu, bylo nutné přistavovat exponované vlaky k prvnímu nástupišti, aby i z taktického hlediska měli uprchlíci nejkratší cestu k první pomoci a nemísili se s ostatními cestujícími.

Jak reálně probíhá celý proces po příjezdu vlaku s uprchlíky?

Není to jen o příjezdu vlaku, vše začíná na ranních a večerních štábech. Zanalyzujeme předešlé hodiny, řekneme si, jaká je predikce do budoucích hodin, abychom vůbec věděli, jak jsme připraveni. Zda máme dostatek jídla či pokrývek a podobně. V okamžiku příjezdu

evakuačního vlaku už víme, kolik je v něm zhruba cestujících, kteří budou potřebovat pomoc. Ve spolupráci s hasiči a dobrovolníky jsme v místě, kam přijede vlak, hasiči pomáhají cestujícím, dobrovolníci se ptají, jak mohou pomoci. Pak odvádějí uprchlíky k informačním stanům podle toho, co konkrétně potřebují. Prostory nádraží jsou určené opravdu pro první pomoc, naším cílem je, aby zde uprchlíci strávili maximálně několik hodin. Následně jsou převáženi za asistence hasičů na Krajské asistenční centrum pomoci Ukrajině, kde jsou s nimi zahájeny potřebné úkony. Nebo pokračují dalšími vlaky do svých cílových destinací.

Část Fantovy budovy momentálně prochází náročnou rekonstrukcí. Bylo potřeba nějak zkoordinovat stavbu s aktuální situací?

Snažíme se, aby se pomoc uprchlíkům nedotkla cestujících ani naší stavby. Povedlo se nám vše přesunout do jižní části, stavební práce v severní části tak vůbec nevadí, mohou probíhat nerušeně dál.

Můžete srovnat současnou situaci s tím, jak nádraží fungovalo za covidu, pokud se to tedy srovnat dá?

Největší rozdíl je v tom, že za covidu bylo nádraží prázdné. Mohli jsme udělat spoustu věcí, které nás páliily, ale nešlo je provést vzhledem k obsazenosti nádraží. V současné době je nádraží plné i počet běžných cestujících se postupně dostal na předcovidová

čísla. Jen pro informaci – hlavním nádražím projde v pracovní den kolem 70 až 80 tisíc lidí a projede jím více než 900 vlaků.

Jak se proměnila vaše práce? Máte čas na odpočinek?

Všechno záleží na týmu lidí, bez podpory jak nadřazených, tak spolupracovníků neudělá jedinec vůbec nic. Naštěstí mám velice dobrý tým, některé pracovní věci mohu převést na své zástupce, kteří zajistí, aby veškerý chod nádraží fungoval ke spokojenosti všech zúčastněných. Jinak v současné chvíli čas na odpočinek moc není. Až všechno skončí, a já doufám, že to bude velmi brzy, budu muset svým blízkým současně pracovní nasazení a jejich podporu nahradit.

MGR. JAN VÁGNER

Narodil se v roce 1972 v Rakovníku. Vystudoval Univerzitu Jana Amose Komenského v Praze. Profesionální kariéru u tehdejší SŽDC začal v roce 2014 jako signalista, poté byl výpravčím v provozním obvodu Kladno. Přes CDP Praha, kde měl na starosti zajištění servisních činností, a stavební oddělení Správy osobních nádraží Praha se v roce 2018 vrátil na OŘ Praha pod správu pozemních staveb. Od listopadu 2019 je vedoucím oddělení správy pozemních staveb OŘ Praha.



MODERNÍ ŽELEZNICE, interní bulletin Správy železnic

Vydavatel Správa železnic, státní organizace
Adresa redakce Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
E-mail redakce@spravazeleznic.cz
Šéfredaktor Tomáš Johánek
Vedoucí projektu Kateřina Šubová
Grafická úprava, výroba a distribuce Sevenart, s.r.o.
Náklad 6500 výtisků měsíčně
Evidenční číslo MK ČR E 20966
Nevyžádané texty a fotografie se nevracejí.



Přípravu VRT bude řídit nová organizační jednotka

TEXT **Jan Nevola**

Správní rada Správy železnic na svém řádném zasedání schválila záměr zřízení nové organizační jednotky pro přípravu, výstavbu a provoz vysokorychlostních tratí (VRT). Tento krok souvisí s pokračujícími pracemi na nové železniční síti.

Projektanti v současné době připravují podrobné dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) pro pět úseků nových vysokorychlostních tratí. Pro další tři Správa železnic aktuálně hledá dodavatele těchto dokumentů. Kvůli potřebě efektivnějšího řízení přípravy VRT rozhodla správní rada o vzniku nové organizační

jednotky, ve které bude centralizována příprava tratí, jejich výstavba i následný provoz a údržba.

Program rozvoje Rychlých spojení předpokládá vznik až 700 km nových vysokorychlostních tratí. Správa železnic předpokládá, že v letošním roce bude ve vyšším stupni příprav až 300 km VRT.

Součástí sítě budou také terminály vysokorychlostní železnice, na které naše organizace vyhláší architektonicko-urbanistické soutěže. Svou podobu již získaly terminály Praha východ a Roudnice nad Labem. Provoz na prvních úsecích VRT by měl být zahájen kolem roku 2030.

Druhá etapa elektrizace trati z Brna do Zastávky začne ještě letos

Už v letošním roce se rozběhnou první přípravné práce na elektrizaci trati ze Střelice do Zastávky u Brna, která bude spojena rovněž s výstavbou druhé koleje. Správa železnic vybrala zhotovitele stavby; vítěznou společnost ZASTŘEL tvoří Subterra, OHLA ŽS a Elektrizace železnic Praha.

TEXT **Pavel Tesář**



FOTO Josef Novotný (2x)

Dokončení modernizace zmíněného úseku umožní zavedení elektrických příměstských vlaků na frekventované relaci mezi Brnem a Zastávkou. Hlavní stavební práce by měly začít na jaře příštího roku, dokončení akce se plánuje v závěru roku 2024. Modernizací a elektrizací prvního úseku z Brna-Horních Heršpic do Střelice dokončí Správa železnic letos na jaře. Jejím výsledkem jsou mimo jiné nové zastávky v Brně-Starém Lískovci a v Ostopovicích. Stavební práce se odehrávají nejen v mezistaničním úseku a v samotné stanici Střelice, ale také několik set metrů za ní ve směru na Tetčice, kde vznikla první část dvoukolejné trati. Výsledkem obou stavebních etap bude přibližně 20 kilometrů modernizované trati z Brna-Horních Heršpic do Zastávky u Brna.

Náročným úkolem pro stavbaře bude zejména výstavba druhé koleje, která si vyžádá velký objem zemních prací. Kromě obnovy železničního svršku a spodku dojde

k výstavbě trakčních stožárů a natažení trolejového vedení. Projekt zahrnuje rovněž renovaci jedenácti mostů a pěti propustků. K vyšší bezpečnosti provozu přispěje moderní elektronické zabezpečovací zařízení, stejně jako rekonstrukce osmi přejezdů. Stávající traťová rychlost 80 km/h se po instalaci evropského zabezpečovače ETCS zvýší až na 120 km/h.

Rekonstrukcí projdou zastávky v Omicích a Rosicích u Brna. Stanice Tetčice se přejmenuje na Tetčice-Bohrava, cestující budou využívat navazující zastávku Tetčice, jejíž nástupiště budou končit u stávajícího železničního přejezdu. Největší proměnou ale projde stanice Zastávka u Brna, kde se vybudují dvě vnější a jedno ostrovní nástupiště. Bezbariérové propojení nového podchodu a nástupiště zajistí výtahy. Nástupní hrany ve všech stanicích a zastávkách budou ve výšce 550 milimetrů nad temenem kolejnice, což umožní pohodlný nástup do vlakových souprav.

VRT Moravská brána se bude prezentovat pomocí 3D modelu

Příprava budoucí VRT Moravská brána I mezi Prosenicemi a Hranicemi na Moravě se rozběhla naplno. V příštím roce by měla společnost AFRY společně s dalšími zahraničními dodavateli dokončit dokumentaci pro územní rozhodnutí (DÚR). Správa železnic připravuje unikátní prezentaci tohoto projektu.

TEXT **Jan Nevola**

Zástupci Správy železnic a projektanti ze společnosti AFRY představili na počátku dubna dosavadní stav prací na dokumentaci pro úsek VRT Moravská brána I. Prezentovali také přínosy VRT pro region a způsob projednání záměru v dotčených obcích v kraji. Ředitel odboru přípravy vysokorychlostních tratí Martin Švehlík považuje spolupráci se samosprávami za klíčovou: „S návštěvami obcí jsme začali ve výrazném předstihu, tedy v době, kdy byl k dispozici pouze základní návrh trati ze studie proveditelnosti. Nyní postupujeme do další fáze, kdy můžeme diskutovat o konkrétních opatřeních na ochranu obyvatel nebo životního prostředí.“ Na podrobnější dokumentaci pro územní rozhodnutí pracuje Správa železnic s AFRY od počátku letošního roku.

VRT Moravská brána I je prvním úsekem, na kterém Správa železnic zvažuje využití moderních nástrojů k prezentaci prací veřejnosti, jako je například interaktivní 3D model analogický videohernímu světu. Víde vytvořená na základě této technologie mohou efektivně ilustrovat citlivé zasazení tratí do krajiny. „Máme znalosti z projektů rychlých spojení z Německa, Švýcarska a Skandinávie. Pro komunikaci s veřejností chceme využít inovativní a efektivní způsob přenosu informací mezi projektovým týmem, investorem i místními lidmi. Půjde o 3D zpracování trati, GIS portál a transparentní a otevřenou diskuzi s veřejností,“ říká generální ředitel společnosti AFRY pro ČR a SR Ivo Šimek.

„Naším cílem je přinést do ČR to, co nabízíme jinde ve světě. Využíváme technologii založenou na videoherní platformě Unreal Engine, která umožňuje projektová data zobrazit zcela realisticky. Je to nástroj nové generace, který je v projektování infrastrukturních akcí v ČR průlomový. Na rozdíl od předdefinovaných ukázek prací formou vizualizací a animací vytváříme skutečné digitální dvojče celého traťového úseku o rozloze 200 km²,“ doplňuje možnosti 3D modelu Ivo Šimek.



VIZUALIZACE AFRY

Střezimíř opustily vlaky, nádraží však bude žít dál

Na počátku dubna vlaky definitivně opustily starou trať mezi Voticemi a Sodoměřicemi, aby za tři měsíce začaly využívat nedaleký nově vybudovaný koridor. Výpravní budovu ve Střezimíři ale čeká další život, bude sloužit nadšencům do železniční historie. Jen skutečné vlaky nahradí drezíny.

TEXT **Tomáš Johánek**

Ue sobota 2. dubna brzy ráno, krajem České Sibiře na pomezí středních a jižních Čech se proplétá EC 331 Jižní expres z Prahy do Lince. Nevídné počasí souzní s poněkud pochmurnou náladou, tento vlak je totiž posledním pravidelným spojem, který projel více než 150 let starou stanicí Střezimíř. Pak už jen služební vlak drážních elektromontérů a je hotovo, železničnímu provozu po staré trati je definitivně konec. I když ne tak docela... Stanice totiž zůstane i nadále zcela funkční, přestože už nebude sloužit pravidelnému železničnímu provozu. Po zdejších kolejištích se

budou místo vlaků všech možných kategorií nově prohánět drezíny. Stane se tak díky spolku Železnice Česká Sibiř, který si pronajme část původní trati v délce zhruba tři



Zařízení výpravní budovy zůstane na svém místě

kilometrů. Jedním ze zakládajících členů spolku je dnes už bývalý střezimířský výpravčí Jaroslav Kmoch. „Zhruba před 11 lety jsme dostali nápad využít zdejší nádraží poté, co ho opustí vlaky. Postupně jsme naši myšlenku rozvíjeli, shromažďovali různé nápady a hlavně začali pracovat na její realizaci,“ vzpomíná Jaroslav Kmoch. Když už bylo jasné, že se blíží konec provozu, vstoupil do hry Mikroregion Voticko, který získal nádraží ve Střezimíři do pronájmu. Od něj si pak kolejiště i budovu pronajme uvedený spolek. To byl velice zásadní krok k naplnění snu o muzeu.



Pětice výpravčích v posledních hodinách fungování stanice Střezimíř

ZAŘÍZENÍ STANICE ZŮSTANE FUNKČNÍ

Po ukončení provozu ve Střezimíři zmizelo trakční vedení a sloupy, ostatní staniční zařízení by ale měla zůstat na svých místech. „Vše by tak mělo být i plně funkční včetně návštěvnické,“ pokračuje Jaroslav Kmoch. Spolek plánuje vybudovat v budově muzejní expozici, základem jeho činnosti ale bude provoz manuálně poháněných pákových drezín, na kterých se bude možné svést po torzu opuštěné trati. „Momentálně máme k dispozici jednu drezínu, jde o kopii původní spojařské drezíny. Další dvě nám vyrábí ve Veselí nad Lužnicí. V příštím roce bychom

tedy mohli uspořádat třeba závody drezín,“ říká dále jeden ze zakladatelů spolku. Plány do budoucna mají střezimířští milovníci historie železnice skromné, vše bude záležet zejména na dostupných finančních prostředcích. „Ze začátku počítáme s nepravidelným provozem drezín, protože každý máme svou práci, pak se uvidí. Plány jsou, uvidíme, na co se seženou peníze,“ poznamenává Jaroslav Kmoch. Jak dodává, spolek získal dva exponáty formou zapůjčení z muzea ČD v Lužné u Rakovníka. Jedná se konkrétně o zatím neprovozní malou motorovou lokomotivu řady T 211.0, na jejímž znovuvvedení do provozního stavu se již pracuje, a starý služební vůz.



Jedním z prvních exponátů připravovaného muzea je motorová lokomotiva řady T 211.0

PATRIOTI PŘIŠLI O PRÁCI

Konec železničního provozu ve Střezimíři znamenal také konec pro osazenstvo zdejší stanice. Až do posledních dnů v ní pracovalo pět výpravčích, dva z nich mají ke Střezimíři prakticky domovské právo. Jaroslav Kmoch bydlel dlouhá léta přímo ve výpravní budově, jeho kolega Jiří Klimeš v ní žije dosud. „Můj pracovní i soukromý život je pevně spojený se Střezimířem, poprvé jsem tady sloužil před 33 lety, natrvalo jsem se sem vrátil v roce 1990,“ vzpomíná Jaroslav Kmoch. Od té doby sloužil, až na nějaké mimořádné výkony, pouze zde. Jeho kolega pracoval ve stanici ještě o dva roky déle. A jaká je jejich nejbližší profesionální budoucnost? Jaroslav Kmoch se stěhuje do Prahy na CDP, Jiří Klimeš doslouží posledních pár měsíců před penzí v nově vybudované stanici Červený Újezd u Votic. A jaké to je opustit po tak dlouhé době své pracoviště? „Velice smutné,“ shrnuje stručně své pocity Jaroslav Kmoch.

FOTO archiv Správy železnic (8x)

RAIL BUSINESS DAYS 2022: Největší železniční akce roku se blíží!

Mezinárodní železniční veletrh a konference RAIL BUSINESS DAYS se uskuteční letos od 7. do 9. června v areálu brněnského výstaviště. Největší drážní veletrh v České republice nabídne vnitřní i venkovní expozice desítek tuzemských i zahraničních firem.

TEXT **Tomáš Johánek**

Veletrh bude rozdělen do dvou expozic. Tu první návštěvníci najdou ve venkovní části výstaviště, jejíž součástí je i téměř 800 metrů kolejí. Na nich bude možné obdivovat například hvězdu flotily národního dopravce s názvem InterJet, vozidla ČD Cargo a mnohá další. Celkem jich bude v areálu k vidění více než desítky. Správa železnic využije pro svou prezentaci právě venkovní část. Představí zde diagnostické vozidlo měřící geometrické

parametry koleje EM100, přípojný vůz EM100 či lokomotivu Siemens Vectron.

Druhá část expozice bude ve vnitřních prostorách pavilonu A1, který se nachází v bezprostřední blízkosti kolejiště. Na návštěvníky zde bude čekat prezentace novinek, technologií a služeb několika desítek předních železničních firem, institucí a dalších drážních subjektů. Svě expozice tak představí například České dráhy,

ČD Cargo, AŽD a desítky dalších. Samostatnou kapitolou je Student Lounge. Speciální prostor nabídne možnost přímé interakce mezi školami, studenty a firmami z drážního prostředí. Studenti mají navíc vstup na akci zdarma.

V rámci prvního dne veletrhu je naplánovaná i doprovodná konference RBD 2022, která je zaměřena výhradně na odborníky. Hostit ji bude rotunda

pavilonu A brněnského výstaviště. Po celý den zde budou přednášet a diskutovat odborníci na jednotlivé sledované oblasti. Za Správu železnic vystoupí v prvním odpoledním bloku generální ředitel Jiří Svoboda, který bude navíc celou konferenci společně s ministrem dopravy Martinem Kupkou zahajovat.

Podrobnější informace o veletrhu najdete na stránkách www.railbusinessdays.cz.



Legendou opředený tunel pro císaře

Je to taková oblíbená legenda o tom, jak císařpán na své železnici alespoň jeden tunel chtěl. Protože trať bez tunelů není přece žádná pořádná dráha! Jak to bylo ale doopravdy?

TEXT | Marek Binko

Když se v letech 1844 až 1847 stavěla další část Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB) z Lipníku nad Bečvou do Bohumína, jež měla za cíl propojit Vídeň s rakouským Slezskem a Haličí, obcí Slavíč měla procházet hlubokým zářezem. Nestabilní geologické podloží by ale vedlo k sesuvům, a proto vrchní inženýr stavby Karl Hummel navrhl namísto zářezu vybudovat hloubený tunel. Dalším důvodem byla i nutná výměna hořlavé krytiny střech za nehořlavou v pásu 60 metrů na obě strany koleje na náklady KFNB. Díky tunelu byla i nižší potřeba demolice, namísto pěti statků a 12 chalup v případě stavby zářezu to byly jen dva statky a osm chalup.

Při stavbě tunelu bylo také vytěženo méně zeminy. To vše byly argumenty, které převážily vyšší náklady na tunel. Změna projektu byla schválena „rakouskou byrokratickou mašinerií“ 8. srpna 1845, jen měsíc od podání žádosti. Stavba, zahájená neprodleně a dokončená následující rok, probíhala tzv. německou jádrovou tunelovací metodou, kdy se vyhloubily dvě podélné šachty pro vyzdění tunelových opěr do výše paty klenby. Teprve pak byl tunel zaklenut, vytěžena zemina, vyzděna spodní klenba a nasypáno nadloží, které je jen 90–140 cm silné. Oba shodné portály byly vystavěny v empírovém slohu, což je u nás unikátní.



FOTO autor

Jednokolejný tunel je dlouhý 259 metrů, vysoký 6,3 a široký 5,7 metru. Když se v roce 1873 stavěla druhá traťová kolej, byla proto vedena v odlišné stopě, protisměrnými oblouky se z jižní strany vyhloubala tunelu. V roce 1895 byla do této trasy přeložena i původní kolej a tunelem tak projel poslední vlak 30. května toho roku. Při zdvoukolejňování

byla v roce 1871 vystavěna i další traťová přeložka mezi sousedními Drahotušemi a Hranicemi, která se vyhloubala Drahotušskému viaduktu. Ten spolu s Jezernickým a Hranickým viaduktem tvořil trojici mohutných přemostění, avšak po převedení obou kolejí do nové stopy byl nakonec v roce 1911 hranickou vojenskou posádkou odstřelen. Slavíčský tunel měl,

přestože osiřel, více štěstí. V roce 1925 jej odkoupila obec a sloužil pro uskladnění zeleniny. V roce 1958 byl zapsán na seznam kulturních památek, v 60. letech se dokonce uvažovalo o jeho znovuvyužití pro železnici, když se připravovala stavba 3. traťové koleje. Dnes je tunel volně průchozí a nabízí ojedinělou příležitost dotknout se rané historie našich železnic.

Co se děje v regionech

CESTUJÍCÍM SLOUŽÍ NOVÁ ZASTÁVKA V PLZNI

Správa železnic zprovoznila v pátek 15. dubna novou zastávku Plzeň-Slovany. Ta nahradila nedalekou stanicí v Koterově, která přestala sloužit osobní dopravě. Nová zastávka je součástí další etapy modernizace plzeňského uzlu, která probíhá v úseku Lobzy – Koterov a byla zahájena v listopadu 2020.

Vlaky momentálně využívají zrekonstruovanou druhou traťovou kolej mezi hlavním a koterovským nádražím, a to včetně nového nástupiště poblíž Lobežské ulice. Tím se cestujícím rozšířily možnosti přestupu na MHD. Prvním spojem, který zde zastavil, byl osobní vlak na trase Horažďovice předměstí – Plzeň-Jižní Předměstí s příjezdem na Slovany ve 4.44 hodin. Cestujícím je k dispozici zatím jen jedna nástupní hrana, druhé nástupiště se začne využívat až po dokončení rekonstrukce první traťové koleje na jaře příštího roku.

Posledním spojem, který obsloužil stanicí Plzeň-Koterov, byl v pondělí 11. dubna v 7.42 hodin osobní vlak 8906 z Nepomuku do Plzně-Jižního Předměstí. V budoucnu bude tato stanice sloužit pouze nákladní dopravě, proto dělníci začali prakticky okamžitě s demontáží nástupišť. Během Velikonoc přešla stanice na dálkové řízení z pracoviště na plzeňském hlavním nádraží.

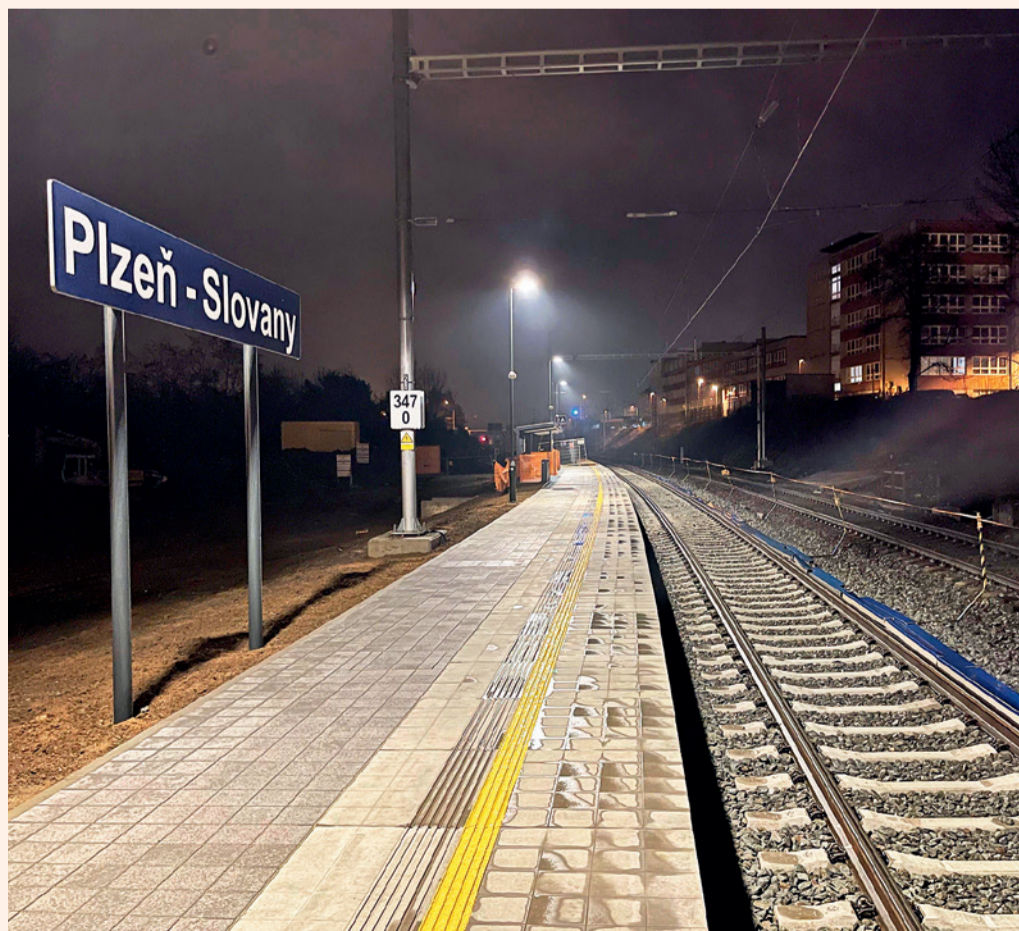


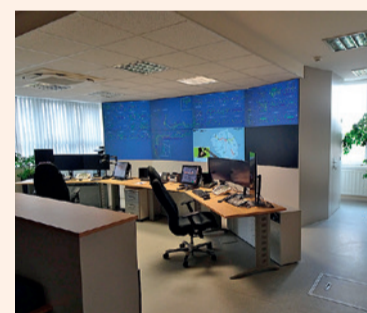
FOTO archiv Správy železnic (4x)

PLZEŇSKÝ ELEKTRODISPEČINK MÁ OPRAVENOU ZOBRAZOVACÍ STĚNU

V Plzni byla dokončena oprava technologie zobrazovací stěny regionálního elektrodispečinku. Společně s vybudováním pracoviště Dispečera železniční infrastruktury jde o důležitý krok, kterým se zařadil mezi nejmodernější dispečinky na síti Správy železnic.

Důvodem postupné implementace moderních technologií do systému tohoto pracoviště je nutnost pravidelné obnovy a modernizace hardwaru a softwaru. To bylo doposud realizováno s využitím stávajícího přehledového panelu, jehož aktivní prvky byly zobrazeny LED diodami a kolejiště hliníkovými destičkami. Fungoval sice spolehlivě, ale byl již morálně značně zastaralý. Proto došlo k jeho náhradě za osm panelů se zpětnou LED projekcí ve 4K rozlišení.

V rámci této úpravy bylo zařízení ED Plzeň optimalizováno a zjednodušila se i možnost budoucích úprav včetně uvolnění prostoru pro připravovanou elektrifikaci trati Plzeň – Domažlice – státní hranice s Německem.



NÁDRAŽNÍ BUDOVA V KRÁSNÉ LÍPĚ PROJDE REKONSTRUKCÍ

Na Dráze národního parku, která vede chráněnou oblastí Českého Švýcarska, začnou cestující brzy využívat další zrenovované nádraží. Správa železnic může díky pravomocnému stavebnímu povolení pokračovat v přípravě rekonstrukce nádražního objektu v Krásné Lípě na Děčínsku. Kromě kompletní obnovy se v něm vzhledem k turistické oblíbě počítá i se vznikem ubytovacích prostor.

Budova nádraží rekonstrukcí získá nové zateplení, střechu, fasádu, okna a dveře. Součástí prací bude vybudování bezbariérového přístupu a plochy pro parkování. Úpravou dále projde nástupištní přístřešek, jehož součástí bude nově úschovna kol B+R.

V přízemí objektu se opraví čekárna pro cestující. Větší část interiéru bude po úpravě dispozic nově sloužit jako turistická ubytovna s bistro, vznikne celkem 10 pokojů. Součástí bistra budou také veřejné toalety. O správu nově vzniklých prostor se postará město Krásná Lípá prostřednictvím nájemní smlouvy.



ODBOČKA SKÁLY

10. března

Dopoledne projel v odbočce Skály (mezi stanicemi Praha-Horní Počernice a Praha-Vysočany) Nex 60204 vjezdové návěstidlo 1L s návěstí zakazující jízdu a čelně se srazil s protijedoucím vlakem Mn 85012. Při srážce byl lehce zraněn strojvedoucí vlaku Nex 60204. Škoda byla předběžně vyčíslena na šest milionů Kč.



FOTO archiv Správy železnic (2x)

BÍLINA

14. března

V odpoledních hodinách vykolejil ve stanici Bílina za jízdy Nex 53030 šestý nákladní vůz řady Sggrs na výhybce č. 35. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 6,8 milionu Kč.

OBRNICE

18. března

Odpoledne vykolejil ve stanici Obrnice sunutý nákladní vůz řady Lgs při posunu na 102. kusou staniční kolej. Následně byl usmrcen vedoucí posunu v čele sunutého posunového dílu, který upadl. Posunový díl dále pokračoval až na konec kusé koleje, kde se srazil s odstaveným nákladním vozem řady Lgs. Následovalo najetí do zarážedla kusé koleje a vykolejení odstaveného vozu. Škoda byla předběžně vyčíslena na 800 tisíc Kč.

PRAHA-KRČ

23. března

Ve stanici Praha-Krč odpoledne vykolejil na výhybce č. 32 Os 9013, který tvořila motorová jednotka 814.215 Regionova. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,3 milionu Kč.



CHOTĚŠOV – NÝŘANY

27. března

Na přejezdu mezi výhybnou Chotěšov a stanicí Nýřany se odpoledne střetl osobní automobil BMW 316 s Os 7425, kterým byla motorová jednotka 844.002. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,6 milionu Kč.

VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ – STŘÍTEŽ NAD BEČVOU

31. března

Nad ránem se na přejezdu mezi stanicí Valašské Meziříčí a dopravnou D3 Střítež nad Bečvou střetl osobní automobil BMW X3 s Os 13211, kterým byla motorová jednotka Regionova 814.093. Při střetnutí byla zraněna řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 260 tisíc Kč.

Solární panely se postupně objeví na dalších objektech Správy železnic

Naše státní organizace zrealizovala na střeše výpravní budovy železniční stanice Děčín východ pilotní stavbu fotovoltaické elektárny (FVE). Samotné instalaci předcházela poměrně složitý proces zakončený udělením stavebního povolení od Drážního úřadu.

TEXT Jiří Cigánek

Na začátku byl záměr projektu, který řešil vhodnost umístění FVE na objekt, a to jak s ohledem na střešní konstrukci, její orientaci, sklon a statické zatížení střechy, tak z hlediska spotřeby elektrické energie v objektu výpravní budovy a dalších odběrů v dané lokalitě vrcholově napájených z trafostanice Správy železnic. Dále bylo provedeno posouzení stavu střešní konstrukce včetně vhodnosti použité krytiny a také hodnocení stavu elektroinstalace v budově a hromosvodné soustavy proti atmosférickému přepětí. Statický posudek se zaměřil i na nosné konstrukce, které byly uznány jako vyhovující, a to i pro přitížení solárními panely; pouze u vybraných krovů bylo nutné posílení na průřez 120/180 mm. Následovala analýza, kterou provedlo Výzkumné energetické centrum Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava. Na základě výsledků této analýzy a dalších podpůrných materiálů byl zpracován projekt. Samotná realizace FVE byla zahájena loni v prosinci a dokončena 18. února letošního roku společností Silekto. Aktuálně se FVE připravuje na kolaudaci stavby.



Fotovoltaická elektrárna v železniční stanici Děčín východ má instalovaný výkon 24 kW. Z dosud naměřených dat vyplývá, že za den vyprodukuje v průměru 81,5 kWh. Výroba elektřiny je velmi závislá na roční době a aktuálním počasí, denní výsledky se pohybují od minimálně 15,9 kWh až po doposud maximální hodnotu ve výši 141,2 kWh. Při realizaci projektu získali zaměstnanci Oblastního ředitelství Ústí nad Labem nemalé zkušenosti s touto problematikou, na základě kterých doporučují FVE realizovat v režimu P+R jedním vybraným dodavatelem, který elektrárnu postaví na klíč včetně projektu.



FOTO Vojtěch Kužel (2x)

PŘIPRAVUJÍ SE DALŠÍ LOKALITY PRO FVE

Správa železnic má momentálně ve stadiu rozpracovanosti posouzení 81 objektů (nádražních, administrativních nebo technologických budov) na vhodnost umístění FVE na jejich střechy. Jedná se například o výpravní budovy ve stanicích Ústí nad Labem-Střekov, Pardubice hl. n., Svitavy, Rudoltice v Čechách, Břeclav, Veselí nad Moravou, České Velenice a Praha-Běchovice, administrativní budovy v Olomouci a Hradci Králové, nový dopravní pavilon v Hněvicích nebo trafostanici T1 v Třebušicích. Správa železnic by při instalaci fotovoltaických panelů na tyto objekty chtěla využít vyhlášený dotační program Ministerstva průmyslu a obchodu s názvem Fotovoltaické systémy s/bez akumulace – II. výzva.

Záměr na využití plochy střechy k instalaci fotovoltaických panelů vznikl ve spolupráci s Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava. Jako nejvýhodnější z analýz vyplynula varianta s přímou výrobou elektřiny k pokrývání okamžité spotřeby v nádražní budově. Na střechu objektu ve stanici Děčín východ bylo umístěno 60 fotovoltaických panelů s celkovou plochou přibližně 106 m². Případné přebytky elektrické energie se budou převádět do lokální distribuční sítě Správy železnic. Pokud spotřeba v objektu v budoucnu poroste, bude možné montáž dalších panelů zvyšovat i výkon elektrárny.

Interní audit opět v akci

Správní rada vzala na vědomí Zprávu o činnosti interního auditu a o zjištěních z provedených auditů a kontrol externích auditních a kontrolních subjektů a Výroční zprávu o řízení rizik za rok 2021. Ocenila také úroveň uvedených zpráv a činnosti interního auditu.

TEXT Petra Kunešová

V návaznosti na roční plán činnosti interního auditu bylo loni provedeno deset řádných a devět následných interních auditů napříč organizací a dále 24 konzultačních zakázek, převážně na základě požadavků generálního ředitele. Formou co-sourcingu se společností Ernst & Young proběhla první část auditu kybernetické bezpečnosti.

V rámci provedených následných auditů bylo ověřeno působení a účinnost přijatých nápravných opatření k 70 vydaným doporučením interního auditu z roku 2020. Nápravná opatření převážně zafungovala správně. Výsledky získané v průběhu auditních zakázek byly monitorovány v zavedeném informačním systému AURIS, kde se také zprovoznila nová funkcionalita, a to automatizované ohlašování blížících se termínů pro plnění nápravných opatření odpovědným osobám. V loňském roce bylo ukončeno 211 externích kontrol a auditů,

což představuje nárůst o 25 procent oproti roku 2020, kdy počet kontrol klesl v důsledku pandemie covid-19. V porovnání s předchozími obdobími se však potvrzuje klesající trend počtu kontrol. Loni byla s finančním postihem ukončena pouze jedna kontrola. Většina zjištění byla administrativního charakteru a byla ve stanovených termínech odstraněna.

V oblasti řízení rizik byla v loňském roce spuštěna ostrá verze IS AURIS, jehož prostřednictvím byly vlastníky rizik reportovány jak čtvrtletní zprávy významných rizik, tak i roční zpráva rizik sledovaných. Výsledkem všech reportů rizik za uplynulý rok je aktualizovaný katalog, který zahrnuje 119 rizik, z toho 28 významných a 91 sledovaných. Prioritou pro letošní rok je zapojit do procesu hodnocení rizik zaměstnance organizačních jednotek, protože velká část hrozeb pochází přímo z provozu.



FOTO Pixabay

UŽ VÍŠ, CO BUDEŠ DĚLAT? PTÁME SE STŘEDOŠKOLÁKŮ A VYSOKOŠKOLÁKŮ

Pokud nevíš, zkus práci ve Správě železnic. Tak začíná téměř každé setkání se studenty na firemních a kariérních dnech. Během několika sekund máme jedinečnou šanci zaujmout nerozhodnuté, ale i ty, kteří si svůj obor už našli.

TEXT **Eva Rubešová**

Kariérní nebo firemní dny pořádané vysokými školami patří mezi neúspěšnější veletrhy pracovních příležitostí. Během posledních let je pořadatelé profesionalizovali a dnes se na nich prezentují nejlepší zaměstnavatelé v zemi. Správa železnic letos měla svůj stánek na fakultách dopravní a stavební ČVUT v Praze, na elektrotechnické fakultě Západočeské univerzity v Plzni, stavební fakultě VUT v Brně a na Pardubické univerzitě. Střední školy zase pořádají dny otevřených dveří. Cílovou skupinou jsou zde žáci základních škol a jejich rodiče. „Také na těchto akcích prezentujeme pracovní příležitosti v naší organizaci. Rodiče nešetří dotazy na pracovní dobu a platové ohodnocení. Studenty spíše zajímá přátelské prostředí a místo, kde by potenciálně pracovali. Překvapuje nás, že se změnil přístup mladých lidí k cestování za prací. Po covidu se ukazuje, že dávají přednost zůstat po škole ve své domovině,“ říká specialistka na lidské zdroje Markéta Houdková ze skupiny spolupráce se školami.

SPECIÁLNÍ EXKURZE PRO STUDENTY

Správa železnic pro studenty připravila dvě novinky. Jednou z nich je speciální tříměsíční program stáže, který běží do 31. května. Prvními absolventy



FOTO archiv Správy železnic

jsou vysokoškoláci posledních ročníků dopravních a stavebních fakult. „Z dvaceti studentů, které nám doporučili jejich vyučující, jsme na loňském listopadovém Technickém workshopu 4.0 vybrali osm motivovaných a talentovaných. Na stáž si je vzali kolegové z odborů přípravy staveb, strategie, sdělovací a zabezpečovací techniky a traťového hospodářství a ze Stavební správy západ. Těší nás, že se podařilo najít nové tváře, které se staly platnými členy týmu,“ vysvětluje Markéta Houdková.

V rámci programu navštívili studenti atraktivní pracoviště Správy železnic. Během tří měsíců se podívali do měřírny trakční napájecí stanice (TNS) v Otrokovicích, sálu ETCS v CDP Praha nebo Elektrodispečinku Křenovka, dozvěděli se detaily

o výstavbě pražského Nového spojení, nové stanice a TNS Praha-Zahradní Město a o modernizaci stanice Praha-Vršovice. Díky virtuální technice prozkoumali budoucí železniční spojení Letiště Václava Havla s centrem Prahy, byli také na probíhající stavbě v traťovém úseku Děčín východ – Děčín-Prostřední Žleb. Mimoto navázali kontakty s předními odborníky na současná témata české železnice. Každý z mentorů si pro ně navíc připravil program exkurzí, konzultací a seminářů.

Další Technický workshop se uskuteční letos v listopadu. Pozvánku na něj mají možnost získat také studenti, kteří se zúčastnili interaktivní konference Správy železnic pro studenty, konané 21. dubna v pražském HubHubu. „S většinou studentů,

kteří potkáváme buď na kariérních dnech, veletržích, nebo našich akcích, zůstáváme v kontaktu. Pravidelně jim posíláme přehled novinek a projektů, které jim nabízíme, a to formou newsletteru,“ říká Markéta Houdková. Bližší informace o projektech, programech a akcích jsou na studentském webu spravazeznic.cz/studenti. Najdete zde aktuality, témata bakalářských a diplomových prací, nabídku stáží, pozvánky na akce a soutěže.

NOVÝ MOTIVAČNÍ PROGRAM

Druhou novinkou je motivační studentský program, který nahradil dosavadního Nádražáka. Nově se do programu mohou zapojit všichni studenti středních i vysokých škol, které zajímá svět železnice. Jeho podmínky a pravidla jsou dostupné u zaměstnanců skupiny spolupráce se školami a v nejbližší době budou zveřejněny také na studentském webu Správy železnic. „Chceme získat víc talentovaných studentů pro budoucí spolupráci, které podpoříme už během jejich studia. Dnešní pracovní trh je nasycený a najít šikovné a loajální zaměstnance je velmi složité. Cílem skupiny spolupráce se školami je popularizovat profesí na železnici a dát veřejnosti jasnou zprávu – práce ve Správě železnic je zajímavá a má budoucnost. Abychom ale byli schopni toto heslo naplňovat, neobejdeme se bez podpory a spolupráce kolegů napříč celou organizací,“ dodává Markéta Houdková.

I fotka zastávky nebo stanice může být půvabná

Zadáte-li si do internetového vyhledávače Vladimír Lender, vyskočí na vás sympaťák s foťákem. V hledáčku jeho objektivu jsou nejčastěji stavby, které dozoruje ve Stavební správě západ.

TEXT **Eva Rubešová**

Přestože není od „drážního fochu“, považuje se za obdivovatele železniční techniky. Fotí, aby zaznamenal změnu a pokrok v technické oblasti. Ke svým fotografiím sbírá rovněž dobové snímky míst, na kterých stavba probíhá. Pozoruje a porovnává „zub času“ a to, jakého technologického pokroku dosáhla například zabezpečovací a sdělovací technika. Všimá si ale také architektury a života kolem železnice: „S postupem času se díváte i na svoje fotky, srovnáváte je se současností a žasnete, jak se místo, které důvěrně znáte, změnilo. Někdy k lepšímu, jindy zase k horšímu,“ říká Vladimír Lender. „Celkem často se mi během focení stírá hranice mezi technickou a uměleckou fotkou. Každá stavba má svůj půvab a vývoj, žije si vlastním životem a mě baví právě tento život dokumentovat,“ dodává.

Jak podle něj vypadá hezká fotka? „Měla by umět zprostředkovat něco zajímavého a mít vypovídací hodnotu například o konkrétním místě. Ten, kdo se na fotku dívá, by měl z ní umět číst. Pak v něm zanechá nějaký pocit,“ vysvětluje. Zaznamenává hlavně stavby, které má na starost, a jakmile má dostatek materiálu, vydá publikaci, která je hned rozebrána. Na knize spolupracuje s různými fandami, kteří poskytnou historické fotografie a někteří přidají třeba i články.

Zpravidla dozoruje tři stavby najednou, většinu času tráví v terénu, kde řeší vše, co je právě potřeba. Hlídá, aby se stavělo podle stavební dokumentace, schváleného rozpočtu a norem. „Stavba je živý organismus, který se neustále vyvíjí. Jako technický dozor investora musím umět nalézat dohody, ne však ústupky,“



FOTO archiv Správy železnic

říká. Na focení mu čas už nezbývá, proto se na svá místa vrací ve volném čase. Ve Správě železnic pracuje 16 let. Láska k dráze byla jeho osudem, i když trochu pomohla náhoda. Kvůli krachu firmy, kde pracoval, byl nucen porozhlédnout se po nové pracovní výzvě. O Správě železnic mu řekl kamarád. Na pohovoru uspěl a teď svým entuziazmem „kazí“ další kolegy.

S IAESTE ZA STUDENTY DO PLZNĚ, BRNA A PRAHY

Nabídku pracovní spolupráce představujeme studentům také na kariérních dnech pořádaných mezinárodně uznávaným a úspěšným programem IAESTE. V Brně a Plzni se akce už konala. V dubnu jsme se představili na VUT a ZČU. V květnu se těšíme na studenty ČVUT v Praze. Ve stánku Správy železnic dostanou vysokoškoláci přehled o tom, co mohou u nás dělat už během studia a také po absolvování školy. Díky IAESTE se sdružují studenti a akademici z celého světa, kteří mají zájem o profesní a osobní rozvoj vysokoškoláků. Česká pobočka nevládní, nepolitické a neziskové organizace každoročně zprostředkuje zahraniční stáže pro více než stovku studentů z českých vysokých škol. Více informací o projektech, zahraničních stážích a Trainee programu se dozvíte na www.iaeste.cz.

ŽELEZNICE PRO 21. STOLETÍ

Máme za sebou 7. ročník interaktivní konference Správy železnic pro studenty, který se konal 21. dubna v prostorách HubHubu v pražské Perlově ulici. Akce se zúčastnilo 45 středoškoláků i vysokoškoláků z celé České republiky. Hlavními tématy byly vysokorychlostní tratě,



evropský vlakový zabezpečovač ETCS, moderní řízení provozu a speciální projekty na železnici. Kromě přednáškových bloků dostali studenti také samostatnou práci. Ve čtyřech skupinách vypracovávali pod vedením odborných mentorů úkoly a hledali řešení, která by se nejvíce přiblížila variantě, se kterou operuje Správa železnic, potažmo česká vláda. Zabývali se VRT Poohří, trasováním přeshraničního úseku Bohumín – Katowice a návrhem aplikačních úrovní ETCS v Čechách a na Moravě. Tým, který dokázal ve stanovém čase nejlépe a zajímavě prezentovat své řešení, vyhrál balíček dárků od Správy železnic. Na akci vystoupili kromě odborníků Správy železnic také kolegové z DB Netz Olaf Seemann, ÖBB Viktor Plank a ředitel společnosti Alstom pro ČR a SR Dan Kurucz. Reportáž z akce vám přineseme v dalším díle Moderní železnice.

Muzeum v Lužné u Rakovníka má na letošní rok velké plány

Druhý dubnový den se letos poprvé otevřely brány největšího železničního muzea u nás v Lužné u Rakovníka. Pro návštěvníky připravilo některé novinky, velmi bohatá je i nabídka různých akcí, které by se měly během roku v areálu muzea uskutečnit.

TEXT Tomáš Johánek

Železniční muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka zahájilo v sobotu 2. dubna novou turistickou sezónu. „Díky lepší epidemické situaci jsme letos otevřeli muzeum v obvyklém termínu na začátku dubna. Expozice budou otevřené až do konce října. Pro železniční fanoušky chystáme v průběhu turistické sezóny atraktivní program. Chybět nebudou tradiční setkání historických vozidel, modelářský víkend nebo jízdy do depozitáře Národního technického muzea v Chomutově,“ říká ředitel muzea Marek Plochý. První jízdy historických vozidel proběhly hned v dubnu, vlaky v čele s parními lokomotivami vyrazily například do Rakovníka či Nového Strašecí. Návštěvníci muzea mohou v Lužné obdivovat největší sbírku parních lokomotiv na našem území, z nichž některé pamatují ještě období Rakouska-Uherska. Kromě parních lokomotiv zde mohou vidět také historické motoráčky, diesellové či elektrické lokomotivy, dobové osobní a nákladní vozy a spoustu dalších zajímavých exponátů ze železničního provozu.

PŘIPRAVENO JE NĚKOLIK LETOŠNÍCH NOVINEK

Na návštěvníky muzea letos čeká několik novinek. „Hned od 2. dubna je otevřena nová cyklopůjčovna ČD Bike. Zatím bude fungovat ve zkušebním provozu a kola bude



FOTO autor

potřeba zarezervovat na e-mailu nostalgie@cd.cz. Inovovali jsme také některé vnitřní expozice,“ popisuje Marek Plochý. Novinkou je také možnost domluvit si speciální

komentovanou prohlídku muzea. Ta je určena pro skupiny nejvýše pěti osob a zájemci si během ní prohlédnou několik stanišť a strojevojen aktuálně dostupných

lokomotiv. Běžně jsou tyto lokomotivy uzamčené. „Rozšiřujeme také spolupráci s Národním technickým muzeem. Při zakoupení vstupenky do expozice v Lužné získají návštěvníci možnost slevy na vstup do depozitáře NTM v Chomutově a obráceně. Obzvláště lákavé to bude o letních prázdninách, na kdy opět připravujeme pravidelné jízdy zvláštních vlaků mezi Lužnou a Chomutovem,“ vysvětluje Marek Plochý.

V OLOMOUCI PROBĚHNOU OPRAVY ZÁZEMÍ

Na sezónu se připravuje také olomoucké středisko. Pro zvláštní jízdy zde mají připraveny například motorový vůz M 286.0001 z roku 1962 nebo motorovou lokomotivu T 466.0007, přezdívanou podle licenčního motoru Pielstick. Největším klenotem je ale parní lokomotiva 464.202, označovaná pro svůj zelený nátěr jako Rosnička. V Olomouci se letos plánují také větší opravy zázemí, například točny a kolejiště. „Kvůli pracím v olomouckém depozitáři letos připravujeme pro železniční fanoušky a šotouše neobvyklý program s Rosničkou. Dočasně se přesune do České Lípy, odkud zamíří v čele nostalgických vlaků do různých koutů Čech. Díky tomu se s ní seznámí lidé v dalších regionech a fotografové dostanou možnost pořídit snímky Rosničky i na jiných než obvyklých tratích,“ upozorňuje na jednu ze zajímavostí zahájené sezóny Marek Plochý.

PŘEHLED LETOŠNÍCH PLÁNOVANÝCH AKCÍ V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA

- 14. 5. – Parním vlakem do Bochova (Blatno u Jesenice – Protivec – Bochovo, 125 let trati)
- 4. 6. – Rodinný den v ČD Muzeu (zvláštní vlaky v okolí muzea)
- 11.–12. 6. – 25 let muzejnictví v Lužné u Rakovníka (setkání parních lokomotiv na točně, zvláštní vlaky v okolí muzea)
- 2. 7. a 6. 8. – Parním vlakem k Berounce (vlak Lužná – Rakovník – Nižbor a zpět)
- 6., 13., 20. a 27. 7., 3., 10., 17., 24. a 31. 8. – Z muzea do muzea (jízda zvláštního vlaku z Lužné do Chomutova a zpět)
- 16.–17. 7. – TATRA den v ČD Muzeu (setkání silničních vozidel značky Tatra, zvláštní vlaky v okolí muzea s motorovým vozem M 131.1)
- 20.–21. 8. – Model víkend v ČD Muzeu (sraz RC modelů, modelářská burza)
- 8.–9. 10. – Setkání Sergejů v ČD Muzeu (setkání historických motorových lokomotiv řady T 679.1, přehlídka lokomotiv na točně, zvláštní vlaky v okolí muzea)
- 29.–30. 10. – Ukončení sezóny ČD Muzea (jízdy parních vlaků v okolí muzea)

Křížovka o ceny

I v květnové tajence se ukrývají názvy dvou nádraží na síti Správy železnic. Svá řešení pošlete do 16. května na obvyklou adresu redakce@spravazeznic.cz. Za správnou odpověď můžete získat

knižní publikaci podle vlastního výběru. Minulá tajenka obsahovala názvy Modřice a Zeleneč. Knihu od nás získali Vladislav Bednařík, Petr Langer a Michal Škorpil.

	INIC. BÁSNÍKA NEUMANNA	KONĚ (BÁSN.)	BAREVNÝ KOV	ČÁST BLESKOSVODU	SPZ OKRESU DOLNÍ KUBÍN	NÁZEV HLÁSKY	CITOSLOVCE VOLÁNÍ NA KACHNY	JMÉNO PROZAIKA PAVLA		MALÍ ŽIVOČICHOVÉ	ZAKVIČENÍ VEPŘE	BRZDA (ZAST.)	AMATÉRSKÁ ATLET. ASOCIACE		DOMÁCÍ ÚLOHA	POSTAVA ŠKROUPOVY OPERY DRÁTENÍK
SYNOVÉ (ANGL.)				DEKAGRAM (HOV.)					TLAMA					VČELIN		
1. část tajenky				PŘEDLOŽKA S 2. PÁDEM					DOMÁCKÝ MIROSLAV					NÁZEV HLÁSKY K		
DOMÁCKÝ NIKODÉM					NĚMECKÝ OSTROV	DOBY					AMERICKÝ PODNIKATEL					
	ZUBY	LINKA DŮVĚRY (ZKRATKA)		INIC. HERCE LUKAVSKÉHO		KOSTRY HLAV		KAMERUNSKÉ ÚZEMÍ			PRESLEHYHO JMÉNO			DOMÁCKÝ OLGA		
		HUDEBNÍ INTERVAL		DIOVÁ ŽENA (REC. MYT.)			ZNAČKA KOSMETIKY	UKAZOVACÍ ZÁJMENO						POUZE (NÁŘ.)		
MEZINÁRODNÍ KÓD ČÍNY			VEŘEJNÁ OBCHODNÍ SPOLEČNOST (ZKR.)	PROSTOŘEKÁ					JE MOŽNO					BRAZIL. FOTBALISTA	MEDIKAMENT	JAPON. LOVKYŇE USTRIC
				ČÁST HLAVY					SPZ OPAVY							
2. část tajenky												JMÉNO HERECKÝ BOUDOVE				
JEDNO- HLASNÉ						SVAZKY SLAMY						OTOK				
ANTILOPA							ZÁPISNIK					UTRPEŇ				

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

ŘECKO, ZAKYNTHOS, DENIS BEACH

Jeden z nejlépe položených hotelů, ležící u krásné pláže, v rušném letovisku a zároveň stranou od největšího hluku. Z dvouúložkových pokojů je překrásný výhled na moře. Ideální pro romantický pobyt ve dvou. Letecky z Prahy a Brna.

Cena v červenci od 14 500 Kč po dotaci/osoba/polopenze.



ŘECKO, KRÉTA, MEDITERRANEO

Ideální hotel pro rodinnou dovolenou: bazény, moře, výlety. Pokoje až pro 4 dospělé osoby. Letecky z Prahy, Ostravy a Brna.

Cena v červenci od 16 200 Kč po dotaci/osoba/all inclusive.



Těšíme se na vaše objednávky

OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

PŘIPRAVUJÍ SE ROZSÁHLÉ ZMĚNY V TSI

Od roku 2023 začnou v železničním sektoru platit nové Technické specifikace pro interoperabilitu. Jejich změny připravuje Evropská železniční agentura (ERA), která předložila první návrhy. Od března do konce června letošního roku je možné změny v TSI konzultovat s ERA prostřednictvím jejich webových stránek. Revize se týkají přibližně 74 témat napříč všemi specifikacemi. První požadavek na změny v TSI vzešel od Evropské komise v červnu 2020. TSI jsou dokumenty, které specifikují technické požadavky na jednotlivé subsystémy evropského železničního systému tak, aby umožnily bezpečný a nepřerušovaný provoz vlaků přes hranice jednotlivých států. Těmito požadavky se musí řídit projektování, výstavba, související výroba i navazující údržba tratí a železničních vozidel. Jedním z nejpodstatnějších cílů je harmonizace zabezpečovacích systémů a zavedení jednotného vlakového zabezpečovače ETCS.



ERA Consultations