



MODERNÍ ŽELEZNICE

CHCEME POKRAČOVAT V TEMPU Z MINULÝCH LET

Generální ředitel
Jiří Svoboda odkrývá
plány naší organizace
na letošní rok

02

Z HLEDISKA POTŘEB JE ZLOMOVÝ DESÁTÝ ROK U ORGANIZACE

Našich zaměstnanců
jsme se ptali i na to,
jaké potřeby jim
zaměstnavatel
musí naplnit

06

NÁDRAŽÍ V MARTINICÍCH VRACÍ DO POLOVINY MINULÉHO STOLETÍ

Stanice si zachovala
svou jedinečnou
atmosféru z časů
před několika
desetiletími

08



Noční život na seřadišti v Brně-Maloměřičích

FOTO Zdeněk Adler

Na pražské hlavní nádraží přijel první vlak před 150 lety

V úterý 14. prosince oslavila významné jubileum nejfrekventovanější česká železniční stanice. Uplynulo přesně 150 let ode dne, kdy na hlavní nádraží v Praze přijel první vlak. Za tu dobu se výrazně rozšířilo, prošlo celou řadou rekonstrukcí a modernizací. Další úpravy ho ještě čekají.

TEXT | Tomáš Johánek

V prosinci 1871 začal provoz na tehdejší Dráze císaře Františka Josefa z Prahy do Benešova, Tábora a Vídně, která si postavila své nádraží na pomezí Žižkova a Vinohrad. Začátkem 20. století bylo přestavěno a zvětšeno. V letech 1901 až 1909 se zde postavila nová výpravní budova v secesním slohu podle vítězného architektonického návrhu Josefa Fanty. Ve stejném období byly vybudovány podchody, z let 1905 až 1906 pochází ocelová oblouková hala nad čtyřmi nástupišti. Dalším historickým milníkem bylo v roce 1928 zahájení elektrického provozu na tehdejších Wilsonově nádraží. V letech 1972 až 1979 vznikla na základě výsledků architektonické soutěže nová podzemní odbavovací hala, v květnu 1974 se hlavní nádraží napojilo na první trasu pražského

metra. O 20 let později byla zprovozněna další tři nástupiště. Začátek 21. století byl ve znamení modernizace odbavovací haly ze 70. let 20. století, výraznou přestavbou prošlo také v souvislosti se stavbou Nového spojení a tunelů pod Vítkovem severní zhlaví. Další fází obnovy nádraží byla oprava historické a památkově chráněné secesní Fantovy budovy. V roce 2014 byla znovuotevřena její střední část včetně Fantovy kavárny. Od října 2014 do září 2017 probíhala rekonstrukce historického zastřešení nad čtyřmi nástupišti.

KONČÍ REKONSTRUKCE FASÁDY, OPRAVUJÍ SE INTERIÉRY

Letos prakticky skončila rekonstrukce fasády Fantovy budovy, probíhají ještě dokončovací práce. Stavba zahrnovala opravu

střechy, omítky a kamenných i štukových prvků, repasi nebo zhotovení replik všech 348 oken a dveří, rekonstrukci krovů a všech střešních světlíků a nadsvětlíků. Na opravu fasády navázala rekonstrukce vnitřního prostor, která je rozdělena do dvou samostatných etap. První začala letos v září a v jejím rámci se opraví velké historické sály a jejich zázemí v severní části. Pro druhou etapu stavby se nyní zpracovává projektová dokumentace, která bude řešit zbylé prostory Fantovy budovy. První fáze skončí ve druhé polovině příštího roku, následně by měla začít realizace druhé etapy. Přípravuje se také rekonstrukce zastropení nové odbavovací haly, jejíž součástí by mělo být i vytvoření klidové zóny na střeše místo dnešního parkoviště, vybudování

přechodu přes magistrálu v ose Fantovy budovy a dispoziční změny v interiéru nové odbavovací haly. I tato stavební akce je rozdělena na dvě fáze. V současné době se zpracovává projektová dokumentace první etapy stavby, pro druhou se připravuje architektonická soutěž.

VŠECHNY TŘI PODCHODY ČEKÁ MODERNIZACE

V letošním roce se také otevřela nová část severního podchodu, která umožňuje pěší spojení hlavního nádraží s nově vzniklými budovami na rohu Seifertovy a Italské ulice a dále směrem na Prahu 3. Tím došlo k podstatnému zkrácení docházkové vzdálenosti mezi městskými částmi. Příští rok se začne obnovovat trojice podchodů propojujících odbavovací halu s nástupišti. Jejich nový vzhled vychází z vítězného návrhu soutěže na celkové architektonické a designové řešení.

PRVNÍ VLAK PŘIVEZL DO PRAHY DEVĚT CESTUJÍCÍCH

V polovině prosince roku 1871 přijelo prvním vlakem na tehdejší Nádraží císaře Františka Josefa z Vídně přes Tábor devět pasažérů. Dnes pražským hlavním nádražím projde denně přibližně 70 tisíc cestujících. Po 16 kolejích u nástupišť projedou denně stovky vlaků všech kategorií. Cestující mají k dispozici moderní orientační a informační systémy, nejen jim slouží i obchodní zóny umístěné zejména v nové odbavovací hale. Během příštích měsíců se jim otevřou další dosud uzavřené prostory.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

JIŽ SEDMÁ ZAKÁZKA NA PROJEKTANTY VRT

Správa železnic vyhlásila další veřejnou zakázku na dokumentace pro vysokorychlostní tratě. Tentokrát pro úsek VRT Střední Čechy mezi Poříčany a Světlou nad Sázavou, který navazuje na již projektovanou trať VRT Polabí. Předmětem veřejné zakázky je kromě zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) také příprava podkladů pro proces posouzení vlivů stavby na životní prostředí (EIA). Veřejná zakázka je zadána pomocí inovativní metody Best Value, která je založena na zdůraznění odbornosti dodavatelů.

NOVÉ ZASTÁVKY NA ČESKÉ ŽELEZNIČNÍ SÍTI

V souvislosti se změnou jízdního řádu došlo v polovině prosince také k některým novinkám na železniční infrastruktuře. Na Brněnsku se otevřely dvě nové zastávky Brno-Starý Lískovec a Ostopovice, zahájil se provoz v obou kolejích po novém mostě přes Labe u Čelákovic a vrátily se vlaky v elektrické trakci na trať mezi Hodonín a Břeclav. Vlakové spoje naopak přestaly definitivně zastavovat na zastávce Bezprávi, která leží na rekonstruovaném úseku hlavního železničního koridoru mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí.



FOTO archiv Správy železnic

DRÁŽNÍ HASIČI OTESTOVALI NOVOU TECHNOLOGII

Hasiči Správy železnic otestovali ve spolupráci s HZS hl. m. Prahy novou technologii hašení vysokotlakou proudnicí. Cílem praktické ukázky bylo ověření technologie CCS COBRA, která pomocí speciální vysokotlaké proudnice umožňuje rychlý průnik do hořícího drážního vozidla. Doba průniku do vagonu pomocí vodního paprsku a abraziva se pohybovala v průměru okolo 15 sekund. Tím se potvrdil předpoklad, že hašení pomocí tohoto systému je velmi efektivní a účinné.

V letošním roce chceme pokračovat v tempu z minulých let

Na železnici se momentálně staví jako nikdy v minulosti. Do finále míří klíčové projekty na hlavních koridorech, opravují se největší výpravní budovy, připravují první úseky VRT. Na konkrétní plány pro rok 2022 jsme se zeptali generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody.

TEXT | Tomáš Johánek

Než se začneme věnovat plánům na tento rok, můžete se nejprve ohlédnout za rokem minulým? Jaký byl pro Správu železnic?

Na začátku loňského roku jsem doufal, že hlavním tématem v jeho průběhu nebudou různá omezení, která komplikují naše pracovní i soukromé životy. Bohužel se tak nestalo. Opak byl pravdou. O to více si vážím maximálního nasazení našich zaměstnanců, díky kterému se podařilo splnit všechny stanovené cíle a zajistit bezproblémový provoz na železnici. Za toto nasazení chci všem upřímně poděkovat. Bez větších problémů se dařilo dodržovat i harmonogramy klíčových staveb, opět za cenu maximálního nasazení všech našich zaměstnanců i pracovníků stavebních firem. S velkými ambicemi vstupujeme do letošního roku a já pevně věřím, že uděláme všechno pro to, aby se nám vše podařilo splnit na jedničku s hvězdičkou.

Jak zejména investiční plány ovlivňuje fakt, že dosud není schválený státní rozpočet na letošní rok? Očekává se, že k dispozici bude méně peněz, než tomu bylo v roce minulém?

Máme za sebou dva roky s rekordními rozpočty. Díky tomu je momentálně na železnici obrovská rozestavenost a naším cílem je především dokončit podle harmonogramu rozpracované projekty. Na základě schváleného rozpočtu a přidělených finančních prostředků pak budeme s novým vedením Ministerstva dopravy řešit jednotlivé projekty, které jsou připravené k realizaci, zejména pak to, zda je zahájíme ještě během letošního roku, nebo je odložíme. Prioritou musí být především dokončení rozestavených klíčových projektů. Zabýváme se samozřejmě také plány na další roky, opět bude záležet na výši finančních prostředků, které budou k dispozici.

Jaké jsou momentálně nejdůležitější projekty na české železnici?

Především to jsou stavby na prvním železničním koridoru, jako je modernizace uzlu Pardubice a tratě Pardubice – Stěblová, rekonstrukce mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí či mezi Poříčany a Velimí. Před několika týdny jsme zahájili realizaci hned tří projektů mezi Brnem a Blanskem, kvůli kterým nepojedou rok v uvedeném úseku vlaky. Na trase čtvrtého železničního koridoru se letos zprovozní zmodernizované úseky



FOTO Paula Marčová

mezi Sudoměřicemi a Voticemi a mezi Soběslaví a Doubím. Velký přínos pro bezpečnost a plynulost dopravy bude mít dokončení rekonstrukce tratě mezi Smíchovem a Radotínem na území Prahy. Z dalších projektů mohou jmenovat například modernizaci kolejí v Plzni či mezi Dětmovicemi a Petrovicemi u Karviné u polských hranic. Řadu dalších akcí máme připravenou k realizaci a bude záležet na schváleném rozpočtu, zda je začneme letos realizovat.

S novým vedením Ministerstva dopravy budeme řešit jednotlivé projekty, které jsou připravené k realizaci, zejména pak to, zda je zahájíme ještě během letošního roku, nebo je odložíme. Prioritou musí být především dokončení rozestavených klíčových projektů.

Jednou z priorit nové vlády by měla být příprava nových vysokorychlostních tratí. Kam jsme se v tomto směru posunuli v loňském roce a co nás čeká letos?

Na některých úsecích jsme ve finále předprojektové přípravy. Na Krušnohorském tunelu a v úsecích VRT Podřipsko, VRT Polabí, VRT Střední Čechy a VRT Jižní Morava pracujeme na dokumentacích pro územní rozhodnutí a na vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Už víme, kudy trasy přibližně povedou, a řešíme i územní detaily. Daná území navštěvujeme a komunikujeme, za jakých podmínek by se tam dala stavba realizovat. Stále počítáme se zahájením výstavby prvních úseků v roce 2025. V letošním roce budeme dále pokračovat v přípravě potřebných dokumentací a následně poměrně složitého procesu výkupu pozemků. S novou vládou se budeme mimo jiné bavit o přípravě podpůrné legislativy k výstavbě vysokorychlostních tratí a samozřejmě také o způsobu financování.

V minulých letech jsme začali výrazně investovat do nádražních budov. Budeme v tom pokračovat i letos?

Určitě ano. Máme připravené rekonstrukce a opravy desítek dalších větších či menších výpravních budov, ale situace v tomto směru je stejná jako u velkých investičních akcí. Musíme počkat na schválený rozpočet a podle toho stanovit priority.

V loňském roce jsme opravili více než 70 nádražních budov, z těch větších lze jmenovat například Havířov, Písek, Hanušovice, Strakonice, Pačejov, Sklené nad Oslavou, Šumperk, Kroměříž a další. Do finále se blíží také několik významných renovací památkově chráněných nádražních budov. Hned v lednu kompletně ukončíme rekonstrukci fasády a střechy historické Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží. V letošním roce naplno poběží práce v památkových objektech v Plzni, Českých Budějovicích a také v Pardubicích, kde se první fáze stavby týká výškové budovy Sirius. Stavbaři budou dále pokračovat v renovaci interiérů Fantovy budovy. Vedle samotné rekonstrukce těchto objektů se chceme více zaměřit i na jejich smysluplné využití. Cestující chtějí parkoviště, slušné zázemí, informace, veřejné toalety a kiosky či prodejní automaty. Budeme více řešit obchodní zóny na nádražích. Je to závislé na jednotlivých adresách, ale jsem velmi rád, že jsme na všech oblastních ředitelstvích zřídili obchodní úsek, který bude na základě průzkumů hledat další možnosti využití.

Co byste na závěr vzkázal zaměstnancům Správy železnic?

Především bych jim rád popřál pevné zdraví a hodně sil pro zvládnutí toho, co nás čeká. Všem přeji, abychom se brzy vrátili do času předkoronavirových a mohli žít tak, jak jsme byli dříve zvyklí.



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.

Prodloužený podchod využívají tisíce lidí

Nová spojnice Žižkova a hlavního nádraží v Praze se stala oblíbenou a plně využívanou zkratkou. Čísla za první dva měsíce od otevření prodlouženého severního podchodu ukazují, že jím týdně projde zhruba 38 tisíc lidí.

TEXT **Nela Friebová**

„Jsem rád, že se smysluplnost a potřebnost této stavby prokazuje i v praxi. Díky čtečce průtoku cestujících, kterou jsme v podchodu nechali instalovat, víme, že novým podchodem v pracovní dny projde až 6,5 tisíce lidí, o víkendech jsou čísla zhruba poloviční,“ popisuje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Nová čtečka snímá pohyb veřejnosti mířící jak směrem do nádražní haly, tak i na opačnou stranu. Její instalace je součástí pilotních projektů SMART technologií, kterými se Správa železnic zabývá.

Prodloužený podchod byl v provizorním režimu zpřístupněn 24. září. Výrazně zkracuje docházkovou vzdálenost cestujícím i široké veřejnosti z Žižkova na hlavní pražské nádraží, kde mohou pohodlně přestoupit na vlak a metro linky C nebo pokračovat dál do centra města.

Nyní se v rámci dokončovacích prací upravuje okolí výstupu z podchodu. Podél části areálové komunikace se dokončuje oplocení a venkovní osvětlení. Do března pak dojde k finální úpravě pobytových schodů, zatravnění okolních ploch a výsadbě dřevin.

FOTO archiv Správy železnic



Moderní železnice



FOTO archiv Správy železnic

V Brně skončila oprava zbývajících dvou nástupišť

Brněnské hlavní nádraží má již přestavěná všechna nástupiště. V listopadu minulého roku slavnostně skončila oprava zbývajících dvou, kterými jsou 5. a 6. nástupiště. Nástupní hrany u všech čtyř kusých kolejí jsou nově v normové výšce 550 milimetrů nad temenem kolejnice, celkovou opravou prošly také konstrukce zastřešení.

TEXT **Pavel Tesař**

Stavební práce probíhaly od května, jejich zhotovitelem byla společnost SEŽEV-REKO. „Koleje u těchto dvou nástupišť nejsou na rozdíl od ostatních ve stanici v obloucích, proto jsme mohli zvýšit všechny čtyři nástupní hrany z 300 na normových 550 milimetrů. Cestující díky tomu mohou pohodlně nastupovat do vlaků,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Obnovou prošly nosné konstrukce obou přístřešků, u kterých došlo k náhradě plechové krytiny. Stávající povrchy z litého asfaltu byly odstraněny, plochy nástupišť nově tvoří betonová dlažba. Stavbaři dále provedli výměnu orientačního a informačního systému pro cestující a také osvětlení nástupišť. Ta jsou nyní vybavená novým mobiliářem a potřebnými prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Správa železnic loni realizovala v jihomoravském regionu řadu dalších stavebních akcí. V průběhu celého roku probíhala výstavba odbočky Rajhrad spojená s rekonstrukcí přilehlých mostů. Dokončila se elektrizace traťového úseku z Brna-Horních

Heršpic do Střelice, modernější kabát pak získaly výpravní budovy ve stanicích Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov, Ivanovice na Hané a Vyškov. Naopak zahájeny byly práce na třech stavbách mezi Brnem-Maloměřicemi a Blanskem, které si vyžadají roční přerušování provozu.

Za zmínku stojí rovněž opravy traťových úseků Nedvědice – Tišnov a Moravský Krumlov – Moravské Bránice. Druhá zmiňovaná akce bude pokračovat i letos. Významná bude také oprava kolejí a výhybek ve stanici Strážnice. Stejně tak začne elektrizace a zdvoukolejnění tratě ze Střelice do Zastávky u Brna, práce potrvají do konce příštího roku. Začít by měla přestavba posledního úseku prvního koridoru z Lanžhota na státní hranici se Slovenskem. V plánu jsou dále rekonstrukce železničních mostů v brněnské Šámalově ulici a poblíž zastávky Dolní Lhota, renovací projdou i výpravní budovy ve stanicích Sokolnice-Telnice, Šakvice, Střelice, Novosedly a Podivín. Vyšší zabezpečení, zpravidla v podobě doplnění závor, získá desítky přejezdů v celém regionu.

Kontroly mostů neprokázaly žádné vážnější závady

Žádný z celkem 63 posuzovaných mostů z předpjatého betonu nevykazuje kritické závady, které by vyžadovaly akutní stavební zásah nebo zásadní snížení provozních parametrů. Vyplývá to z výsledků jejich podrobné diagnostiky a statického posouzení.

TEXT **Nela Friebová**

Z posudků vzešla jenom dílčí omezení. Na třech mostech Správa železnic přistoupila k částečnému omezení provozuschopnosti, kdy se zachovala traťová třída zatížení a pouze byla snížena traťová rychlost. Na dalších devíti objektech je z preventivních důvodů doporučen stálý monitoring, diagnostika nebo častější prohlídky.

„Posudky jednotlivých mostů Správě železnic poslouží i v následném období. Využijeme je jako podklad pro plánování a realizaci stavebních akcí na posuzovaných objektech,“ popsal generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Zároveň uvedl, že systematické posuzování mostů bude pokračovat dalším projektem, který se tentokrát zaměří na strategická přemostění. „Diagnostice nyní podrobíme provozně exponované mosty s dlouhou délkou a s konstrukcí na hranici návrhové životnosti 100 let. Zároveň půjde o objekty, které jsme v posledních letech staticky neprověřovali.“

Správa železnic odstartovala projekt mimořádné kontroly mostů s nosnými konstrukcemi z předpjatého betonu v roce 2018 z preventivních důvodů, a to mimo jiné v reakci na tragické události v Evropě i v České republice. Cílem bylo podrobit všech 167 železničních mostů s tímto typem nosné konstrukce nadstandardnímu rozsahu prohlídek. Na jejich základě pak bylo vybráno zmíněných 63 objektů, u kterých se provedla detailní diagnostika a statický přepočet.

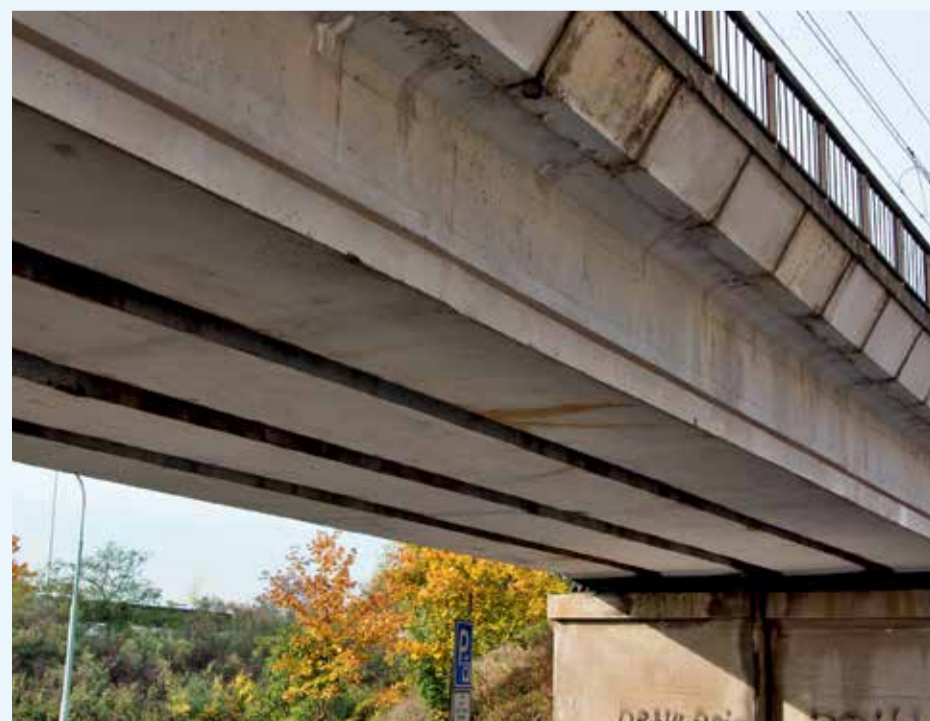


FOTO archiv Správy železnic



Modernizace uzlu Pardubice jede podle plánu

Zásadní modernizace železničního uzlu v Pardubicích, která začala v září 2020, pokračuje podle harmonogramu. Hotová by měla být do konce roku 2023, v dalším roce se ještě bude pracovat na evropském zabezpečovacím systému. Opravuje se rovněž výpravní budova.

TEXT **Tomáš Johánek**

Stavbaři už dobudovali mosty přes ulici Jana Palacha, jeden trvalý a jeden provizorní. Budou sloužit dopravě během demolice stávajícího a výstavby nového čtyřkolejného mostu. Hotový je také most přes koridorovou trať ze směru od Chrudimi. Přesně týden před Štědrým dnem se zprovoznila dvě nově opravená nástupiště. Aktuálně probíhá rovněž obnova příjezdového a odjezdového podchodu, rekonstrukce podchodu ve Sladkovské ulici, výstavba nové technologické a provozní budovy a lávky pro pěší, pokračují přeložky kanalizací, vodovodů, úprava

trakce a rekonstrukce trafostanic. Současně pokračují práce na úseku Pardubice hl. n. – Rosice nad Labem, kam se vlaky vrátily rovněž 17. prosince.

Stavební firmy se momentálně zaměří na přestavbu třetího a čtvrtého nástupiště, vybudují jedno zcela nové. Všechna budou ve výšce 550 milimetrů nad kolejemi v úrovni podlah moderních železničních vozů. Všechna nástupiště budou přístupná bezbariérově, stanice získá nové osvětlení, rozhlas, orientační systém a zvukové majáčky pro nevidomé. Modernizovaný bude

i evropský zabezpečovací systém. Díky úpravám pak vlaky budou moci stanicí projíždět rychlostí



FOTO A VIZUALIZACE: archiv Správy železnic

až 160 km/h místo současných 100 km/h. Směrem na Rosice nad Labem se zvýší rychlost na 60 km/h, teď tam vlaky mohou jezdit 40 km/h. Díky pružnému upevnění kolejnic k pražcům a výstavbě protihlukových stěn bude jízda vlaků tišší. Otevře se rovněž nová zastávka Pardubice centrum, která už stojí nad podchodem mezi Spravedlností a sídlištěm Karlovina.

OPRAVA VÝPRAVNÍ BUDOVY POD DOHLEDEM PAMÁTKÁŘŮ

Součástí modernizace je také rekonstrukce části výpravní budovy s hotelem a restaurací.

S prvními pracemi se již začalo. V budově momentálně probíhá odstraňování nenosných prvků a opravují se betonové konstrukce stropů. V památkově chráněné budově se postupně vymění veškeré vnitřní rozvody elektroinstalace, slaboproudu, zdravotnické, vzduchotechniky a vytápění. Vyměněny budou také fasádní výplně, původní keramický fasádní obklad bude nahrazen novým. Střešní krytina bude rovněž nová včetně zateplení a hromosvodu. Stávající výtah bude nahrazen novým a hlavně větším, k němu budou nainstalovány nové tak, aby byla zajištěna bezbariérovost všech veřejně přístupných prostor. Jsou opravovány stropy (pomocí speciální chemie), protože staré betonové konstrukce jsou mnohdy odhalené až na armatury; nové příčky budou vzhledem k odlehčení konstrukce sádkartonové. Prioritou je na celé budově osadit okna, aby se dalo pracovat uvnitř i v zimě. Ve spolupráci s památkáři byly vybrány tři odstíny venkovních obkladů, aby budova působila přirozeně. Obklady se vyrobí na zakázku v Německu.

Odborná porota ocenila dalších 11 staveb na české železnici

Podruhé se loni rozdávaly ceny v rámci soutěže Železniční stavba roku, jejímž cílem je ocenit nej kvalitnější realizované investiční počiny za uplynulé období. Mezi oceněnými stavbami jsou jak projekty na hlavních koridorech, tak na regionálních tratích.

TEXT **Tomáš Johánek**

Podobně jako v případě premiérového ročníku soutěže v roce 2020 se ani tentokrát nemohlo uskutečnit slavnostní vyhlášení výsledků s předáním cen. Ocenění zástupců zhotovitelů vítězných staveb a předání diplomů

a pamětních cen tak proběhlo v lokalitách realizovaných staveb a projektů. Počet kategorií soutěže se nezměnil, stejná zůstala i hodnotící kritéria, zejména pak provozní, ekonomický a společenský přínos jednotlivých staveb.

ŽELEZNIČNÍ STAVBA ROKU

Nejprestižnější ocenění – Cenu generálního ředitele – získala implementace prvků FRMCS do GSM-R sítě, která se realizovala v rámci ověřovacího provozu systému GSM-R na trati Votice – České Budějovice. V kategorii

Železniční tunely a mosty zabodovala nejvíce rekonstrukce mostu na trati Rybník – Lipno nad Vltavou, vítězem kategorie Bezpečná železnice se stalo zrušení přejezdu v Dluhonicích na Přerovsku a jeho náhrada nadjezdem i lávkami pro pěší.

V kategorii Rekonstrukce a opravy železničních tratí zaujala porotu nejvíce přestavba traťového úseku mezi Křižanovem a Skleným nad Oslavou. V kategorii Projektová příprava porota ocenila dokumentaci pro projekt modernizace železničního uzlu Pardubice. Vítězem další kategorie, konkrétně Rekonstrukce a opravy budov, se stala obnova památkově chráněné výpravní budovy havířovského nádraží.

Technologickou stavbou roku je pak instalace jednotného evropského zabezpečovacího systému ETCS na traťový úsek Petrovice u Karviné – Břeclav. Cenu za Technickou inovaci roku pak získalo zvýšení rychlosti ve stanici Prosenice, zajištěné mimo jiné díky instalaci unikátních výhybek.

Vítězem kategorie Modernizace železničních stanic a uzlů se stala rekonstrukce stanice Letohrad. Modernizace a elektrizace tratě mezi Šakvicemi a Hustopečemi u Brna zabodovala v kategorii Liniové stavby. A poslední kategorii Rekonstrukce historických železničních staveb – ovládla renovace památkově chráněné Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží.

Vojenská vlečka do Milovic

Již po prohrané prusko-rakouské válce v roce 1866 začal rakouský stát uvažovat o vybudování moderního vojenského výcvikového prostoru. Konkrétní úvahy vyvrcholily až v roce 1901 výběrem lokality západně od dnešních Benátek nad Jizerou.

TEXT **Marek Binko**

Během tří následujících let byl v Milovicích vystavěn vojenský tábor sloužící pro přilehlé rozsáhlé cvičiště. Po první světové válce, během které zde bylo i několik zajateckých táborů, převzala celý areál československá armáda, jež pokračovala v jeho rozšiřování a modernizaci. Jednou ze zásadních investic byla i vojenská vlečná dráha z Lysé nad Labem o délce 5,5 kilometru, jejíž stavba byla zahájena počátkem roku 1921 a již 22. srpna byla zahájena nákladní doprava. Vlečka byla určena nejen k přepravě materiálu a od 1. dubna 1923 i osob, a to vojáků, jejich rodin a obyvatel Milovic, ale navíc i k praktickému vojenskému výcviku. V Milovicích byl

dislokován obrněný vlak, který mohl v případě potřeby krýt přístupové cesty do vojenského tábora. Traduje se, že právě možnosti využít obrněný vlak při výcviku i případném ostrém nasazení bylo podřízeno trasování dráhy. Podle názvu zdejší obrněné parní lokomotivy Vlasta se dráze začalo přezdívat Vlastička. Během 2. světové války se na vlečce zintenzivnil provoz z důvodu rozšiřování tábora i celého výcvikového prostoru a jeho aktivního využívání německou armádou. Tu po válce opět vystřídala armáda československá, která vrátila hranice vojenského újezdu do předválečného stavu. Počátkem 50. let byla vlečka dočasně prodloužena směrem



FOTO autor

Moderní železnice

k právě rozšiřovanému letišti Boží Dar. Dnem 1. července 1953 byla trať z Lysé nad Labem do Milovic převedena pod správu ČSD. Další změna s obrovským dopadem na Milovice i celé Československo přišla 21. srpna 1968 s okupací sovětskou armádou za asistence dalších „spřátelených“ armád. Českoslovenští vojáci museli prostor okamžitě opustit a hned 23. srpna se do Milovic přesouvá štáb intervenčních vojsk, ze kterého se

na dalších více než 20 let stane hlavní velitelství (sovětské) Střední skupiny vojsk a letectva v ČSSR. Sověti si staví své vlastní město, počet vojáků a jejich rodinných příslušníků se odhaduje na 100 000 a železnice při tom samozřejmě asistuje. V období let 1969 až 1991 je zaveden přímý rychlík Moskva – Milovice a zpět. S odchodem sovětských vojsk v červnu 1991 a zrušením vojenského výcvikového prostoru ke konci téhož roku nastává dodnes trvající proces

rehabilitace Milovic na civilní město. Počet obyvatel rychle stoupá, tomu odpovídá i zvýšení zájmu o osobní dopravu do Prahy. Překážka v podobě přestupu v Lysé nad Labem je odstraněna v roce 2009 celkovou modernizací a elektrizací někdejší vlečky a zavedením přímých elektrických vlaků linky S22 Praha – Milovice. Již tři desítky let se také plánuje prodloužení tratě z Milovic do Všejan pro rychlé spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec.

Co se děje v regionech

SKONČILA REKONSTRUKCE MOSTU U HAVLÍČKOVA BRODU

Odstranění stávajících mostních provizorií, původní kamenné spodní stavby mostu a pilířů ze záplavového území vodního toku a výstavba nového přemostění byly předmětem stavebních prací, které se odehrávaly v loňském roce na trati Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem.

Původní most přes Sázavu, jehož zažitý název je Škvárovna, tvořila dvě mostní provizoria typu ŽM60 a KNO 155, osazená v roce 1986. Nový most je tvořen ocelovou konstrukcí s plnostěnnými spodními trámy vyztuženými netuhým obloukem uzavřeného průřezu. Jeho součástí jsou dále svislá táhla, tzv. Langerův trám a průběžné štěrkové lože. Rozpětí nosné konstrukce je 58 metrů, šířka celého mostu pak 7,75 metru. Spodní stavbu tvoří železobetonová opěra založená na širokopřilivových pilotách ze stejného materiálu a rovnoběžná, opět železobetonová křídla. Výluka probíhala od června do listopadu loňského roku, celkové náklady přesáhly 115 milionů korun.



FOTO: archiv Správy železnic (4x)

V ÚSEKU LUKA NAD JIHLAVOU – JIHLAVA PROBĚHLA REKONSTRUKCE TRATĚ

V loňském roce proběhla rekonstrukce části železniční tratě Brno – Jihlava, konkrétně v mezistaničním úseku Luka nad Jihlavou – Jihlava. V rámci stavby došlo k nahrazení stávajících nevyhovujících betonových pražců novými, dále se provedla výměna kolejnic a štěrkové lože. V celém úseku byla zřízena bezстыková kolej, u jednoho přejezdu se nahradila přejezdová konstrukce novou rozebíratelnou plastbetonovou konstrukcí.

Součástí stavby bylo i čištění skalních zářezů, úprava geometrických parametrů koleje, reprofilace nebo zřízení odvodnění, obnova stezek a odstranění dřevin. V dotčeném úseku proběhla také oprava tří mostů a pěti propustků. V rámci jedné výluky se také opravilo loucké zhlaví stanice Jihlava, kolejnice pak byly částečně vyměněny v úseku Luka nad Jihlavou – Bransouze. Za zmínku stojí i oprava mostu v km 183,182. Hlavní stavební práce proběhly při výlukách v říjnu a listopadu loňského roku. V následujícím období se v úseku Luka nad Jihlavou – Jihlava předpokládá pokračování další fáze opravných prací.



V OLOMOUCI VZNIKLO NOVÉ REGIONÁLNÍ DISPEČERSKÉ PRACOVÍŠTĚ

V rámci poslední etapy realizace stavby Elektrizace a zkapacitnění tratě Uničov (včetně) – Olomouc bylo vybudováno dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení železničních stanic Bohuňovice, Šternberk, Újezd u Uničova a Uničov. Zprovozněno bylo také dálkové ovládání nově vybudovaného sdělovacího zařízení na této trati. Stanice jsou ovládány z Regionálního dispečerského pracoviště (RDP) Olomouc hlavní nádraží. Jeho postupná aktivace začala 4. listopadu v 9 hodin, už o pět hodin později se spustil rutinní provoz tohoto pracoviště.

Po dokončení modernizace tratě Uničov – Šumperk (předpoklad letos v prosinci) se bude z RDP řídit provoz na celé trati Olomouc hl. n. (mimo) – Uničov – Šumperk (mimo), do dálkového ovládání se zapojí stanice Libina a Troubelice. Sídlo RDP je na ústředním stavědle stanice Olomouc hlavní nádraží. Je vybaveno dvěma pracovišti pro dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení v řízené oblasti. Po vzniku RDP se pracuje na novém pracovišti dispečera železniční infrastruktury (DŽIN), které bude sídlit rovněž v budově ústředního stavědla.

PROVOZNÍ ZAMĚŠTNANCI SE PŘESTĚHOVALI DO PROVIZORNÍCH PROSTOR

V rámci probíhající rekonstrukce výpravní budovy v Českých Budějovicích skončila v listopadu instalace provizorních buněk, do kterých se následně přestěhovalo technologické zařízení dopravních kanceláří.

Ve stanovených výlukových etapách došlo také k přesunu jednotlivých pracovišť výpravních hlavních služeb stanice České Budějovice, operátora ŽD, DOZ České Budějovice – Horní Dvořiště a DOZ České Budějovice – České Velenice do nově vybavených místností v provizorních stavebních buňkách. V nočních výlukách bylo postupně vypnuto a následně aktivováno zabezpečovací zařízení, zároveň došlo k přenesení a zprovoznění všech sdělovacích zařízení potřebných pro výkon služby provozních zaměstnanců.



HNĚVČEVES – HOŘICE V PODKRKONOŠÍ 2. listopadu

Odpoledne se na železničním přejezdu mezi stanicemi Hněvčeves a Hořice v Podkrkonoší střetl dodávkový automobil Ford Transit s Os 5512, kterým byla motorová jednotka Regionova 814.105. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 650 tisíc Kč.

HRADEC KRÁLOVÉ 5. listopadu

Po polední projela na hlavním královéhradeckém nádraží posunující motorová jednotka Regionova 814.180 seřadovací návěstidlo Se12 s návěstí Posun zakázán a vykolejila na výhybce číslo 74. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 900 tisíc Kč.



FOTO: archiv O18 GŘ Správy železnic (2x)

ČESKÁ TŘEBOVÁ 6. listopadu

V odpoledních hodinách vykolejil při posunu ve stanici Česká Třebová nákladní vůz řady Sggrs na výhybce číslo 409. Nikdo nebyl zraněn, odhad hmotné škody se vyšplhal na 510 tisíc Kč.

VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ 18. listopadu

V obvodu stanice Valašské Meziříčí se odpoledne střetl Os 3918, kterým byla motorová jednotka RegioShark 844.014, se dvěma nezletilými osobami. Obě těžkým zraněním na místě podlehly.

KAŘÍZEK 19. listopadu

V dopoledních hodinách vykolejil při posunu ve stanici Kařízek nákladní vůz řady Snps na výhybce číslo 12. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 440 tisíc Kč.

OLOMOUC HLAVNÍ NÁDRAŽÍ 26. listopadu

V nočních hodinách začala v obvodu stanice Olomouc hlavní nádraží za jízdy vlaku Nex 55436 hořet motorová lokomotiva 753.718-6. Strojvedoucí se při pokusu o uhašení požáru ručním hasicím přístrojem nadýchal zplodin a byl převezen RZS do Fakultní nemocnice Olomouc. Škoda byla předběžně vyčíslena na 900 tisíc Kč.



KARDAŠOVA ŘEČICE 29. listopadu

Před polednem se na přejezdu ve stanici Kardašova Řečice střetl osobní automobil Ford C Max s lokomotivním vlakem 52798, kterým byla motorová lokomotiva 740.899. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením. Škoda byla předběžně vyčíslena na 400 tisíc Kč.

Z hlediska potřeb je zlomový desátý rok u organizace

Potřeby a motivace spolu úzce souvisí a nelze je brát na lehkou váhu. V našem průzkumu jsme proto věnovali velkou pozornost motivátorům. Ptali jsme se například na to, co je pro zaměstnance důležité a jaké potřeby jim zaměstnavatel musí naplnit.

TEXT Iveta Müllerová

Osobnost člověka je jedinečná, každý si vytváří své nezaměnitelné cíle a osobní závazky, má specifické potřeby, stejně tak na každého působí jiné motivační faktory. Pro většinu zaměstnanců Správy železnic jsou důležitými potřebami jistá výplata včas (nejdůležitější potřeba), sehraný tým, dobrý šéf a zajímavá práce. Všeobecně peníze ve formě mzdy či odměny patří k nejobvyklejším vnějším stimulům. Plat bývá dominantním faktorem při výběru zaměstnavatele a zdá se být nejsilnějším poutem, které spojuje lidi s aktuálním zaměstnáním. Tyto výsledky byly konzistentní v celé organizaci nezávisle na pohlaví, věku, počtu odpracovaných let nebo pracovní pozici. Zaměstnanec průzkum ukázal, že nefinanční benefity jsou ty, které napomáhají k udržení dlouhodobé spokojenosti v zaměstnání. Průzkum také potvrdil, že aktuálním trendem motivace v zaměstnání je vyváženost práce a volného času.

PRIORITY SE POSTUPNĚ MĚNÍ PODLE POČTU ODPRACOVANÝCH LET

Na potřeby jsme se podívali i z pohledu počtu let odpracovaných u Správy železnic. Celkem jsme zkoumali potřeby v šesti skupinách: pracovní poměr



FOTO: archiv Správy železnic (2x)

do dvou let, 3 až 5 let, 5 až 10 let, 10 až 15 let, 15 až 30 let a více než 30 let. Podle výsledků je zlomový desátý rok v organizaci. První tři skupiny (do 10 let u Správy železnic) mají podobné potřeby a priority. Nejdůležitější jsou pro ně vstřícné vedení a dobrý šéf, možnost školení, fajn peníze za dobrou pracovní dobu a dostatek volného času po práci. Potřeba jisté výplaty je u nich až na čtvrtém místě. Práci jako poslání mají skoro na dně potřeb, oproti kategoriím nad 10 let si nemusí rozumět s kolegy i mimo práci, ale daleko důležitější je pro ně sehraný tým. Snesou také jistou dávku stresu. Stejně tak kariérní růst je pro ně podstatný, a to nejvíce pro zaměstnance



působící v našich řadách méně než dva roky, s počtem let u Správy železnic se tato potřeba snižuje. Například u pracovních poměrů nad 30 let je nejméně důležitá. Kolegové pracující u nás méně než pět let pak preferují pochvalu a ocenění. S postupem let v organizaci ustupuje do pozadí a u kategorie nad pět let nastupuje svoboda, jak věci dělá, a důležitější je mít dostatek času mimo práci.

U STARŠÍCH ZAMĚSTNANCŮ HRAJE PRIM JISTOTA MÍSTA

U skupiny 10 až 15 let je pořadí potřeb stejné jako průměr v organizaci, tedy jistá výplata včas, sehraný tým a dobrý šéf. Do popředí pro ně ale vstupuje

jistota místa (tato potřeba mimochodem není prioritou pro kolegy do 10 let u organizace) a chtějí si rozumět s kolegy po práci. Tato potřeba s počtem let strávených u Správy železnic ale stoupá, stejně tak je důležitá i ocenění a pochvala. Od 15 let v zaměstnání jde do popředí jistota místa a pochvala, a naopak zde nastává zlom v případě zájmu o školení, ten postupně klesá. Od 30 let je důležitá práce jako poslání (práce u dráhy), která není v celkovém pořadí ani v první desítce, svou roli hraje i svoboda, jak si práci dělám. Pro tyto zaměstnance není klíčový čas po práci a také nevyžadují další vzdělávání.

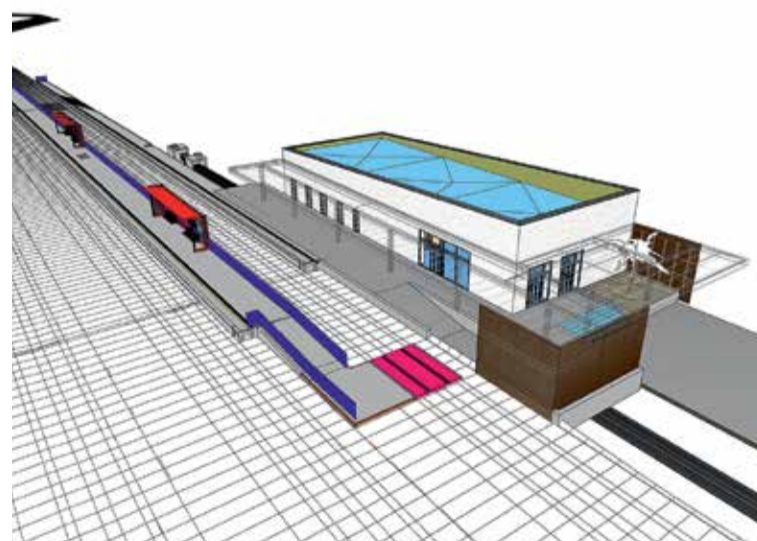
Vyšlo páté číslo Vědeckotechnického sborníku Správy železnic

Naše státní organizace připravila páté číslo vědeckotechnického sborníku, jehož vydávání převzala před časem od Českých drah. Aktuální vydání informuje například o strategickém řízení ve Správě železnic či implementaci procesu informačního modelu budov (BIM).

TEXT Tomáš Johánek

V aktuálním vydání najde čtenář informace k tématu digitálního automatického spřáhla pro evropskou železnici. Příspěvek se zabývá možnostmi, které zavedení automatického spřáhla může přinést pro konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy. Druhý příspěvek se věnuje strategickému řízení, které Správa železnic zavedla v roce 2018. Strategie rozvoje organizace je v rostoucí intermodální konkurenci železnice se silniční dopravou základem pro kvalifikované stanovení měřitelných, a tedy kontrolovatelných cílů, kterých hodlá organizace dosáhnout, a spolu s tím i zavedení opatření vedoucích k dosažení těchto cílů.

Třetí příspěvek se zaměřuje na aktuální téma koncepce implementace procesu Informačního modelu budov (BIM) u Správy železnic. V tomto režimu již naši zaměstnanci odřídili několik stavebních akcí a na základě poznatků se rozhodla stanovit klíčové oblasti pro další rozvoj procesu



VIZUALIZACE: archiv Správy železnic

BIM v organizaci. Zejména se jedná o výběr společného datového prostředí (CDE). Další příspěvek popisuje rozvoj specializovaných laboratoří pro výuku technologie a řízení železniční dopravy na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice. Pátý příspěvek se zaměřuje na problematiku proudového zatížení betonového základu stožáru při průrazu průřazky.

Šestý příspěvek představuje vzájemné vazby mezi vozidly s alternativními pohony, infrastrukturou a náklady. Analyzuje technologie železničních vozidel s alternativními pohony (elektricko-akumulátorové, bimodální a vodíkové) a vztah těchto vozidel k liniové elektrizaci. Jejím případným rozšířením se nabízejí různé scénáře, jak naložit s existujícími vozidly s alternativními pohony na příslušných linkách.

Vědeckotechnický sborník Správy železnic je ke stažení na adrese: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/vts>.

Se zahraničními správci železnic jsme si blíž také díky stážím

Správa železnic se zapojila do projektu Zahraniční stáže pro mladé techniky, který iniciovaly německá DB Netz AG a nizozemská ProRail. Podaří se vytvořit stabilní platformu pro nadšené železničáře, kteří by společně sdíleli zkušenosti z různých evropských zemí?

TEXT **Eva Rubešová**

Odbor personální ve spolupráci s odbory mezinárodním a jízdního řádu připravil pilotní projekt zahraniční stáže ve Správě železnic podle dohody se správci železniční infrastruktury v Německu a Nizozemsku. Společnosti DB Netz AG a ProRail přišly s myšlenkou vytvořit takovou platformu, díky které by se nadšení železničáři do 35 let a absolventi technických škol mohli pravidelně potkávat a sdílet zkušenosti.

Zajímavostí je, že vlastní program si zajišťují účastníci projektu sami, pro své kolegy si připravují témata přednášek i exkurzí, a to v angličtině. Podmínkou pro výběr stážistů byla právě komunikační úroveň anglického jazyka. Poprvé se všichni stážisté měli možnost vidět 14. října prostřednictvím MS Teams. Na konci října si němečtí stážisté připravili virtuální prohlídku projektu Stuttgart 21 se zaměřením na zajištění dopravních opatření ve vztahu k postupu stavebních prací. Nizozemští kolegové 18. listopadu provedli účastníky Přístavem Rotterdam (Theemswegtracé). Stážisté ze Správy železnic se 2. prosince stali alespoň na chvíli průvodci rekonstrukcí železničního uzlu Pardubice. „O zahraniční stáže je mezi zaměstnanci Správy železnic

velký zájem. Limitující může být úroveň cizího jazyka, především angličtiny a němčiny, ale to se díky jazykovým kurzům v naší organizaci zlepšuje. Věřím, že se z pilotního projektu stane běžná komunikační platforma, která přispěje k ještě užší spolupráci na mezinárodních i národních projektech. Jakmile to dovolí pandemická situace, plánujeme virtuální setkávání doplnit o jednání na živo během tří až sedmidenních zahraničních cest, které by zajišťovaly jednotlivé pořadatelské společnosti,“ popisuje koordinátorka projektu Jitka Češková (O10).

POZITIVNÍ ZKUŠENOSTI ZÁSTUPCŮ NAŠÍ ORGANIZACE

Správu železnic reprezentuje jedenáctka zaměstnanců. Mezi nimi je například Ksenia Moreva ze Stavební správy západ: „Podařilo se mi už během prvních setkání navázat užší kontakt především s kolegou Peterem z DB Netz AG, se kterým hojně komunikujeme, předáváme si praktické zkušenosti a radíme se z hlediska technologického provedení staveb. Současně porovnáváme jednotlivé postupy a přístupy inženýrů/specialistů při přípravě staveb.“ Jak dodává, ačkoli je virtuální komunikace v dnešní době na velice dobré úrovni, nikdy nemůže plně nahradit osobní setkání a fyzickou



FOTO archiv Správy železnic

návštěvu staveb. „Jsem moc rád, že jsem byl vybrán a mohu se účastnit tohoto projektu, který kombinuje možnost zdokonalení jazyka a získání kontaktů a výměnu zkušeností, rad a tipů se zahraničními kolegy, kteří řeší podobné problémy,“ doplňuje další účastník Jan Ploc z CDP Praha.

Správa železnic nabízí studentům a pedagogům partnerských škol stáže na nejrůznějších pracovištích. Celkový přehled je k dispozici na studentském webu spravazeznic.cz/studenti. V případě, že studenti nebo i učitelé nenajdou pozici, která by je zaujala, napíší skupině spolupráce se školami a ta jim navrhne program stáže tzv. na tělo. Často je stáž

spojená s vysokoškolskou praxí anebo se zpracováním bakalářské, diplomové či disertační práce. Získání potřebné praxe formou stáže vnímá stále více studentů jako atraktivní podporu svého studia. Díky ní získají kontakty a informace, které využijí jak během studia, tak i po jeho absolvování na pracovním trhu. Správa železnic patří mezi největší zaměstnavatele v zemi, a tudíž je i v hledáčku vysokoškoláků, kterým není jedno, kde budou po skončení školy pracovat. V loňském roce dala naše organizace příležitost dvaceti studentům, kteří si vyzkoušeli na vlastní kůži, jaké to je být stážistou v organizaci, která stojí před velkými výzvami české železniční infrastruktury.

Fotosoutěž Správy železnic ovládly snímky Zdeňka Adlera

Již druhý rok po sobě se vyhlášení výsledků Fotosoutěže Správy železnic nemohlo odehrát v tradičních kulisách vládního salonku pražského hlavního nádraží. Vítězové tak přišli o slavnostní prostředí, nikoli však o hodnotné ceny.

TEXT **Tomáš Johánek**

Již podesáté jsme hodnotili výsledky práce desítek amatérských fotografů, jejichž koníčkem je focení železnice, zejména pak železniční infrastruktury či lidí pracujících na železnici. I v roce 2021 se nám sešly desítky velmi zdařilých fotografií a odborná porota to měla dost těžké, aby vybrala vítěze ve všech třech kategoriích. Na webu fotosoutěže se pak rozhodovalo o Ceně veřejnosti. Soutěž bychom také nemohli realizovat bez našich partnerů a těmi letos byli cestovní

kancelář ČD Travel, Fotoinstitut a Ateliér v továrně Antonína Lavrenčíka.

V nejvíce zastoupené kategorii Železniční infrastruktura patří třetí místo Martinu Bendovi a jeho fotografii Most přes řeku. Druhý skončil Zdeněk Adler se snímkem Ospalé nádraží a vítězem této kategorie se stal Libor Hromádka s fotografií Zapomenutá kolej. Třetí místo v kategorii Pracujeme na železnici patří Miroslavu Volkovi a jeho dílu Strojní podbíjení výhybek. Druhý byl stejný autor zásluhou



FOTO: Miroslav Volek

snímku Sněhová fréza a porotu nejvíce zaujala kompozice Ještě jedenáct pražců Jana Čelíkovského. Mezi pracemi studentů se nejvíce líbila fotografie Tomáše Piší nazvaná Holub, druhý byl Jan Velička se snímkem Návěstidla a třetí pak Petr Souček s Rovinou. Cenu veřejnosti získal Zdeněk Adler, který zachytil Noční život na seřadišti. Fotografie Nádražní lampy při západu slunce pak zajistila tomuto autorovi absolutní prvenství.

Další ročník naší fotosoutěže vyhlásíme tradičně na počátku března a pevně doufáme, že se vyhlášení výsledků uskuteční už na tradičním místě. Chystáme také novinky, se kterými vás postupně seznámíme. Kategorie zůstanou zachovány, budeme rádi za krásné fotky železniční architektury, určitě je co fotit. Postupnou opravou procházejí i výpravní budovy, které nabízejí celou řadu neotřelých pohledů. Sledujte stránky soutěže na adrese spravazeznic.cz/fotosoutez.

VERNISÁŽ VÍTEŽŮ FOTOGRAFICKÉ SOUTĚŽE

Pokud máte cestu do Pardubic, navštivte výstavu fotografií vítězů studentské fotografické soutěže Dopravní fakulty Jana Pernera. Partnerem akce se staly Správa železnic, České dráhy a AŽD. Před Vánocemi personální ředitel Pavel Koucký společně s děkanem fakulty Liborem Švadlenkou za účasti studentů slavnostně zahájili vernisáž a předali ceny vítězům. Ti vzešli z veřejného hlasování na facebookových stránkách fakulty a vybrané fotografie budou vystaveny v prostorách Dopravní fakulty Jana Pernera. Tématem soutěže bylo: Rok 2021 je Evropským rokem železnice.

UNIKÁTNÍ TECHNICKÝ WORKSHOP 4.0

Před Vánocemi se uskutečnil unikátní Technický workshop 4.0. Cílem akce bylo představit čtyři výzvy současné železnice. Šestnáct studentů 4. a 5. ročníků vysokých škol rozdělených do čtyř týmů s mentory mělo za úkol vyřešit čtyři úkoly. Se zadáním i prezentací řešení se popasovali statečně. Podle toho, jakým způsobem studenti prosazovali v rámci svého týmu neotřelá anebo inovativní řešení, byli vybráni do tříměsíčního programu stáže ve Správě železnic. Akce byla organizovaná ve spolupráci s prestižními vysokými školami technických oborů, které měly možnost své studenty nominovat.

Nádraží v Martinicích vrátí návštěvníky do poloviny minulého století

Obec Martinice v Krkonoších leží v podhůří našich nejvyšších hor. Zájemce o železniční historii sem láká místní nádraží, které si dodnes zachovalo svou jedinečnou atmosféru. Jako bychom se vrátili v čase o několik desetiletí zpět. Zveme vás na malou procházku jeho areálem.

TEXT **Tomáš Johánek**



FOTO autor (2x)

Martinické nádraží pochází z roku 1871, loni tedy oslavilo 150. narozeniny, a je unikátní hned v několika ohledech. Je nejvýše položeným na trati a zároveň je také kulturní památkou. Na první pohled zaujme to, že se zde k řízení železničního provozu stále používají dnes již ojedinělá mechanická návěstidla. Při bližší prohlídce ale objevíme pozoruhodných zařízení a staveb mnohem více. Stanice jako celek tvoří unikátní areál s dochovaným a plně funkčním systémem řízení a zabezpečení provozu na železnici z poloviny 20. století. Proto byla také v roce 2016 vyhlášena kulturní památkou. Nádraží postavila společnost Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB) při stavbě tratě Velký Osek – Trutnov-Poříčí. První dva úseky dráhy (Velký Osek – Ostroměř a Kunčice n. L. – Trutnov-Poříčí) byly zprovozněny 21. prosince 1870. Zbývající úsek (Ostroměř – Kunčice n. L.), na kterém leží i stanice Martinice v Krkonoších, byl uveden do provozu 1. června 1871. Na lokální trati Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou, které se také přezdívá Pojizerský pacifik a kterou postavila společnost Místní dráha Jilemnice – Rokytnice, byl zahájen provoz

7. prosince 1899. V rámci výstavby místní dráhy bylo rozšířeno staniční kolejiště a zvětšena výpravní budova. Stanice měla původně název Jilemnice (Starkenbach), od 1. května 1907 Jilemnice-Martinice (Starkenbach-Martinitz), od 1. června 1921 Martinice a následně Martinice v Krkonoších. Těsně po druhé světové válce bylo ve stanici zřízeno elektromechanické staniční zabezpečovací zařízení, které bez větších úprav slouží svému účelu dodnes.

VÝPRVNÍ BUDOVA SKRÝVÁ HISTORICKOU EXPOZICI

Dominantou stanice je poměrně rozsáhlá výpravní budova, která se historicky skládá ze čtyř částí: hlavní budovy, západního křídla, nástupištní verandy a objektu záchodů pro cestující. Hlavní budova byla vystavěna v novorenesančním stavebním slohu a svým architektonickým vzhledem se shoduje i s jinými výpravními budovami tehdejší Rakouské severozápadní dráhy. Tvoří ji jednopatrová střední část se sedlovou střechou hřebenem souběžnou s kolejištěm a dva dvoupatrové krajní rizalitty se sedlovou střechou hřebenem

směřovanou kolmo ke kolejišti. Obvodové stěny hlavní budovy jsou vystavěny z kvádrů červeného pískovce s nárožními bosážemi z pískovce žlutého. Obvodové stěny krajních rizalitů ve druhém patře jsou vystavěny z hrázděného zdiva. Pravděpodobně s výstavbou západního křídla proběhla i stavební úprava rizalitů. Okrasné hrázděné zdivo bylo opatřeno omítkou s napodobením cihlového rezného zdiva. Přímě v budově nádraží se nachází také Železniční muzeum zřízené Spolkem železniční historie Martinice v Krkonoších. Můžete si zde prohlédnout expozice věnované stanici Martinice, staničnímu zabezpečovacímu zařízení, železnici v okolí a místní lokálce do Rokytnice nad Jizerou. Další zajímavosti o nádražní budově a areálu železniční stanice se dozvíte na naučné stezce Nádraží Martinice. Jeden z hlavních cílů spolku – zřídit v okolí stanice naučnou stezku, která veřejnosti z bezpečné vzdálenosti přiblíží jednotlivé technické unikáty, tj. stavby a staniční zabezpečovací zařízení – se podařilo naplnit v roce 2019. Naučná stezka má délku 1,3 kilometru a tvoří ji devět zastavení, kde se dozvíte technické detaily a zajímavosti o nádražní budově a areálu železniční stanice. Každé ze zastavení má i malou hádanku pro dětské návštěvníky, která potěší i dospělé. Jednotlivá zastavení mají svá témata, jako například stavědlová věž, vjezdová návěstidla, vodárna a závozy, odjezdová a seřadovací návěstidla, výpravní budova, skladiště zboží a remíza pro lokomotivy či strážní a stavědlový domek.

Více informací o historii železnice v Martinicích v Krkonoších a také o otevírací době muzea se dozvíte na adrese: www.nadrazimartinice.cz.

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

Vážení klienti, děkujeme za přízeň, kterou jste nám zachovali i v komplikované době poznamenané pandemií. I nadále jsme připraveni vám sestavovat kvalitní nabídku dovolených, ve které dbáme nejenom na vaši spokojenost, ale i na bezpečný návrat.

Přejeme úspěšný vstup do nového roku a hlavně hodně zdraví.

ČD travel - Vaše cestovní kancelář PS: I leden je v Egyptě i dalších destinacích bezvadný. Projděte si naši širou nabídku zimních zájezdů.



OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

USKUTEČNIL SE PRVNÍ Z ŘADY WORKSHOPŮ DRÁŽNÍHO ÚŘADU S DOPRAVCI

Cílem prosincového Komunikačního workshopu, který byl organizován ve spolupráci s ŽESNAD.CZ, bylo vytvoření společné komunikační platformy. Byla dohodnuta nová forma spolupráce. První kroky se budou týkat bezpečnostních opatření, která Drážní úřad v případě zjištěného problému adresuje provozovatelům drážní dopravy a infrastruktury. Jednotlivá bezpečnostní doporučení ze závěrečných zpráv šetření mimořádných událostí od Drážní inspekce bude úřad projednávat s expertními skupinami dopravců tak, aby byla prověřena jejich realizovatelnost a aplikovatelnost. Díky tomu by se měla zvýšit rychlost uvádění následně vydaných bezpečnostních opatření do praxe, a tím i rychlost integrace bezpečnostních prvků do celého systému železniční dopravy. To se týká například i aktuálního tématu zavádění zabezpečovacího systému ETCS s ohledem na národní implementační plán. Dopravci musí vytvořit koncepci zavádění ETCS ve svém vozovém parku a o jejím naplňování budou pravidelně informovat Drážní úřad. Tento nový směr přispěje k vylepšení vzájemné komunikace.



Křížovka o ceny

I v lednové křížovce najdete názvy dvou nádraží na síti Správy železnic. Svá řešení posílejte do 15. ledna na e-mailovou adresu redakce@spravazeznic.cz. Tři z vás si budou moci vybrat z naší

nabídky knižních publikací. Tajenka z minulého vydání zněla Hladké Životice, Hrubá Skála. Opožděný vánoční dárek od nás dostanou Stanislav Orel, František Samek a Jitka Fojtová.

	ZRAKOVÉ ORGÁNY	ZKR. TELEFONU	SLOVEN. ČÍSLOVKA	ZNAČKA ČISTÍČHO PRAŠKU		UNIE	ZKR. PASCALU	INIC. HERCE SOBŮTY	A SICE	SVAZEK SLÁMY	SLOV. JINAM	POSVÁTNÝ ZÁKAZ		ANGL. SLUNCE	VLASTNÍ PRIMÁTUM	ZAKVÍČENÍ VEPŘE	SPZ LITOMĚŘIC
NORSKÉ SIDLO					SPLOUT								JHOKOREJSKÁ METRÓPOLE				
1. část tajenky					PŘEDLOŽKA								USRKNOUT				
HOMÉRŮV EPOS							SYMETRÁLA	OSLABENÍ								ODEBRATI	KÓD NĚMECKA
								KLESAT									
	KRÁTKÝ TV VSTUP	MUŽSKÉ JMÉNO (22. 2.)	RYBÍ VAJÍČKO (SLOVEN.)	ANTICKÝ BAJKÁR					PŘEDLOHA	ANGL. BLÁTO				ITAL. AUTOMOBILKA	ŘÍMSKY 495		
				ČÁST OCHLUPENÍ						SLEZSKÁ ŘEKA					RESPEKT		
SCHŮZKA (SLANG.)					TEN I ONEN	DEZINFEKČNÍ PROSTŘEDEK						ODDĚLENÍ TECHNICKÉ KONTROLY	SOPEČNÝ VÝLEV				
						TYP NÁKLADNÍHO VAGONU ČSD							OBYDLÍ				
2. část tajenky																	EINSTEINOVY INICIÁLY
ODPAD Z OBILÍ								SRDEČNICE (MN. Č.)									ROD MRAVENCŮ
NEPŘÍJEMNÁ SITUACE																	FRANCOUZSKÝ CÍCHA