

MODERNÍ ŽELEZNICE

PLZEŇSKÝ UZEL ČEKÁ DALŠÍ MODERNIZACE

S Radkem Makovcem jsme hovořili také o rekonstrukci regionálních tratí

02

PŮVODNÍ STAVĚDLO PŘIPOMÍNÁ STARÉ ČASY

Pojďte s námi nahlédnout do muzejní expozice v Děčíně

04

STÁLE ŽIVÁ HISTORIE NA JIHU ČECH

České Budějovice potěší milovníky piva, architektury i železnice.

08



FOTO Josef Šabert

Přes 200 km tratí se upraví na vyšší rychlost

Během příštích let se na celé síti Správy železnic postaví či upraví více než 200 kilometrů úseků, kde budou moci vlaky jezdit rychlostí až 200 km/h. Jeden z nich bude i v Ejpovickém tunelu, kde se v polovině října tato rychlost testovala.

TEXT | Tomáš Johánek

V Ejpovickém tunelu mezi Plzní a Rokycany se uskutečnila série zkušebních jízd rychlostí 200 km/h. Jejich hlavním účelem bylo získat praktické poznatky o chování trakční soustavy v dlouhém jednokolejném tunelu při této rychlosti. Zkušební jízdám předcházela měření diagnostickými prostředky Správy železnic a provedená Technicko-bezpečnostní zkouška, která potvrdila způsobilost příslušného traťového úseku k jízdám dvousetkilometrovou rychlostí. Ejpovický tunel byl budován pomocí razicího štítu o menším průměru, v jeho tubusech je vybudovaná pevná jízdní dráha. V takovém prostředí, kdy souprava představuje „píst“, se chová trakční vedení jinak než ve dvoukolejném tunelu nebo na širé trati.

Vzhledem k tomu, že metoda stavby Ejpovického tunelu se ukázala jako vysoce efektivní, předpokládá se její použití při projektování a stavbě nových železničních tunelů. Vlastní zkušební jízdy byly realizovány speciální měřicí soupravou ÖBB tvořenou dvěma hnacími vozidly řady 1116 Taurus, vybavenými měřicím sběračem, mezi nimiž byl umístěn vůz pro diagnostiku trakčního vedení.

VÝSLEDKY MĚŘENÍ SE VYUŽIJÍ PRO PŘÍPRAVU ZRYCHLENÍ DALŠÍCH TRATÍ

„Měřicí souprava dosáhla rychlosti 200 km/h při čtyřech jízdách, přesně tak, jak bylo naplánováno. Diagnostické údaje získané při testovacích jízdách budeme dále analyzovat a používat k optimálnímu návrhu

konstrukcí trakčního vedení při zavádění vyšších rychlostí na tratích Správy železnic,“ uvedl generální ředitel Jiří Svoboda. Aktuálně je v přípravě 207 kilometrů různých traťových úseků, na kterých by se v budoucnu mohlo jezdit rychlostí až 200 km/h. Patří k nim především 15,5 kilometru dlouhý úsek mezi Chocní a Uherskem, kde by mělo být možné jezdit rychlostí 200 km/h od poloviny roku 2025. Dále jde o 17 kilometrů tratě mezi Sudoměřicemi u Tábora a Voticemi (od počátku roku 2026) či osmíkilometrový úsek mezi Soběslaví a Doubím (opět od počátku roku 2026). Na rychlost 200 km/h se pak projektuje část nové tratě mezi Plzní a Domažlicemi, stejně rychle se bude jezdit na novostavbě mezi

Brnem a Přerovem či mezi Nemanicemi a Ševětínem. Správa železnic rovněž připravuje úpravy na potřebné zvýšení rychlosti na trati Břeclav – Šakvice, kde se letos uskutečnily zkušební jízdy. Další úseky, kde by se v budoucnu mohla zvýšit traťová rychlost, se momentálně prověřují. Jedná se například o úseky Pardubice – Uhersko, Olomouc – Brodek u Přerova a Kolín – Pardubice.

NA PŘELOMU ROKU SE TESTOVALA VYŠŠÍ RYCHLOST NA JIHU MORAVY

V období od prosince loňského roku do letošního ledna probíhaly zkušební jízdy rychlostí 200 km/h na jihu Moravy, konkrétně mezi Břeclaví a Šakvicemi. Jejich hlavním cílem bylo otestovat a prověřit funkčnost evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS i při této rychlosti, stejně jako spolupráci mezi traťovou a palubní částí systému. Jeho instalace je mimo jiné jednou

BEZ ETCS TO ROZHODNĚ NEPŮJDE

Mezi úseky, kde by se v budoucnu mohlo jezdit vyšší rychlostí, jsou dva na jihu Čech mezi Soběslaví a Doubím, respektive mezi Sudoměřicemi a Voticemi. Rozhodně to ale neznamená, že se rychlostí 200 km/h začne jezdit hned po dokončení obou staveb. Ty budou podle platného stavebního povolení zkolaudované na 160 km/h. Zvýšení rychlosti bude možné až po zavedení ETCS v těchto úsecích a dalších nezbytných krocích.

z nutných podmínek postupného zvyšování rychlosti na české železnici nad dnešních 160 km/h. Provoz rychlejších vlaků vyžaduje také například zrušení všech přejezdů v daném úseku.



FOTO archiv Správy železnic

STANICE ROUDNICE NAD LABEM BUDE NOVĚ BEZ BARIÉR

Na trati mezi Prahou a Ústím nad Labem přibude další bezbariérově přístupná stanice – Roudnice nad Labem. V rámci plánované rekonstrukce se zvýší nástupiště, což zajistí pohodlný přístup do vlaků. Na nástupiště se cestující dostanou novými výtahy. Stávající úroňová nástupiště nahradí jednostranné ostrovní, taktéž s novým výtahem a schodištěm. Během realizace projektu projde zásadní obnovou i podchod, vedle nových výtahů se také částečně nahradí jeho původní konstrukce. Stavební úpravy proběhnou také ve výpravní budově, opraví se schodiště a doplní nový orientační systém.

NOVÝ PŇOVANSKÝ MOST JE LETOŠNÍ STAVBOU ROKU



Rekonstrukce mostu přes Hracholuskou přehradu na trati Pňovany – Bezdrůžice získala prestižní ocenění Stavba roku 2020. Hlavním organizátorem již 28. ročníku jedinečné a prestižní celorepublikové soutěžní přehlídky je Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství. Most byl vyměněn zcela unikátní stavební operací, během které technici nejprve nasunuli nový mostní díl na starý oblouk, spojili je, vzájemně otočili, starý nakonec vysunuli na plochu před mostem a tam ho rozřezali. V roce 2019 získala rekonstrukce také cenu od Evropské asociace ocelových konstrukcí.

HLAVNÍ NÁDRAŽÍ V PRAZE MÁ DELŠÍ NÁSTUPIŠTĚ

Během října se prodloužila část prvního nástupiště pražského hlavního nádraží, které využívá zejména Leo Express. K prodloužení došlo směrem k vítkovskému zhlaví. Cílem této úpravy je reagovat na zvyšující se vytíženost tohoto nádraží. Nástupiště se prodloužilo o maximální možnou délku bez nutnosti zásahu do konfigurace okolní infrastruktury, konkrétně o 10,6 metru.

Plzeňský uzel čeká další velká modernizace, začne ještě letos

Ještě nedávno se v Plzni střídali ředitelé oblastního ředitelství poměrně často, nyní už jej rok a půl vede Radek Makovec. Jedním z jeho cílů tedy bylo stabilizovat chod celé organizační jednotky. Zeptali jsme se také na to, jak se opravují železniční tratě na území Národního parku Šumava.

TEXT | Tomáš Johánek

Ve funkci ředitele oblastního ředitelství v Plzni jste přibližně rok a půl. S jakými představami jste do této funkce nastupoval a jak se vám je daří plnit?

Vzhledem k tomu, že jsem na oblastním ředitelství pracoval od samotného vzniku, měl jsem poměrně jasnou představu o tom, jak funguje. Velkou nevýhodou pro jeho optimální fungování bylo, že se zde v poslední době poměrně rychle střídali ředitelé. Za rok a půl přede mnou tady byli tři. V první řadě jsem tedy chtěl stabilizovat jeho činnost a nastavit optimální strukturu řízení. Dále jsem se zaměřil na zlepšení vzájemné komunikace jak v rámci organizační jednotky, tak i mimo ni. To se týkalo zejména složek generálního ředitelství a ostatních organizačních jednotek, ale také dopravců a ostatních partnerů na úrovni samosprávy.

Jak ovlivňuje chod úřadu současná situace kolem koronaviru?

Je to pro nás velmi omezující jak z hlediska zajištění provozu, tak například i z pohledu přípravy a realizace staveb. Ani jedno nemůžeme zastavit, snažíme se proto maximálně omezit vzájemný kontakt zaměstnanců, máme zavedeny neosobní předávky služeb. Tam, kde to jde, se vše převádí do elektronické formy. Vše podřizujeme bezpečnosti nejen našich zaměstnanců, ale samozřejmě i cestujících.

Plzeňský železniční uzel prošel v posledních letech a vlastně stále prochází výraznou proměnou. Co ještě zbývá dokončit?

Máme dokončené první dvě stavby, které se týkaly především hlavního nádraží. V současné době probíhají dokončovací práce na třetí stavbě. Ta zahrnovala napojení plzeňského uzlu na hotový úsek třetího koridoru ve směru na Cheb s přesmykem domažlické tratě. Ještě teď na podzim by měla být zahájena pátá stavba, což je modernizace úseku mezi Lobzy a Koterovem, která zahrnuje napojení uzlu Plzeň směrem na České Budějovice. Čtvrtou stavbou je modernizace seřadovacího nádraží, tam jsme dnes ve fázi projektování a řešení finálního konceptu.

To jsou velké modernizační stavby, jaké akce realizuje oblastní ředitelství v oblasti oprav a údržby železniční infrastruktury?

Mezi stěžejní akce patří v současné době probíhající oprava tratě 185 Horažďovice předměstí – Klatovy,



FOTO archiv Správy železnic

ING. RADEK MAKOVEC Ředitel OŘ Plzeň

Narodil se v roce 1977. Vystudoval hospodářskou politiku a správu na České zemědělské univerzitě v Praze. Na železnici nastoupil v roce 1996 jako technik na Správu dopravní cesty Karlovy Vary. Od roku 1998 pracoval na různých pozicích u ČD a následně u SŽDC v západočeské metropoli. Od roku 2007 byl přednostou odborné správy. Vloni v červnu se stal ředitelem plzeňského oblastního ředitelství.

kde mezi stanicemi Horažďovice a Žichovice dochází ke kompletní obnově železničního svršku, opravě mostních objektů a úpravě přejezdů. Je to pro nás největší akce, která letos začala a bude pokračovat ještě v příštím roce. Zaměřili jsme se také na šumavské tratě, momentálně řešíme úsek Černá v Pošumaví – Horní Planá, kde se v rámci revitalizace tratě České Budějovice – Volary zmodernizovaly pouze stanice, mezistaniční úseky byly vynechány. Teď se sem vracíme a řešíme právě mezistaniční úseky. V příštím roce chceme navázat úsekem Horní Planá – Nová Pec – Černý Kříž. Samozřejmě se zabýváme i dalšími tratěmi, kde se prioritně zaměřujeme na úseky se zhoršeným stavem železničního svršku. V letošním roce došlo i k opravě několika mostů, za zmínku určitě stojí ten v Dehtíně přes silnici

I. třídy, kde byla vyměněna nevyhovující ocelová nosná konstrukce mostu za novou se stlačenou stavební výškou. Nezapomínáme ani na zabezpečovací zařízení. V současné době probíhá oprava staničního zabezpečovacího zařízení ve stanici Božejovice na trati 201 Tábor – Ražice a před realizací je stejná akce v Bechyni.

Zmínili jste opravné práce na šumavských lokálkách, jak náročné je provádět podobné akce na území národního parku?

Vždy je důležitá již zmiňovaná vzájemná komunikace. Nastavili jsme si jasná pravidla, se správou národního parku musíme mít vždy předjednanou veškerou činnost, kterou tam v rámci údržby provádíme. Pokud se nepouštíme do větších zásahů ve vztahu k přírodě a pohybujeme se pouze v obvodu dráhy, tak nevznikají žádné větší problémy. Samozřejmě odlišný pohled máme v případě údržby zeleně a kácení stromů.

Hodně se také věnujete rekonstrukcím a opravám výpravních budov. V příštím roce by měly začít práce na plzeňském hlavním nádraží. Které budovy se momentálně opravují či se začnou opravovat v blízké době?

Před několika měsíci začala rekonstrukce výpravní budovy v Českých Budějovicích, což je stěžejní stavba, budova byla na pokraji své životnosti. Jsme rádi, že se podařilo modernizaci zahájit, práce jsou to velmi

komplikované, budou trvat dva a půl roku, ale výsledek bude určitě stát za to. Kromě rekonstrukce výpravní budovy v Plzni se připravují i další, jako například v Písku, Táboře, Veselí nad Lužnicí, Plané u Mariánských Lázní, Tachově nebo Klatovech. Poměrně hodně akcí se nám podařilo realizovat i v rámci oprav, v loňském roce to byly například výpravní budovy ve stanicích Český Krumlov, Pobežovice, Starý Plzenec, Zlatá Koruna či Kaplice. V letošním roce jsme již dokončili opravy výpravních budov v Záhoří, Majdaleně, Doňově, Kardašově Řečici a Ševětíně, v realizaci je pak zhruba desítky dalších staveb, například Horažďovice, Sušice, Protivín, Nýrsko, Vyšší Brod klášter, Sepekov či Milevsko. Věřím, že nejenom cestující nový stav budov ocení.

Jedna věc je budovy opravit a druhá najít pro ně využití. Daří se vám to?

Samozřejmě něco jiného je hledat využití pro budovy v krajském městě a něco jiného na malých nádražích. V těch nejmenších budovách je často jen čekárna a nápojový automat. Pokud má někdo z místních zájem provozovat tam nějakou živnost, je možné vhodné prostory najít a případně přizpůsobit. Budovat tam primárně prostory pro nějaké služby je poměrně složité. Ve větších městech je to jednodušší. Ve spolupráci s odborem prodeje a pronájmu i Stavební správou západ řešíme koncept vybavenosti výpravních budov podle jejich velikosti a zejména lokality.



MODERNÍ ŽELEZNICE, Interní bulletin Správy železnic

Vydavatel Správa železnic, státní organizace
Adresa redakce Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Šéfredaktor Tomáš Johánek
Vedoucí projektu Kateřina Šubová
Grafická úprava DTP Futura, s.r.o.
Výroba a distribuce DTP Futura, s.r.o.
Náklad 7 000 výtisků měsíčně
Evidenční číslo MK ČR E 20966
Nevyžádané texty a fotografie se nevracejí.



FOTO archiv Správy železnic

Mezinárodní architektonická soutěž na novou centrálu

Správa železnic chce vytvořit moderní a efektivní prostředí pro své pražské zaměstnance formou centralizace do jedné lokality. V souvislosti s tímto záměrem vyhlásila mezinárodní architektonickou soutěž na podobu nové centrály, která by se měla nacházet v jižní části pražského Smíchova, v oblasti těsně přiléhající k současné výpravní budově stanice Praha-Smíchov. Sídlo by v této lokalitě měly v budoucnu najít i další instituce působící v rámci resortu Ministerstva dopravy.

„Cílem Správy železnic je nejen modernizovat tratě a zkvalitňovat prostředí nádražních budov pro veřejnost, ale také zlepšovat pracovní podmínky pro naše zaměstnance. Proto jsme spolu s Českou komorou architektů vypsalí mezinárodní architektonickou soutěž, která naše záměry posune blíže k realitě,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Samotná výstavba centrály by měla začít v roce 2024, přestěhování přibližně 1 300 zaměstnanců je naplánováno na rok 2026.

Drážní hasiči se na jihu Čech přestěhovali do nového

Naše státní organizace ukončila na konci září rekonstrukci areálu v tzv. Trianglu na severním okraji Českých Budějovic, ve kterém našli nové sídlo nejen hasiči z místní jednotky požární ochrany, ale také další zaměstnanci manažera drážní infrastruktury.

TEXT **Tomáš Johánek (s využitím TZ)**

„Díky rekonstrukci získávají naši hasiči moderní areál s nejnovější technologií pro vyhlásování poplachů, řízení zásahů a s plnou integrací do civilního integrovaného systému. Současně budou mít k dispozici důstojné pracovní prostředí a zázemí pro svou službu. Navíc se sem vejde rozměrnější automobilová technika, pro kterou jsme neměli v předchozím působišti dostatek prostoru,“ uvádí pozitivně rekonstruovaného areálu generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Cílem stavby bylo vytvoření uzavřeného areálu s veškerými potřebnými provozy pro Jednotku požární ochrany Hasičského záchranného sboru (JPO HZS) Správy železnic. Současně zde vznikla víceúčelová budova

pro pracovníky z dalších organizačních složek manažera infrastruktury. Ti se sem přestěhují z kanceláří s komerčními nájemmi, což přinese značnou úsporu provozních nákladů.

Drážní hasiči mohou využívat několik nových budov. V jedné vznikly kromě operačního střediska a pracoviště řízení provozu HZS také kanceláře a technické zázemí. Další objekt zahrnuje hlavní prostor pro službu konající hasiče, místnosti pro denní a noční pohotovost, v přízemí se pak nacházejí garáže pro výjezdovou techniku HZS.

Kompletní rekonstrukcí prošly dílny pro opravy techniky HZS a stání pro vozidla. Nová ocelová konstrukce pak slouží jako zastřešení prostoru pro umístění vyprošťovacího tanku.

Mobilní čtyři pomáhají na vybraných nádražích

Na konci září se ve stanici Praha-Libeň za přítomnosti generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody a zástupců Národní rady osob se zdravotním postižením ČR (NRZO ČR) uskutečnila prezentace nové služby mobilních čet, kterou jsme zavedli na 869 nádražích.

TEXT **Tomáš Johánek**

Podle generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody je toto rozšíření služeb dalším důkazem kontinuální snahy manažera infrastruktury o systematické zpřístupňování cestování po železnici lidem se zdravotním postižením. „Poslední analýzy dokládají rostoucí bezbariérovost železnice. V rámci koridorů a dalších důležitých mezinárodních tratí činí podíl stanic s bezbariérovým přístupem na nástupiště 54 procent. V případě

výpravních budov na těchto páteřních tratích jde o 50 procent. Tím to ale nekončí a určitě budeme v naší snaze, i ve spolupráci s Národní radou osob se zdravotním postižením ČR, pokračovat dále.“

Služba tzv. mobilních čet spočívá v poskytování pomoci lidem se všemi typy zdravotního postižení (tělesným, zrakovým i sluchovým) od přednádraží až na nástupiště, především v neobsazených stanicích.

Na rekonstruované Dluhonické spoje se vyměnila mostní konstrukce

Na konci září proběhla v rámci rekonstrukce přerovského uzlu unikátní operace – výměna 268 tun vážící ocelové mostní konstrukce, po které přechází 2. kolej Dluhonické spojky u stanice Prosenice přes dvoukolejnou trať Přerov – Bohumín a 1. kolej Dluhonické spojky.

TEXT **Pavel Tesař**

Výměna ocelové mostní konstrukce byla součástí druhé etapy rekonstrukce přerovského železničního uzlu. Stavební práce začaly v dubnu loňského roku, dokončena již byla rekonstrukce 2. traťové koleje v úseku Přerov – Prosenice a 1. koleje na Dluhonické spoje, která se nachází mezi Dluhonicemi a Prosenicemi. V současné době se pracuje na 1. traťové koleji mezi Přerovem a Prosenicemi a na 2. koleji Dluhonické spojky. Stavbaři zde odstranili železniční svršek a staré trakční vedení, náplní jejich práce je nyní sanace železničního spodku. Ve výhybně Dluhonice pokračují

práce na úpravách trakčního vedení, výstavbě nového technologického objektu, přístupových komunikacích a na nadjezdech.

Druhá stavba v přerovském uzlu navazuje na již dříve provedenou rekonstrukci celé tamní železniční stanice. Současná etapa zahrnuje rekonstrukci výhybny Dluhonice a trianglu tvořeného tratěmi Přerov – Prosenice, Dluhonice – Prosenice a Přerov – Dluhonice. Nově řešená koncepce kolejiště v Dluhonicích vychází ze souběhu dvou dvoukolejných tratí do Přerova a Prosenic při dodržení jejich přímého pokračování čtyřmi hlavními dopravními kolejemi.

Na mezinárodním koridoru bude nová odbočka

Dopravní kapacitu mezinárodního železničního koridoru mezi Brnem a Břeclaví zlepší už v příštím roce nová odbočka Rajhrad. Vložení čtyř nových výhybek ve stejnojmenné zastávce umožní předjíždění vlaků v traťovém úseku Modřice – Hrušovany u Brna.

TEXT **Pavel Tesař (s využitím TZ)**

Dotčený traťový úsek je součástí prvního tranzitního železničního koridoru, využívá ho dálková doprava v relacích do Bratislavy a Vídně i vnitrostátní rychlíková linka R13 z Brna do Olomouce přes Břeclav. Velmi silná je regionální doprava tvořená spěšnými a osobními vlaky. Realizace prací se předpokládá prakticky během celého příštího roku. Obsahem stavby je rekonstrukce železničního svršku a spodku v délce 870 metrů. Současně dojde k náhradě silničního nadjezdu

v Holasicích a opravě nedalekého železničního mostu.

Zřizovaná odbočka se vybaví novým traťovým zabezpečovacím zařízením s technologií uloženou do stávající budovy v zastávce Rajhrad. Tu doplní nově vybudovaný objekt trafostanice. Trakční vedení se zrekonstruuje podle změněné polohy traťových kolejí. Zastávka Rajhrad získá v rámci stavby také nové informační zařízení s odjezdy vlaků, umístěné u výpravní budovy.

Původní stavědlo připomíná staré časy mechanických zařízení

V zářijovém čísle *Moderní železnice* jsme se podívali do hlavní expozice Muzea sdělovací a zabezpečovací techniky v Hradci Králové. Toto muzeum má svou pobočku v Děčíně, konkrétně v objektu bývalého stavědla. Pojďme se nyní vypravit na návštěvu tam.

TEXT **Tomáš Johánek**

Některá historicky cenná zařízení je ideální prezentovat v jejich původním prostředí. Patří mezi ně například víceřadá elektrodynamická zabezpečovací zařízení a objekty, ve kterých se nachází. Jeden takový objekt je na severním zhlaví stanice Děčín hlavní nádraží, jen několik metrů od nástupiště. Budovu stavědla nelze při příchodu přehlédnout. Dnes již neslouží svému původnímu účelu, ale je v ní muzeum. Když

v roce 2003 skončila modernizace stanice, zachoval se objekt stavědla a jeho technické vybavení včetně jedinečného čtyřřadého ústředního elektrodynamického zabezpečovacího zařízení. Přímou se tak nabízel možnost zřídit zde víceméně monotematickou expozici zaměřenou na vývoj železničního uzlu Děčín a nejdokonalejšího zabezpečovacího zařízení epochy pevné páky. „Hlavní součástí expozice je zařízení z roku

1942. Očistili jsme jej od nejrůznějších pozdějších úprav, takže je v původní podobě,“ říká Petr Mádle, ředitel Centra telematiky a diagnostiky, pod které muzeum patří.

HISTORICKÉ ZAŘÍZENÍ JE PLNĚ FUNKČNÍ

Prohlídka muzea začíná v bývalé akumulátorovně, kde jsou umístěny primární a sekundární zdroje elektrické energie pro zabezpečovací



Pracoviště výpravčího a signalisty fungovalo v této podobě do roku 2003.



Hlavním lákadlem expozice je elektrodynamické zabezpečovací zařízení z roku 1942.

zařízení. V sousední místnosti je rozvaděč. Na chodbě jsou mapy železniční sítě z poloviny 20. století, nechybí ani galerie osobností, které se zasloužily o rozvoj železniční a zabezpečovací techniky. Na chodbě v prvním poschodí jsou panely popisující rozdíl mezi elektrodynamickým a elektromechanickým zabezpečovacím zařízením. Hlavním lákadlem expozice je samozřejmě samotné zařízení. Výpravčí zde za pomoci operátora a signalisty řídil celý dopravní proces na severním zhlaví stanice, spolupracoval se sousedními stavědly a dopravními. I dnes je zde možné vyzkoušet si postavení vlakové cesty s ukázkou funkce elektromotorického přestavníku původního registru mechanických závislostí jednotlivých řadičů k přestavování výměn, výkolejek a seřadovacích a vjezdových návěstidel. Jako muzejní exponát je instalován model původního mechanického návěstidla, které je možné přestavovat do poloh Volno a Vjezd odbočkou.

NECHYBÍ ANI DÍLNA ČI PROTISTŘEPINOVÝ KRYT

Kromě původního vybavení je bývalé stavědlo plně exponátů z jiných nádraží. Nachází se v něm například část elektrodynamického stavědla ze stanice Ústí nad Labem sever. V muzeu nechybí ani historické uniformy, jízdní řády nebo součásti výstroje železničářů. Velkou raritou je rtuťový kmitač z 50. let. Současně je zde umístěno ukázkově funkční jednořadé elektrodynamické stavědlo z železniční stanice Včelná. Prohlédnout si můžete i protistřepinový úkryt s možností vyzkoušet si tehdejší prostředky ochrany jednotlivce (helmy a masky). Místnost obsluhy je vybavená dopravní dokumentací, předpisy, listem grafikonu či staničním řádem pro funkce výpravčího, signalisty a operátora. S jejich činností je návštěvník podrobně seznámen průvodcem. Přístup ke stavědlu je po novém schodišti od jednoho z viaduktů. Ke stavědlu se totiž dříve nebylo možné dostat jinak než po kolejkách.



Muzeum sídlí v objektu bývalého stavědla, odkud se řídil provoz na severním zhlaví stanice.

Začal geologický průzkum pro stavbu VRT Drážďany – Praha

Naši kolegové z Deutsche Bahn začali s geologickým průzkumem na německé straně v oblasti plánovaného Krušnohorského tunelu. Právě tudy má vést v blízké budoucnosti vysokorychlostní trať mezi Drážďany a Prahou.

TEXT **Iveta Müllerová**

Základním cílem průzkumu je dozvědět se maximum o geologických podmínkách dané lokality, aby bylo možné následně vybrat optimální variantu nové tratě a budoucího tunelu. Rozsáhlé geologické

průzkumy budou trvat až do května příštího roku. V současné době zkoumají geologové více než 800 milionů let staré podloží na devíti místech v oblasti Heidenau, mezi labským údolím a Krušnými horami,

na některých místech dosáhnou hloubky až 400 metrů.

Na pracích spolupracuje také Saský státní úřad pro životní prostředí, zemědělství a geologii (LfULG). V rámci přeshraniční

spolupráce programu INTERREG se na průzkumu podílí i Česká geologická služba (ČGS). Odborníci odebírají vzorky půdy a pevných hornin k dalším analýzám. Některé z vrtů slouží vedle zkoumání podzemních vrstev také k prozkoumání kvality vody. Právě geologie je jedním z rozhodujících faktorů pro to, kudy bude trať projektována a jaká technologie bude zvolena. Jsou zvažovány různé varianty – podle některých by měla být celá trase zcela v tunelu, další počítá s částečným nadzemním vedením. Plánování doprovázejí pravidelná diskusní fóra s veřejností. Na začátku října se uskutečnilo také 1. online Fórum dialogu. Rozhodnutí o optimální trase nové tratě by mělo padnout v roce 2024.

V rámci přípravy nového železničního spojení Drážďan a Prahy

už vyhlásila DB Netz AG spolu se Správou železnic veřejnou soutěž na projekční práce ve stupni dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR) na samotný Krušnohorský tunel, komplexní pojištění projektu, jeho vedení a na společnost vykonávající funkci hlavního projektanta. DÚR přeshraničního úseku by měla být zpracována do roku 2024.



Nádraží pod majestátní horou Klíč

Členitý terén Lužických hor pokořila železnice koncem 60. let 19. století díky České severní dráze (BNB), resp. hraběti Arnoštu Antonínovi z Valdštejna, který společnost založil a spoluvlastnil.

TEXT **Marek Binko**

Pokrokový hrabě, který předtím založil již Turnovsko-kralupsko-pražskou dráhu, získal v říjnu 1865 koncesi pro stavbu železnice z Bakova nad Jizerou do Rumburka s odbočkami do Děčína a Varnsdorfu. Stavební podnikatelé Vojtěch Lanna a Jan Schebek začali se stavbou v roce 1866 a v následujícím roce byl již zprovozněn první úsek do České Lípy. Zbytek tratí podle získané koncese byl uveden do užívání 16. ledna 1869.

Železnice se, jako všude jinde, i zde stala nositelem hospodářského růstu. Došlo k masivnímu rozmachu sklárství, které získalo díky železnici přístup k levnému uhlí. To se týkalo i obce pod majestátní horou Klíč s názvem Röhrsdorf, který se nedlouho po 2. světové válce změnil na Svor. Zdejší nádraží sloužilo i pro blízké město Cvikov, proto bylo

nejprve pojmenováno Röhrsdorf-Zwickau. Výpravní budova byla přízemní typizovaná stavba od projektanta BNB inženýra Josefa Pavlovského, po šesti letech provozu zvyšená o jedno podlaží. V roce 1886 postavila BNB místní dráhu do Cvikova, o 19 let později prodlouženou do Jablonného v Podještědí, čímž nádraží jako odbočná stanice získalo na významu a také se zkrátil jeho název na Röhrsdorf.

Zvyšující se provoz vedl nejprve v 90. letech k postupnému zvětšení výpravní budovy o boční přístavby a po vzniku samostatné republiky dospěly Československé státní dráhy v roce 1920 k rozhodnutí nahradit zastaralou budovu novostavbou. K realizaci se dostal až druhý návrh projektu, který zpracovalo v roce 1922 Ministerstvo



FOTO autor

železnic a v letech 1923–1924 postavila firma Ing. Dr. Adolfa Liebschera z Prahy. Mohutná budova ve stylu geometrické moderny s původně barevně členěnou fasádou je dodnes dominantou obce. Význam svorského nádraží upadl v 70. letech 20. století, kdy plnění úkolu XIV. sjezdu Komunistické strany Československa rušit málo výkonné železniční tratě postihlo v roce 1973 trať Svor – Cvikov

a později i její pokračování do Jablonného v Podještědí. Důvodem ke zrušení této železnice byla mimo jiné modernizace silnice I/13, která byla s dráhou na několika místech v kolizi. Zbytky tratě jsou přesto dodnes na řadě míst patrné včetně kolejiště na nádraží ve Svoru či výpravních budov ve Cvikově nebo v Lindavě a Kunraticích u Cvikova, které byly postaveny v novorenesančním slohu.

Moderní železnice

Co se děje v regionech

PŘÍBRAMŠTÍ MOHOU VYUŽÍVAT NOVOU ZASTÁVKU



Na počátku října začala sloužit cestujícím nová zastávka Příbram sídliště. Bezbariérově přístupné nástupiště je dlouhé 90 metrů, pohodlný nástup do vlaku zajišťuje jeho normová výška 550 milimetrů nad kolejí. Zastávku budou využívat především obyvatelé sídliště Příbram VIII, lokalit Fialka a Drkolnov a také lidé z přilehlé rekreační oblasti Nový rybník.

Nová zastávka, jejíž výstavba začala v květnu letošního roku, se nachází na trati z Berouna do Protivína. Důvodem jejího vybudování bylo zpřístupňování železniční dopravy široké veřejnosti. Příchod je možný ze dvou směrů, a to od zabezpečeného přechodu vedoucího do Školní ulice a po přístupovém chodníku mezi areály záchranné služby a hasičů, který vybuďovalo město.

Práce dále zahrnovaly rekonstrukci železničního svršku a sanaci železničního spodku v délce přibližně 145 metrů. Tím došlo k prodloužení životnosti a zjednodušení údržby koleje přiléhající k nástupišti. Zastávka je díky vybudování bezbariérového přístupu dostupná pro osoby se

sníženou schopností pohybu i pro zrakově postižené. V ploše nástupiště jsou umístěné vodící linie a varovné a signální pásy s moderními barevnými plastbetonovými prvky s dlouhou životností. Je vybavená přístřeškem s mobiliářem – lavičkami, odpadkovými koši a především novou informační tabulí s LED technologií, která zajišťuje cestujícím výbornou čitelnost informací o příjezdech a odjezdech vlaků. Bylo také zřízeno energeticky úsporné LED osvětlení přístupové komunikace a nástupiště a rozhlas.

ZASTÁVKA V HRONOVĚ SE LESKNE NOVOTOU



Zpřístupnit dlouhodobě uzavřený a často devastovaný stávající objekt, vytvořit plně funkční, dostatečně přirozeně prosvětlené moderní prostory pro ochranu cestujících před povětrnostními vlivy při zachování stávajícího objektu. Takový byl cíl opravy železniční zastávky v Hronově.

Předmětem oprav bylo především vybudování čelní stěny s nutným statickým podchycením střešní konstrukce. V prostoru čekárny byla zděná konstrukce nahrazena pevnou skleněnou výplní. Dosluhující okna byla nahrazena novými. Objekt dostal novou elektrickou instalaci s vnitřním i venkovním LED osvětlením. Nové jsou vnitřní omítky, fasáda se opravila. Součástí oprav byly i nové podlahové bezspárové krytiny, které splňují požadavek na dlouhou životnost, čistý vzhled a jednoduchou údržbu. Součástí oprav bylo



FOTO archiv Správy železnic (5x)

i vybudování nové zpevněné plochy před objektem. Cestujícím je k dispozici moderní mobiliář včetně laviček v antivandalském provedení, stojanů na kola, odpadkových košů a nového informačního systému. Prosklené výplně otvorů i část vnitřních omítek jsou provedené v korporátních barvách naší státní organizace.

DALŠÍ STŘEDOČESKÁ NÁDRAŽÍ PROŠLA OBNOVOU

Správa železnic momentálně dokončuje opravy dalších čtyř nádražních budov ve Středočeském kraji. Zatímco ve Voticích a Lysé nad Labem už jsou práce u konce, ve Zbečnu a v Novém Strašecí (na snímku) uvidí cestující opravené prostory začátkem listopadu. Od roku 2016 se tak v tomto regionu

revitalizovalo již 31 výpravních budov. Dalších 14 objektů je v realizaci a 11 se připravuje.

Ve Voticích došlo k opravě pláště výpravní budovy, výměně oken a dveří, obnově veřejně přístupných prostor a elektroinstalace. Nádraží získalo nový venkovní mobiliář a přístupové cesty. K obdobným úpravám se přistoupilo i v Lysé nad Labem, kde oprava skončila na přelomu září a října. Budova získala novou barevnou fasádu a střechu. Vyměnila se okna a dveře, chodníky před nádražím a pod přístřeškem stavbaři předládili. Ve venkovních prostorách přibýly také nové lavičky a odpadkové koše.

„Snahou opravy výpravní budovy ve Zbečnu je navázat na úspěšně dokončenou opravu nádraží v nedalekém Nižboru a zachovat vzhledem k charakteru této tratě historický ráz budov, jenž k ní neodmyslitelně patří,“ popisuje ředitel Oblastního ředitelství Praha Vladimír Filip. Součástí projektu je nová fasáda, výměně se okna a dveře. Dále se opraví střecha a také veřejně přístupné a provozní prostory, tedy čekárna a dopravní kancelář se zázemím pro obsluhu dráhy. Stavební práce skončily v závěru října. Stejný termín ukončení oprav je plánovaný i v Novém Strašecí, kde se pracovalo na opravě střechy a fasády, stejně jako na výměně oken a dveří. Modernizací prošla i elektroinstalace. Veškeré dřevěné a kovové konstrukce dostaly nový nátěr.



DAVLE
18. září

Dopoledne se na železničním přejezdu v obvodu stanice Davle střetl osobní automobil Ford S-Max s Os 9005 tvořeným motorovou jednotkou řady 814 Regionova. Při střetnutí byli zraněni řidička automobilu i její spolujezdec. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 115 tisíc korun.

KUNOVICE
18. září



FOTO archiv Správy železnic

V odpoledních hodinách se na železničním přejezdu v obvodu stanice Kunovice střetla souprava traktoru a cisternového návěsu se spěšným vlakem 1765, kterým byl motorový vůz řady 810 s přívěsnými vozy řady Btax. Při střetnutí došlo k lehkému zranění strojvedoucího a čtyř cestujících. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 550 tisíc korun.

CHLUMEC NAD CIDLINOU
– NOVÝ BYDŽOV

22. září

V dopoledních hodinách se na železničním přejezdu mezi stanicemi Chlumeck nad Cidlinou a Nový Bydžov střetl osobní automobil Ford S-Max se spěšným vlakem, kterým byl motorový vůz řady 854 s přívěsným vozem řady Bdtm. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 221 tisíc korun.

ÚPOŘINY

26. září

Dopoledne ve stanici Úpořiny při vjezdu nákladního vlaku Pn 69071 vykolejilo pět nákladních vozů řady Falls. První tři vykolejené vozy se převrátily a poškodily železniční svršek, venkovní prvky staničního zabezpečovacího zařízení a trakční vedení. Škoda byla předběžně vyčíslena na 30 milionů korun.

BRUNTÁL – VALŠOV

3. října

Odpoledne začala mezi stanicemi Bruntál a Valšov za jízdy nákladního vlaku Pn 52542 hořet lokomotiva řady 742. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 750 tisíc korun.

HOLKOV

6. října

V podvečerních hodinách se na železničním přejezdu ve stanici Holkov střetl osobní automobil Volkswagen Golf s Ex 334, v jehož čele byla elektrická lokomotiva řady 380. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 280 tisíc korun.

Nové tratě musí odpovídat i požadavkům na ochranu životního prostředí

K tomu, aby bylo možné postavit větší stavbu, musí investor získat od stavebního úřadu nejprve územní rozhodnutí a následně stavební povolení. U staveb celonárodního významu, jako je Nové železniční spojení (NŽS) Praha – Drážďany, jim předchází i zanesení do Zásad územního rozvoje příslušných krajů.

TEXT | Přemysl Marek, Pavel Hruška

U některých staveb lze důvodně předpokládat, že budou svými vlivy (hlukem, emisemi, vlivem na přírodu apod.) negativně ovlivňovat životní prostředí. V takovém případě musí před vydáním územního rozhodnutí a stavebního povolení proběhnout proces posouzení vlivu stavby na životní prostředí EIA (Environmental Impact Assessment). Zásady územního rozvoje jsou koncepty, proto musí být posouzeny procesem SEA (Strategic Environmental Assessment). Proces SEA je obecnější a řeší vlivy na úrovni konceptu – koncepce stavby vs. platná koncepce udržitelného životního prostředí kraje. V rámci procesu EIA se pak podrobněji posuzují vlivy plánovaných staveb, činností a technologií na veřejné zdraví a na životní prostředí, které zahrnují vlivy například na zvláště chráněná území a krajinu, na rostliny, živočichy, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší a klima, hlukové poměry, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a na jejich vzájemné působení a souvislosti. Účelem celého procesu SEA/EIA, který upravuje zákon č. 100/2001 Sb., je získat objektivní odborný podklad pro vydání navazujících rozhodnutí (tedy především územního rozhodnutí či stavebního povolení), a přispět tak k udržitelnému rozvoji.

POSOUZENÍ VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ JE NEZBYTNÉ

Procesu EIA nepodléhají všechny záměry. Příloha č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posouzení vlivů na životní prostředí stanovuje,



FOTO archiv Správy železnic

Přírodní památka Písčiny u Oleška

u kterých záměrů bude probíhat posouzení EIA. V této příloze jsou v první kategorii stanoveny záměry, u kterých probíhá celý proces EIA vždy povinně. Jedná se o záměry s potenciálně významnými vlivy na lidské zdraví a životní prostředí. K těm patří například stavba celostátní železniční tratě nebo dálnice. Příslušným orgánem je zde Ministerstvo životního prostředí. Stanovisko EIA je závazné, proto ho nelze opomenout v navazujícím územním či stavebním řízení. Úřady, které tato navazující řízení vedou, se musí stanoviskem EIA při svém rozhodování vždy řídit. V celém procesu se předpokládá a je legislativně zakotvena aktivní účast veřejnosti.

PROCES SEA POMŮŽE S VÝBĚREM VHDNÉ VARIANTY

Příkladem, jak využít procesu SEA pro výběr vhodné varianty trasy nové železnice, je návrh koridoru NŽS Praha – Drážďany mezi Roudnicí nad Labem a ústím Středohorského tunelu, potažmo Ústím nad Labem. Trasování se zde kvůli změně koncepce VRT odchyluje od historického koridoru územní rezervy a povede východněji, aby bylo možné efektivně obsluhovat Lovosice a Litoměřice a zajistit přímý průjezd Ústím nad Labem. Trasy se zde potkávají se dvěma výraznými skupinami zájmů ochrany: ochranou přírody a ochranou lidských sídel a kulturní krajiny. Trasa vedoucí přímo na sever prochází územím ekologické stability – nadregionálním biocentrem na Mrchovém kopci, v těsné blízkosti evropsky významné lokality a přírodní památky Písčiny u Oleška. Trasa obcházející tuto lokalitu východně se přibližuje většímu počtu obcí, a tedy i obyvatel a zabírá zemědělsky obhospodařované plochy. Výběr trasy není jednoznačný a je třeba hledat další argumenty pro nalezení společensky přijatelného řešení.

Posouzení trasování procesem SEA zvýší dopady jejich vlivů na jednotlivé předměty ochrany a následně vstoupí do výběru výsledné varianty pro zanesení nového koridoru v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje. Umístění nového koridoru tedy nebude jen v gesci Správy železnic, ale na jejím vytvoření se budou podílet jak regionální a místní samosprávy, tak i odborná a laická veřejnost.

Křížovka o ceny

I tentokrát hledáme názvy dvou našich nádraží.

Své odpovědi posílejte do 18. listopadu na adresu: redakce@spravazeleznic.cz.

Tři úspěšní luštitelé se mohou těšit na knižní odměnu podle vlastního výběru.

Řešení říjnové tajenky znělo: Malá Hraštice a Velké Zboží.

Výhru získali Ivo Krejčí, Romana Hanesová a Jiří Kantor.

	LEHKÝ DOTEK MÍČE	PŘEDLOŽKA	FRANCOUZSKÝ SMÍCH	SKLENĚNÉ VÝPLNĚ	JUBILEJNÍ		ANGL. KLÍNY	MODLA	PŘIVLASTNĚNÍ ZÁJEMO	KŘESŤANSKO-DEMOKRATICKÁ UNIE		PŘELUD	SPOJ PROVEDENÝ ŠITIM	TKANINY	MĚSÍC JUPITERA	CTNOSTNÁ	ANGL. HRABĚ
VÝZTUŽNÁ TYČOVÁ BETONÁRSKÁ OCEL						ANGL. SPOJENÍ					CHOMÁČ VLASŮ NAD ČELEM						
ÚŘEDNÍ VÝNOS						SOMÁLSKÁ STUDNA					LEVÁRNA						
1. část tajenky						BODAVÝ HMYZ					MĚKKÁ HUDEBNÍ TÓNINA				CIZÍ ZKRATKA ČÍSLA		ZHOTOVENA ŠITIM
	OVOCE (NĚM.)	VÝROBCE POČÍTAČOVÝCH HER			HÝKAVCI				OKRESNÍ MUZEUM (ZKR.)		PODVOJNÉ ČÍSLO						
		POHÁDKOVÁ POSTAVA			POUZE (NĚR.)				OPAKOVANÝ ZÁPOR		BIBLICKÁ POTRAVA						
INICIÁLY HERCE VETČEHO			BÝV. LITEVSKÉ PLATIDLO	NÁZEV HLÁSKY S			PADOVÁ OTÁZKA	ANGL. ANO	KÓD NIZOZEMÍ		DROBNÝ HLCO DAVEC					DOBA	NĚM. VÝCHOD
				BĚLOVESKÁ KYSELKA				SŮL (LÉKAŘSKY)			KLUB ANGAŽOVANÝCH NESTRANÍKŮ						
2. část tajenky															IDENTIFIKAČNÍ ČÍSLO ORGANIZACE		INCIÁLY FOTBALISTY PANENKY
DIAPOZITIV						SLAVNÝ FILM. HEREC (1931-1995)											ČTVERECNÝ MODROSEDÝ HEROST
PRYČ						OSLÍ MLADĚ											NAKRMIT PASENIM

Obliba e-learningu stále roste

Přestože je efektivní využívání informačních technologií v procesu vzdělávání lidí známé již od 90. let minulého století, naplno se tato disciplína rozjela až po roce 2000. Od té doby zaznamenalo elektronické vzdělávání (e-learning) velký pokrok, který jde ruku v ruce s technologickým vývojem.

TEXT | **Eva Rubešová**

Jak už to bývá u všeho, co se hojně používá, má také e-learning své výhody i nevýhody. Mezi hlavní přednosti můžeme zařadit rychlost a množství proškolených zaměstnanců, nízké náklady a s tím spojené úspory, individuální přístup, v rámci kterého si zaměstnanec sám zvolí dobu, kdy bude školení absolvovat; v neposlední řadě nám jednotný proces zajistí standardizaci výuky, respektive jejího obsahu. To je zárukou, že požadovaný počet zaměstnanců se v krátkém čase efektivně proškolí a získá potřebné znalosti pro výkon své činnosti za relativně nízké náklady a vysoké úspory. Řada nevýhod uváděných u e-learningu, jako je např. absence osobního kontaktu anebo nemožnost se ihned zeptat na nejasnosti, se většinou netýká samotného e-learningu, ale vznikají, pokud je nevhodně aplikován. Kromě toho je často potřeba pro dosažení výukových cílů kombinovat různé formy výuky, zahrnující e-learningové i klasické postupy.

ŠIROKÁ ŠKÁLA POUŽITÍ

Ve Správě železnic se tomuto typu vzdělávání věnuje tým na personálním odboru, který jej neustále zdokonaluje tak, aby maximálně vyhověl požadavkům organizace. Cílem e-learningu je zajistit, aby se zaměstnanci seznámili s požadovanými informacemi, a ověřit jejich znalosti. „E-learning běžně využíváme jak pro pravidelná, tak



FOTO Pixabay (Zx)

i jednorázová školení. Takový druh školení se hodí pro širokou škálu témat, jako jsou například nová směrnice, pokyn nebo jakákoli změna v organizaci, třeba nový název naší společnosti,“ říká Martin Kříž, odborník na STKR a e-learning v oddělení vzdělávání, a dodává: „Zaměstnanec je na závěr takového školení v elektronické podobě systémem dotázán, zda se s příloženým dokumentem seznámil. Pokud odpoví kladně, považuje jej systém za seznámeného a tato informace se automaticky zapíše jak do jeho spisu v SAP, tak i do přehledu v STKR.“ Bezprostředně po skončení takového školení může vidět jeho autor, jak byl daný zaměstnanec úspěšný. U každého testu jsou

přitom předem definované podmínky, které zaručí, že nebude příliš složitý, ale zároveň zajistí a ověří požadovanou znalost testovaného.

SYSTÉM UMOŽŇUJE PŘIZPŮSOBIT ŠKOLENÍ NA MÍRU

Velkou výhodou e-learningu je, že počet školených není nijak limitován. „Počet zaměstnanců na jednu školicí akci není nijak omezený. Dokonce se jí mohou účastnit i zaměstnanci, kteří jsou zde na dohodu o provedení práce nebo o pracovní činnosti a dalších PPV,“ říká Martin Kříž. Systém navíc umožňuje speciální školení podle organizačních jednotek, jednotlivých profesí nebo je možné vybírat mezi zaměstnanci podle jejich osobního čísla.

Nevýhodou e-learningu je skutečnost, že ne všichni zaměstnanci mají v rámci svého pracovního zařazení přístup k počítači. Proškolení těchto kolegů lze zajistit několika způsoby. V první řadě je může proškolit jejich nadřízený, který podpisem prezenční listiny potvrdí ověření jejich znalostí a následně tuto skutečnost nahraje zadavateli školení pomocí osobních čísel do STKR a SAP. Další způsob je, že zaměstnanec použije svůj domácí počítač k přihlášení do STKR anebo k tomu využije počítačové učebny nebo počítačů k tomu vyčleněných v rámci organizace.

E-learning se v procesu vzdělávání ve Správě železnic osvědčil a většina zaměstnanců jej přijímá velmi pozitivně. „S tím ale vzniká menší problém, na jehož vyřešení se intenzivně pracuje. V poslední době jsme zaznamenali problém při e-learningových školeních s velkou časovou prodlevou při načítání akce. To je způsobeno velkým počtem zaměstnanců, kteří chtějí absolvovat školení hned po jeho vyhlášení,“ dodává na závěr Martin Kříž.



Od stavebního inženýra k básníkovi a zpět

Jan Zemánek je vedoucím oblasti na Stavební správě západ, řídí tři velké projekty na území Prahy a v jejím okolí. Ve svém volném čase se věnuje činnosti, která pro technicky vzdělaného člověka není zase až tak obvyklá – píše básně.

TEXT | **Tomáš Johánek**

Stavebního inženýra lákala železnice již od malička. Jako dítě se chodil dívat k přejezdu na vlaky. Když se po základní škole rozhodoval kam dál, byla průmyslovka se zaměřením na železnici jasnou volbou. Následovala vysoká škola, diplomová práce na téma Rekonstrukce železniční stanice Zdice a první pracovní angažmá u tehdejší společnosti Železniční stavitelství Praha.

Na Správě železnic nastoupil před dvěma lety, když vyměnil vedoucí pozici ve stavební firmě za lákavou nabídku založit tým odborníků zaměřený na rekonstrukci výpravních budov. Pak se ale dozvěděl o volném místě ve vedení oblasti a bylo rozhodnuto. „Mým osudem bylo zůstat u železničních tratí. Budovy mi tolik neříkaly, tady dělám práci, které rozumím a která

mě baví,“ říká. Momentálně řídí tým lidí a je zodpovědný za tři velké projekty – modernizace tratí mezi Lysou nad Labem a Čelákovicemi, mezi Prahou-Vysočany a Mstěticemi a mezi vinohradskými tunely a Prahou-Hostivaří. „Každý projekt je nějakým způsobem zajímavý. Mezi Lysou a Čelákovicemi bude nový

most přes Labe, ve Vysočanech se bude předělávat celé nádraží. Nejnáročnější a nejsložitější je stavba z Hostivaře na hlavní nádraží,“ upozorňuje.

A jak se dostal k poezii? Úplně náhodou. „Pořád jsem hledal smysl života, což je strašně těžké. Jednou jsem cestou z práce zažil určitý spirituální zážitek, na základě toho jsem napsal 12 básní,“ popisuje své básnické začátky. I když první pokusy přišly někdy v sedmé třídě ve formě básniček pro spolužačky. „Rozhodl jsem se dávat básničky na všechny sociální sítě, nejvíce pozitivních komentářů mám od žen, ty jsou daleko empatičtější,“ pokračuje. Básně si můžete přečíst na adrese prosimadekuji.cz. A jak se stavební inženýr stane básníkem? „Musím říci, že absolutně nechápu, co tím vesmír myslel, když stavebnímu inženýrovi dal takový dar. Pro mě je to ale opravdu relaxace,“ dodává Jan Zemánek.



FOTO archiv Jana Zemánka

SPOLEČNĚ TO DÁME!

Nastal podzim a s ním přišla i další tvrdá opatření v souvislosti se šířícím se koronavirem. Dotýkají se každého zaměstnance a dotknou se i činnosti Týmu Správy železnic. Veškeré hromadné akce jsou zrušeny, o vyhlášení tradičních anket a soutěží ale rozhodně nepřijedete. Budou se konat, ale v jiné formě.

Už na jaře jsme si psali, jak je pro nás všechny právě v těchto složitých časech důležité být součástí týmu Správy železnic. Jakou máme výhodu v jistotě zaměstnání, jak příjemné je pro nás čerpat benefity organizace. A teď je čas i něco málo vrátit zpět. Chraňme sebe, své blízké i všechny ve svém okolí. Dodržujme vládní nařízení i návazná opatření naší organizace. Neriskujme zdraví své či našich kolegů. Uvědomme si, že tato zlá doba zasáhla spoustu lidí v našem okolí, zkusme být solidární a pomáhat si.



Nové logo Týmu Správy železnic

Přijďte sami s návrhem na možnou pomoc, můžeme zřídit sbírku, zařídit webovou poradnu, ale upřímně, někdy stačí i duševní podpora nebo prosté pohlázení. Zapojte se a posílejte nám své návrhy a příběhy. Jak jste si jistě všimli, máme nové logo a budeme moc rádi, pokud ho vezmete za své a pokud se pro vás všechny stane symbolem sounáležitosti s Týmem Správy železnic.

Je nám líto, že se již společně nesejdeme do konce roku na našich plánovaných akcích. Přijedeme tak o milá setkání i přínosnou výměnu zkušeností a možná i začátek přátelství. Na 11. listopadu jsme měli plánované velké Finále Týmu Správy železnic, kde bychom předali ocenění Zaměstnancům roku, Železničářům roku i všem dalším vítězům ze soutěží na webu Týmu. Tato akce se bohužel jako mnoho dalších neuskuteční, naši jsme ale nouzově řešeni. Prostě celý slavnostní akt natočíme na video a to umístíme na webovou stránku Týmu. Certifikáty a ceny pošleme vítězům poštou.

Stejný postup musíme zvolit i pro vyhlášení nejúspěšnějších autorů fotografií v rámci Fotosoutěže Správy železnic. Ani zde o slavnostní ceremoniál nepřijedete, opět ale musíme zvolit formu natočení na video a jeho umístění na stránky Fotosoutěže.

Můžeme pouze doufat, že snad na jaře příštího roku se situace zlepší a my se vrátíme do starých dobrých kolejí. Věříme, že vše společně zvládneme.

Vaši Týmáci

Stále živá historie na soutoku Vltavy a Malše

Doba koronakrizová sice přináší řadu omezení, cestovateli po tuzemsku však nabízí i některá pozitiva. Mezi největší se řadí možnost využívat ubytovací zařízení, která by pro něj byla v obyčejných časech cenově nedostupná. Toho jsem využil při návštěvě Českých Budějovic.

TEXT **Pavel Tesař**

V jihočeské metropoli jsem si sehnal výhodné ubytování v grandhotelu v jejím samém srdci. Z podkrovního pokoje mám výhled na celé centrální náměstí, i s nepřehlédnutelnou Samsonovou kašnou. Na večeri mířím do své oblíbené hospody U tří sedláků. Míjím tak vyhlášené Masné krámy, které mě nikdy neoslovily nabídkou ani chováním obsluhy. Usedám na zahrádku, která je atypicky až přes ulici, takže se číšníci dost naběhají. Přestože je sobota, mohu si vybírat z denního menu. Opět u mě vítězí česká klasika a jako obvykle jsem více než spokojený.

SVĚTLUŠKY U MALŠE

Po jídle se vydávám na nábřeží Malše. Procházím kolem vzorně opravené pozdně gotické budovy Solnice, která je dominantou Piaristického náměstí. Vloni otevřená restaurace má plno, mnozí hosté usrkávají pivo, které sem proudí speciálními trubkami z nedalekého soukromého pivovaru. Po slepém rameni Malše právě připlouvá vyhlídková loď s turisty. Živo je i na přilehlém Střeleckém ostrově. Řada místních využívá teplý říjnový podvečer k pivnímu pikniku v trávě.

Přecházím po lávce přes Vltavu těsně před jejím soutokem s Malší. Ocitám se před futuristicky vyhlížející Budvar arénou, moderní působiště hokejového Motoru mohou jinde jen závidět. Za mostem přes Malší, hned pod historickou věží zvanou Železná panna, usedám na bytelnou dřevěnou lavici a s půllitrem v ruce sleduji účastníky nočního běhu, kteří si v setmělém parku osvětlují cestu „čelovkami“. Z dálky připomínají hejno splašených světlušek.

KRÁSNĚ SVĚTLÁ ČERNÁ VĚŽ

Druhý den zahajuji návštěvou budějovického evergreenu – Černé věže. Po zdolání 225 schodů se mi naskytne ještě lepší pohled na náměstí Přemysla Otakara II. než z hotelového pokoje. Ochoz renesanční věže se nachází ve 45 metrech, takže nabízí úchvatné pohledy do všech stran. Cestou nahoru lze navíc obdivovat pěti zvonů. Ten největší, Bumerin z roku 1723, váží téměř 3,5 tuny. Věž z roku 1577 je dílem trojice italských stavitelů, ještě v polovině minulého století byla obydlená.

Poslední oprava nepřehlédnutelného, téměř 72 metrů vysokého symbolu města proběhla v letech 1980 až 1985, přesto i dnes září novotou. Poměrně světlé pískovcové kvádry tak vůbec neodpovídají historickému názvu věže. Jak mi prozrazuje místní pokladník, jako Černá začala být označována někdy na přelomu 18. a 19. století, kdy byla ve značně



Pohled z Černé věže na náměstí Přemysla Otakara II.



Dva symboly města – Samsonova kašna a Černá věž

zanedbaném stavu a podle toho také vypadala. Černě zbarvené pískovcové stavby známe dobře i v současnosti.

PROČ MAJÍ V BUDĚJICÍCH LANNOVKU

Muzeum koněspřežky už má zavřeno, železniční fandové ale ani tak nepřijdou zkrátka. Stačí, když zajdou do Jihočeského muzea, kde se až do ledna příštího roku koná výstava věnovaná známému průmyslnickému rodu, reprezentovanému především Vojtěchem (Adalbertem) Lannou starším a mladším. Po prvním z nich nese název i bulvár lidově zvaný Lannovka, který spojuje nádraží s historickým centrem. Vojtěch Lanna patřil k průkopníkům českého průmyslu, zabýval se dopravními stavbami, železnici nevyjímal. Stál například za výstavbou Negrelliho

viaduktu nebo dnešní stanice Praha Masarykovo nádraží. Na výstavě obdivuji obrazy zachycující budování prvně jmenované stavby a řadu dalších materiálů týkajících se železných dráh. Mezi exponáty mě zajímá také replika nákladního vagonu koněspřežné dráhy z Budějovic do Lince pro přepravu soli.

Vojtěch Lanna mladší byl zkušeným znalcem a sběratelem umění, současně byl mecenášem Uměleckoprůmyslového muzea v Praze. Předměty z jeho sbírek zaplnily v roce 1905 hned čtyři sály nové budovy. Brzy je následoval další velmi cenný dar v podobě více než tisícovky kusů vzácného historického skla. Dosvědčují to i ukázky v Jihočeském muzeu, nechybí mezi nimi ani unikátní nádoba z čirého skla ze začátku letopočtu.

PANNA I KRÁL ZE ŽELEZA

Město nezapomíná ani na svého zakladatele – krále Přemysla Otakara II. Právě jemu je věnovaná expozice v historické hradební věži Železná panna. Král železný a zlatý stihl do své smrti v bitvě na Moravském poli založit desítky českých sídel, v roce 1265 byly mezi nimi i České Budějovice. Na řadě míst bychom díky němu našli městské hrady nebo městské kláštery.

Cennou připomínkou této osobnosti je kopie králova triumfálního meče. Zajímavá je i historie samotné věže, jejíž základy sahají až do počátku 13. století. Původně byla součástí opevnění, takže se do ní vstupovalo v prvním patře přímo z hradeb, přičemž v přízemí se nacházelo vězení. Podle pověsti zde byla i mučírna s pověstnou železnou pannou. Podle řady historiků je ale tento mučící nástroj pouze pozdějším výmyslem z doby romantismu. Repliku železné panny, která dala i současný název celé věži, si prohlížím v jejím nejvyšším patře. Přímo nad ní se nacházejí původní dřevěné trámy z roku 1460. Po prohlídce usedám ke stolu na historickém dvorku, který patří k místní staročeské hospodě. Zdejšího genia loci si tak mohu užít naplno.

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



Vážení klienti, nabídka na ZIMNÍ REKREACE je zveřejněná na našich webových stránkách. Nabízíme nejen lyžařské pobyty doma i v zahraničí (Slovensko, Rakousko, Itálie, Francie), ale také pobyty u moře. Tunisko je otevřené od září a Egypt bude otevřen pravděpodobně od listopadu. Ceny jsou velice zajímavé – od 10 000 Kč (po dotaci 6 000 Kč) all inclusive pobyty/týden/osoba.

V naší nabídce bude i velké množství českých wellness a lázeňských hotelů, kde si můžete nejenom kvalitně odpočinout, ale i trávit Silvestra. Na tyto pobyty můžete používat i Lex Voucher vystavený na neuskutečněnou letní dovolenou, dotace zůstává v plné výši.



OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚRADU

Nová místní dráha

Regionální dráha, která je zaústěna do regionální dráhy Černý Kříž – Nové Údolí v dopravně Nové Údolí pokračováním koleje č. 1a v km 69,981, se nově stane od 10. listopadu místní dráhou. Fakticky jde o koncový stav tratě o délce 42 metrů, přičemž dnes je tento úsek využíván pro odstavení historických vozů. V nich je zřízeno muzeum spolku pro zájemce o historii zdejších železnic. Pojem místní dráha byl zaveden novelou zákona o dráhách s účinností od 1. dubna 2017 a významově jde o železniční trať místního významu, která je oddělená od dráhy celostátní nebo regionální. První rozhodnutí o místní dráze jsme vydali na jaře letošního roku. Vlastník dráhy požádal o změnu kategorie u tratě Čejč – Uhřice u Kyjova. Další místní dráhou je od letošního října trať Praha-Malešice – Praha-Žižkov.

Změna úředních hodin

Na základě usnesení vlády č. 994 o přijetí krizového opatření přistoupil DÚ ke změně úředních hodin pro veřejnost. Nově jsou stanoveny na pondělí a středu v době od 8 do 13 hodin. Žádáme veřejnost, aby u jednotlivých podání, konzultací či dotazování využívala primárně elektronickou podobu v co nejširší míře a omezila osobní styk s úředníky na minimum.



Replika nákladního vozu koněspřežné dráhy



Historická hradební věž Železná panna