

## MODERNÍ ŽELEZNICE

### LÉPE KOORDINOVAT SE MUSÍ PŘEDEVŠÍM PŘÍPRAVA STAVĚB

Podle nového námětku pro řízení provozu Jaroslava Flegla se již nebude opakovat letošní rozsah výluk

02

### VE VSETÍNĚ SE STAVÍ ZATÍM MIMO CENTRÁLNÍ ČÁST STANICE

Kompletní rekonstrukce stanice Vsetín pokračuje podle stanoveného harmonogramu

04

### REKONSTRUKCE NÁDRAŽNÍCH BUDOV NA OSOBLAŽCE SKONČILA

Opravené budovy se staly ozdobou momentálně jediné provozuschopné úzkokolejky u nás

08



# Z českých tratí zmizely od začátku roku desítky přejezdů

**Nejbezpečnější přejezd je takový, který vůbec neexistuje. S tímto krédem přistupuje naše organizace k rušení úrovnových křížení silnice a železnice. Jejich odstraňování nabralo rekordní tempo, jen za devět měsíců letošního roku jich zmizelo z našich tratí téměř 70.**

TEXT | Tomáš Johánek (s využitím TZ)

Na počátku letošního roku bylo u nás na celkem 9358 kilometrech železničních tratí všech kategorií 7734 úrovnových křížení železniční dopravní cesty se silnicemi a dalšími pozemními komunikacemi. V přepočtu na délku tratí patříme v tomto směru na přední místo v Evropě. Právě přejezdy jsou přitom místem, kde dochází k nejčastějším střetům železničních vozidel s vozidly silničními, s chodci a cyklisty. Trochu statistiky – loni se na přejezdech stalo celkem 152 mimořádných událostí, při kterých zahynulo 28 lidí, letos do konce září jsme zaznamenali 113 těchto případů, střet s vlakem si vyžádal 23 obětí. Vedle úprav vedoucích k vyšší úrovni zabezpečení přejezdů představuje právě redukce jejich počtu další významnou cestu ke zvyšování bezpečnosti jak

drážního, tak silničního provozu a jejich plynulosti.

### PROJEVUJE SE JEDNODUŠŠÍ PROCES RUŠENÍ

Zatímco před dvěma lety ubylo 37 a loni 52 přejezdů, letos tempo jejich rušení dále zrychluje. Projevuje se tak zjednodušení celého procesu díky novelizované legislativě, účinné od loňského roku. Ta usnadňuje řešení v případech, kdy se cesta přes jiný přejezd s minimálně stejným stupněm zabezpečení neprodělá o více než pět kilometrů. Po individuálním posouzení a dohodě se samosprávami a dalšími dotčenými subjekty jsou rušeny především málo využívané přejezdy na polních a lesních cestách, kde Správa železnic často řeší také náhradní přístup k dotčeným pozemkům. Jde ale

i o přejezdy s vysokou intenzitou dopravy, které jsou nahrazovány mimoúrovňovým křížením.

Z letos dosud zrušených přejezdů šlo v 34 případech o úrovnová křížení zabezpečená výstražným křížem, dalších 22 bylo osazeno mechanickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Zanikly ale i přejezdy s výstražnými světly či závorami, často v souvislosti s modernizací tratí, například díky přeložkám v rámci modernizace 4. železničního koridoru. Zrušení křížení železnice s lesními nebo polními cestami nebo jinými nevyužívanými komunikacemi se projevuje tím, že vlaky už před nimi nemusí zpomalovat. Když je podobných míst, zabezpečených často jen výstražným křížem, na jedné trati více za sebou, vlak musí neustále brzdit, riziko střetu s náhodným silničním vozidlem se zvyšuje a jízda prodlužuje.

### NEJVÍCE PŘEJEZDŮ SE ZRUŠILO VE STŘEDNÍCH ČECHÁCH

Plně dvě desítky zaniklých přejezdů se nacházely na území Středočeského kraje, po deseti ubylo v kraji Jihočeském a také Moravskoslezském. Naopak v Plzeňském kraji nebo například na Vysočině bylo letos zatím zrušeno pouze po jednom přejezdu. V drtivě většině zanikla křížení dráhy s místními a účelovými komunikacemi, pouze osm přejezdů se nacházelo na silnicích vyšších tříd. Obdobným tempem jako letos by mělo rušení pokračovat i v následujícím roce. Blíží se také náhrada některých velmi sledovaných přejezdů. Jeden z nich se nachází ve Studence, kde se stalo hned několik vážných nehod. Správa železnic intenzivně pracuje na přípravě silničního podjezdu, aktuálně běží zpracování projektové dokumentace. Zahájení realizace je ale podmíněno získáním pravomocného stavebního povolení, ukončením

### HAZARDÉRŮ A NEPOZORNÝCH ŘIDIČŮ NEUBÝVÁ

Úroveň zabezpečení přejezdů se stále zvyšuje, přebytečné se ruší, přesto srážek vlaků zejména s motorovými vozidly nijak výrazněji neubývá. Příčiny jsou v naprosté většině případů na straně účastníků silničního provozu. Řidiči nerespektují zabezpečovací zařízení a hazardují se svými životy i životy cestujících ve vlaku. Většina nehod na přejezdech je způsobena právě ignorováním zabezpečovacího zařízení, hazardem nebo nepozorností. Spoustě kolizí by se přitom dalo zabránit dodržováním jasně daných pravidel.

majetkoprávního vypořádání se všemi dotčenými vlastníky a přidělením potřebných finančních prostředků.





## NOVÝM NÁMĚSTKEM PRO ŘÍZENÍ PROVOZU JE JAROSLAV FLEGL

Generální ředitel naší státní organizace Jiří Svoboda provedl personální změnu na pozici náměstka pro řízení provozu. Miroslava Jaseňáka, který v této manažerské funkci působil od listopadu 2018, nahradil od 1. listopadu dosavadní ředitel odboru plánování a koordinace výluk Generálního ředitelství Jaroslav Flegl.

## PROVOZ NA ČTVRTÉM KORIDORU SE ŘÍDÍ Z NOVÉHO SÁLU V CDP PRAHA

Pražské Centrální dispečerské pracoviště Správy železnic zprovoznilo ve své budově na Balabence nový dispečerský sál pro obsluhu části 4. tranzitního železničního koridoru. Momentálně slouží k dálkovému ovládání provozu mezi Prahou-Uhřetěvesí a Tábořem, postupně se z něj bude řídit celý úsek Praha-Uhřetěves – Horní Dvořiště státní hranice. Ten byl z CDP Praha řízen od srpna 2016 z náhradních prostor, nyní se již dispečeré přesunuli na nově zprovozněné pracoviště.



FOTO archiv Správy železnic

## SPRÁVA ŽELEZNIC SE ZAPOJILA DO AKCE MILOSTIVÉ LÉTO II

Také Správa železnic je zapojená v akci Milostivé léto II, která umožňuje splatit dluhy bez poplatků a sankcí. Pokud máte u naší státní organizace dluh vymáhaný soudní exekucí, můžete nyní využít jedinečné možnosti zbavit se tohoto závazku. Akce trvá od 1. září do 30. listopadu 2022 a vztahuje se na exekuce zahájené před 28. říjnem 2021. Pro vypořádání závazků nyní stačí uhradit základní dlužnou částku (bez úroků z prodlení, poplatků advokátům, soudních poplatků atd.).

# Lépe koordinovat se musí především příprava staveb

Jedním z úkolů, který si stanovila jako cíl své činnosti obměněná správní rada naší státní organizace, je lepší koordinace výluk. Podle nového náměstka pro řízení provozu Jaroslava Flegla je však nutné koordinovat harmonogramy jednotlivých projektů už při jejich přípravě.

TEXT | Tomáš Johánek



FOTO autor

## Jak ze strany dopravců, tak cestujících zaznívají stížnosti na velké množství výluk v letošním roce. Je jich objektivně opravdu více, nebo je to jen tím, že jsou velká omezení na hlavním koridoru, kde jsou více vidět?

Je to asi kombinace obojího. Samozřejmě že jde zejména o velké výluky na hlavním koridoru, kde se realizují významné stavby. Na všech letos probíhají klíčové fáze, které mají největší dopad na provoz vlaků. Výluk je letos opravdu více, než tomu bylo v minulých letech, ale jejich počet nemá příliš vypovídací hodnotu. Omezení provozu v jedné stanici totiž může být způsobeno hned několika výlukami, které mají rozdílný vliv na provoz vlaků. Jiný dopad má výluka staničních kolejí a jiný například napěťová výluka.

## Jaký je výhled na příští rok, pokud jde o počet a hlavně rozsah výluk?

Určitě nebude žádný nárůst jejich rozsahu. Naopak, řada významných stavebních akcí se dokončí a s tím odpadnou i nezbytné výluky. Například v polovině příštího roku skončí výluky v úseku Choceň – Ústí nad Orlicí, všechny dálkové vlaky do Brna se vrátí na trať přes Českou Třebovou. Bude pokračovat modernizace železničního uzlu Pardubice, tamní hlavní nádraží bude průjezdné, ale nebude možné, aby se tam předjížděly vlaky. Mírné komplikace se dají očekávat ve špičkových časech, kdy jede velké množství spojů za sebou. Ke konci současného grafikonu končí velká výluka mezi Českou Třebovou a Brnem, kde se spojilo hned několik

investičních akcí. Rok zastavený provoz byl nepříjemný, ale pokud by se vše, co se udělalo během toho roku v celém úseku, provádělo za běžného provozu, trvala by omezení možná pět nebo šest let. Stále by byla zpoždění, rušily by se vlaky. Letos také končí omezení provozu mezi Smíchovem a Radotínem v Praze, naopak pokračovat budou výluky mezi Vysočany a Horními Počernicemi. Klíčová stavba – tříkolejná trať z Vysočan do výhybny Skály – bude ale hotová již letos, příští rok se bude dokončovat modernizace mezi výhybnou Skály a Horními Počernicemi, to už ale nebude mít tak zásadní dopad na provoz vlaků. Letos jsme také dokončili modernizaci úseku Velim – Poříčany, to mělo velký vliv na plnění jízdního řádu.

## Chystá se na příští rok nějaká velká výluka?

Máme projednaný a schválený roční plán výluk, vše závisí na tom, zda budou k dispozici potřebné finanční prostředky. Bohužel při plánování výluk nevíme, zda všechny opravy a investice mají finanční krytí. Neustále probíhají změny, naším úkolem je vše zkoordinovat tak, aby dopad na naše zákazníky, tedy dopravce i cestující, byl co nejmenší. Rozbíhá se modernizace trati mezi Mstěticemi a Čelákovickými, začíná se ale výstavbou přeložky, výluky tedy přijdou na řadu až v roce 2024. To už ale bude hotový navazující úsek do Vysočan, cestujícím se tedy uleví již od letošního prosince. Příští rok by měly začít stavební práce mezi Berounem a Karlštejnem, i tady však budou mít větší dopad na provoz vlaků až v roce 2024 po zřízení odbočky Lom. Momentálně

## Musíme důkladně zvážit dopad jednotlivých staveb na provoz a rozhodnout, které je možné realizovat společně, a které naopak ne.

se snažíme urychlit přípravu opravy a zdvoukolejnění Branického mostu v Praze, který potřebujeme pro to, abychom mohli zahájit rekonstrukci stanice Praha-Smíchov. Ta by měla příští rok začít také, ale jenom první etapou bez většího dopadu na provoz. Jakmile se rozjede naplno, musíme mít připraven dostatečně kapacitní Branický most. Podle současných plánů by se měl opravit v příštím roce s případným přesahem do roku 2024. V příštím roce se také naplno rozjede rekonstrukce železnice mezi

Kladnem a Kladnem-Ostrovcem, momentálně řešíme, zda se stavba zkrátí za cenu vyloučení dopravy v celém úseku najednou, nebo se dodrží původní harmonogram, který počítal s rozdělením akce na dvě poloviny. Pokud by se zastavil provoz v celém úseku, hotovo by bylo za 13 měsíců, v opačném případě by to trvalo 2,5 roku.

## Správní rada Správy železnic na svém prvním zasedání v novém složení žádala zlepšení koordinace výluk. Vidíte nějaké rezervy, případně co by se mělo změnit?

Zlepšovat je možné vždycky vše, ale koordinace samotných výluk běží jak v systému ročního plánování, tak na měsíční úrovni, aktuální plány upravujeme podle momentální situace. Ono ale nejde ani tak o zlepšení koordinace samotných výluk, ale zejména o sladění přípravy příslušných staveb. Při koordinaci výluk jsou již stavby připravené, a to včetně harmonogramů. My se pak snažíme vše napasovat na sebe, aby to bylo realizovatelné. Tlačíme následně na zhotovitele, aby se harmonogram změnil, protože původní by měl přilížit velké dopady na provoz. Je to tedy především o koordinaci přípravy staveb. Momentálně řešíme velké množství projektů, například na tratích Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, Kolín – Brno přes Havlíčkův Brod nebo Kolín – Česká Třebová (modernizace železničního uzlu Česká Třebová), musíme důkladně zvážit jejich dopad na provoz a rozhodnout, které stavby je možné realizovat společně, a které naopak ne. Nemůžeme například výrazně omezit provoz do Brna přes Kutnou Horu a zároveň modernizovat železniční uzel Pardubice. Pak je nutné říci projektantům, že jedinečným je to možné a tomu potřebujeme přizpůsobit harmonogramy. Pak je ale také samozřejmě nutné na všechny plánované stavby včas zajistit finanční prostředky. Pokud by nám totiž jedna stavba z nejrůznějších důvodů vypadla, naruší to celý plán.

## MGR. JAROSLAV FLEGL Náměstek pro řízení provozu

Narodil se v roce 1977. Po studiu na SPSŽ v Letohradě nastoupil ke společnosti ČD jako výpravčí. Při zaměstnání vystudoval Metropolitní univerzitu Praha. U ČD dále pracoval v různých provozních i administrativních pozicích. Po příchodu do Správy železnic v roce 2014 působil ve vedoucích pozicích řízení provozu v CDP Praha. Na Generální ředitelství naší státní organizace přišel v říjnu 2019, kdy stal se ředitelem odboru plánování a koordinace výluk. K 1. listopadu 2022 byl jmenován do současné funkce.



# V Berouně se otevřela první část opravené budovy

TEXT **Tomáš Johánek**

Od poloviny října slouží cestujícím první část zrekonstruované odbavovací haly v Berouně, ve které již fungují zmodernizované pokladny, a ve zkušebním provozu jsou také toalety. Po dokončení prací na úpravách odbavovací haly bude opravena vitráž u vstupu do budovy, odborně se vyčistí a povrchově upraví její nosná ocelová konstrukce. Zároveň bude nově přetěsněno zasklení jednotlivých ploch vitráže. Rozsáhlá rekonstrukce komplexu

staničních budov probíhá od loňska, hotovo by mělo být na podzim příštího roku. V odjezdové hale dojde k větším dispozičním změnám, přemístění pokladen a vzniku dalších komerčních prostor. Cílem modernizace

je oživení prostor a zvýšení cestovního komfortu. Stavební práce se zaměřují mimo jiné na novou fasádu a její zateplení, střechu, výměnu oken a dveří, úpravu povrchů stěn a stropů, nášlapné vrstvy podlah i výměnu

interiérových dveří. Pro celý komplex budov se vybudují nové rozvody kanalizace, vody, topení a elektroinstalace. Objekt osobního nádraží bude vybaven systémem chlazení a výměny vzduchu.

FOTO Paula Matřová



## Rekonstrukce trati mezi Brnem a Blanskem finišuje

Už v polovině prosince se vrátí regionální vlaky a některé dálkové spoje na trať mezi Brnem, Adamovem a Blanskem. V celém úseku finišuje rekonstrukce železničního svršku a všech souvisejících infrastrukturních prvků. Práce běží podle harmonogramu.

TEXT **Nela Fribová**



FOTO archiv Správy železnic (2x)

V úseku Brno-Maloměřice – Adamov jsou položeny obě koleje, probíhá na nich sypání štěrku, podbíjení a čištění. Dále se pracuje na kabelových trasách, trakčním vedení, pozemních objektech a protihlukových stěnách, dochází k osazování návěstidel a svařování kolejových pásů, dokončují se tunely a opěrné zdi a pokračuje úprava skalních svahů. Dvě zcela nové mostní konstrukce prošly v polovině října úspěšně zatěžovacími zkouškami. Obdobné úpravy se týkají i úseku mezi Adamovem a Blanskem.

Ve stanici Adamov funguje v omezeném provozu lávka pro pěší a technologická lávka. Probíhá pokládka kolejí a instalace protihlukových stěn, dokončují se mostní objekty a opěrné stěny, provádí se montáž trakčního vedení, elektroinstalace a kabelových tras. V nádražní budově finišují práce ve vnitřních prostorech, které jsou zaměřené na malby, obklady, dlažby a kompletaci elektro a sdělovacího zařízení. Od 31. srpna je zde v provozu pokladna pro cestující. Dále pokračují stavební činnosti

na vnějším zateplovacím systému a terénních úpravách kolem výpravní budovy.

Podle plánu probíhá i budování podchodu na zastávce Blansko město, kde se dále pracuje na zastřešení a montáži inženýrských sítí a kabelových tras. Ke zrušení zabezpečení přejezdu dojde 30. listopadu, otevření podchodu pro veřejnost předpokládáme 9. prosince v odpoledních hodinách.

Na zmodernizovanou trať mezi Brnem a Českou Třebovou vyrazí první vlaky s novým jízdním řádem od 11. prosince. Nejprve půjde o regionální spoje a rychlíkovou linku R19. Dálková doprava mezi Brnem a Prahou se z odklonu přes Vysočinu vrátí na koridorovou trať od poloviny příštího roku. Po obnovení provozu bude probíhat dokončování stavby, které ale nebude mít výrazný vliv na drážní dopravu. Jisté omezení lze očekávat pouze příští rok v březnu a dubnu, kdy se během výluk vždy jedné z kolejí provede třetí podbití a broušení kolejnic. Mimoto se budou provádět opravy komunikací zasažených stavbou.

FOTO archiv Správy železnic



## Ve Velimi se opravuje trakční vedení

Většina stavebních prací na trati mezi Kolínem a Velimí sice skončila v srpnu, zbývá ale ještě dokončit rekonstrukci ostrovního nástupiště ve stanici Velim. Musí se také vyměnit některé trakční brány a stožáry ve směru na Kolín. Hotovo bude do konce roku.

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

Součástí původního nástupiště ve Velimi byly i stožáry pro brány trakčního vedení. Ty se nově vybudují mimo toto nástupiště. „Díky tomu dojde k uvolnění prostoru pro vybudování přístřešku. Současně budou vyměněny i navazující trakční brány a dva trakční stožáry na kolínském zhlaví,“ popisuje ředitel pražského oblastního ředitelství Správy železnic Vladimír Filip. Jak dodává, trakční brány slouží v provozu již přibližně 30 let a s ohledem na vysokou frekvenci dopravy se blíží konci jejich životnosti.

Pro výše uvedené úpravy se využijí výluky nezbytné pro rekonstrukci ostrovního nástupiště. Práce, které si vyžádají další omezení, jsou

prováděny v maximální možné míře v nočních hodinách, a to od poloviny října. Výjimku tvoří pouze činnosti, které z technologických důvodů není možné provádět v noci a budou s co nejmenším omezením realizovány i během denních výluk. Jde zejména o seřizování trakčního vedení, například výměnu nosného lana s jeho následnou regulací. První z výluk se uskuteční od 4. do 7. listopadu, další budou následovat ve dnech 14. a 15. listopadu, dále od 17. do 21. listopadu a od 14. do 18. prosince. Některé dálkové spoje budou v těchto termínech odkloněny přes Nymburk, osobní vlaky na trasách Pečky – Kolín a Poříčany – Nymburk nahradí autobusy.

Zmínovaná omezení provozu se mimo jiné využijí i na odstranění následků krádeže zesilovacího vedení u obou traťových kolejí

v celkové délce dvou kilometrů v úseku mezi zastávkou Nová Ves u Kolína a Kolínem, ke které došlo letos 7. září. „Za případné komplikace způsobené přidáním výlukami se cestujícím předem omlouváme. Ve spolupráci s dopravci jsme učinili vše pro to, aby měly co nejmenší dopad na pravidelnost vlaků. Noční výluky se dotknou jen minima vlaků, které budou nahrazeny autobusy. Při omezeních přes den pojedou vybrané spoje po odklonových trasách,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Rozsáhlá modernizace traťového úseku z Velimi do Poříčan probíhá od poloviny roku 2020. Jediným omezením pro vlaky jsou v současnosti už jen práce ve stanici Velim.



# Ve Vsetíně se staví zatím mimo centrální část stanice

Kompletní rekonstrukce stanice Vsetín začala prakticky přesně před rokem. Zatím se stavební práce soustředí na úpravu odbočky trati do Velkých Karlovic, přímo ve stanici probíhají z velké části jen činnosti, které si nevyžadují žádné větší výluky. Rozhodující úpravy kolejíště proběhnou během příštího roku.

TEXT **Tomáš Johánek**

Největší stavební ruch momentálně probíhá v úseku Vsetín – Vsetín-Bečva, kde odbočuje trať do Velkých Karlovic. Je veden v odřezu prudkého svahu Bečevná a v bezprostřední blízkosti řeky Bečvy, což komplikuje realizaci stavby, protože jsou zde velmi omezené přístupy na staveniště. Časově nejnáročnější jsou úpravy dlouhých umělých objektů sloužících k zajištění tělesa dráhy, zejména zpevnění skalních svahů a opěrné zdi nad řekou Bečvou. Rekonstrukce zajištění skalních svahů probíhala během nepřetržité výluky první traťové koleje od 1. března do 11. července, součástí prací byla i obnova všech mostů a propustků v tomto úseku, sanace železničního

spodku spojená s výstavbou nového odvodnění, výměna železničního svršku, obnova trakčního vedení či pokládka nové kabeláže a provizorní zapojení zabezpečovacího zařízení. Od poloviny července se práce přesunuly na rekonstrukci opěrné zdi zajišťující drážní těleso nad řekou Bečvou. I zde se pracuje na opravě mostů a propustků. Předpokládáné ukončení této etapy je během prosince.

## KOLEJIŠTĚ SE BUDE OPRAVOVAT PŘÍŠTÍ ROK

Přestavba vlastního kolejíště ve stanici Vsetín začne příští rok, už letos je ale nutné provést některé práce v předstihu. Jedná se především o výstavbu vybraných

pozemních objektů, silničních mostů, části kabelovodu a přeložek inženýrských sítí drážních i nedrážních provozovatelů. Pokud jde o pozemní objekty, buduje se technologická budova, v současnosti je dokončená hrubá stavba a pracuje se na instalacích. Tento objekt musí být dokončen v letošním roce, aby se do něj mohly ještě před zahájením rekonstrukce kolejíště nainstalovat zabezpečovací a sdělovací technologie. Dalším rozestavěným pozemním objektem je nový dopravní terminál, který nahradí současnou zchátralou výpravní budovu. Ke konci října byly hotové jeho základy a probíhala betonáž prvního podzemního

podlaží. Harmonogram realizace dopravního terminálu počítá s tím, že jeho provoz bude zahájen v závěru příštího roku spolu s ukončením rekonstrukce kolejíště.

## SOUČÁSTÍ STAVBY JSOU I NOVÉ SILNIČNÍ MOSTY

Součástí investice ve Vsetíně jsou i rekonstrukce či novostavby silničních mostů. V současnosti končí oprava mostu přes mlýnský náhon v ulici Na Lapači. Jeho technický stav bylo nutné zlepšit, protože přes něj bude veden hlavní nápor staveništní dopravy. Dalším, tentokrát novým mostem je ten přes potok Rokytenku, který vede v souběhu se železniční tratí a řeší nové napojení ulice Na Křivačkárně

do Štěpánské ulice. To umožní zrušit stávající přejezd. Stavba mostu je už prakticky hotová, probíhá dokončování příjezdových komunikací. Nové spojení do Štěpánské ulice by mělo být zprovozněno se zahájením výluk ve stanici Vsetín, tedy v březnu příštího roku.

Dalšími, už přímo přípravnými pracemi jsou přeložky inženýrských sítí, a to jak drážních, tak nedrážních, díky čemuž se uvolní budoucí staveniště v centrální části stanice. V předstihu před rekonstrukcí kolejíště probíhá i stavba části kabelovodu. K její realizaci jsou postupně nutné krátké výluky jednotlivých kolejí, pod kterými kabelovod vede.



FOTO archiv Správy železnic (8x)



## Ani letos jsme nechyběli na veletrhu Profesia days v Letňanech

Na jednom z největších pracovních veletrhů v České republice se každý rok představí více než sto tuzemských i zahraničních firem, aby nabídly zájemcům atraktivní spolupráci nebo zaměstnání. Správa železnic byla u toho také letos.

TEXT **Eva Rubešová**

Už jedenáctý ročník HR svátku Profesia days se konal tradičně v letňanské PVA EXPO Praha ve dnech 12. a 13. října. Firmy a organizace se snažily zaujmout nejen vzhledem a grafickým zpracováním prezentací, ale hlavně tím, co si ve svých stáncích pro zájemce o práci připravily. Návštěvníci HR festivalu ocenili ekologický stánek Správy železnic, ve kterém

se stejně jako vloni představily vybrané profese a činnosti na železnici. Studentům, absolventům i zájemcům o změnu práce jsme během dvou dní ukázali v kostce, kdo jsme, co zajišťujeme, ale hlavně jaké všechny profese u nás najdou uplatnění. Účastníci měli možnost probrat nabídku pracovních příležitostí přímo s personalistkami a HR specialistkami, ale

také s odborníky na současné projekty a trendy v železniční dopravě.

Na hlavním pódiu se představily zajímavé osobnosti, které se podělily o své životní zkušenosti a příběhy o tom, jak se dostaly na vysněnou pozici. Svěřily se ale i s tím, jaké bariéry musely překonat, co jim pomohlo a jak se s tím vyrovnaly, nebo naopak, co je zlomilo a díky tomu zvolily jinou cestu, která se ukázala být tou správnou. Program byl nabitý zvucsými jmény, jako Michael Kocáb (bojovník za lidská práva a rovnost ve společnosti), Aleš Stuchlík (neurovědec a kouč), Libuše Petrovic (lektorka a koučka), Petr Khru Macháček (samuraj), Libor Podmol (mistr světa ve freestyle motokrosu), Filip Sajler (kuchař), Šimon Pánek (zakladatel a ředitel organizace Člověk v tísni) nebo manželé Paulovi (olympijské reprezentanti v curlingu).

Správa železnic sice neobhájila loňské druhé místo mezi vystavovateli, ale přesto byla vysoce hodnocena, a to díky komunikativnosti, široké nabídce pracovních příležitostí a osobnímu přístupu zástupců společnosti.

FOTO autorka





## Nádraží Litice nad Orlicí patří mezi nejkrásnější u nás

Železniční trať z Chlumce nad Cidlinou na státní hranici u Lichkova je součástí tzv. doplňovací sítě Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB) a také výsledkem požadavku Pruska jakožto vítěze Prusko-rakouské války na propojení železnic obou států.

TEXT | Marek Binko

Na základě smlouvy z roku 1867 požádalo Prusko o propojení Kladska s Ústím nad Orlicí, které leží na hlavní železniční trati z České Třebové do Prahy. Při vyjednávání koncese mezi státem a železničními společnostmi se ÖNWB, na rozdíl od konkurence, nabídla postavit toto spojení bez nároku na státní garanci, tedy garantovaný minimální zisk. Na oplátku si vymínila koncesi k celému souboru železničních tratí navazujících na její hlavní síť. Výsledkem jednání v roce 1870 tak bylo vydání koncese na tratě Chlumec nad Cidlinou – Lichkov státní hranice a Ústí nad Orlicí –

Letohrad a také na Polabskou dráhu z Nymburka do Děčína s odbočkou do Prahy. K tomu náleželo osvobození od daní na 30 let a trvání koncese po dobu 90 let.

Trať z Chlumce nad Cidlinou na hranici u Lichkova byla stavěna jako jednokolejná, koncese ale předpokládala zřízení druhé traťové koleje, pokud by roční hrubý zisk dva po sobě jdoucí roky přesáhl na jednu míli dráhy 180 tisíc florinů ve stříbře. To je také důvodem, proč byl jediný tunel na trati, Litický o délce 264 metrů, postaven pro dvě koleje. Tunel protíná meandr Divoké Orlice, známý také jako

FOTO autor



Moderní železnice

Litický oblouk, na jehož ostrohu se tyčí hrad Litice z konce 13. století. Úsek z Hradce Králové do Lichkova byl otevřen 14. ledna 1874, nicméně ještě bez nádraží pod litickým hradem. Se stavbou dráhy zde byl ale otevřen žulový lom, kvůli kterému bylo zřízeno nákladíště, nejprve s jednou kusou kolejí, později rozšířené, až byla v roce 1895 vybudována stanice pro nákladní i osobní dopravu. Výpravní budova

byla typová, a to podle projektu architekta ÖNWB Josefa Ungera.

Spojení přes řeku mezi lomem a nádražím zajišťovala úzkorozchodná drážka, na přelomu 50. a 60. let nahrazená pásovým dopravníkem a mohutnou železobetonovou konstrukcí násypky kamene do železničních vozů. Ta byla součástí celkové modernizace závodu, při kterém byla vybudována i panelárna s vlastní úzkorozchodnou

drázkou vedoucí na nádraží, kde se prefabrikáty překládaly na železniční vozy pomocí portálového jeřábu. Doprava šterku i prefabrikátů po železnici skončila po roce 2000 a připomíná ji již jen průběžná vlečková kolej vedená za výpravní budovou a konstrukce násypky s dopravníkem přes řeku. Výpravní budova prošla rekonstrukcí v roce 2006, o tři roky později se zařadila mezi finalisty soutěže o nejkrásnější české nádraží.

## Co se děje v regionech

### SKONČILA VÝLUKA TRATI MEZI ROZTOKY U KŘIVOKLÁTU A RAKOVNÍKEM

Od začátku září do začátku listopadu probíhala výluka na trati Beroun – Rakovník v úseku Roztoky u Křivoklátu – Rakovník. V rámci opravných prací se vyměnil kolejový rošt o délce 6,64 kilometru, vyčistilo se a doplnilo kolejové lože.

V celém úseku rovněž proběhla úprava geometrických parametrů koleje. Ve stanici Lašovice se navíc vyměnily dvě výhybky. Opravou prošla nástupiště na zastávkách Chlum u Rakovníka a Městečko u Křivoklátu. V neposlední řadě se opravil jeden přejezd a jeden most. Ve výčtu oprav nesmí chybět prořezávání zeleně v okolí trati a finální úprava svahů a odvodnění.



### VÝPRVNÍ BUDOVA VE VIMPERKU NABÍZÍ MODERNÍ ZÁZEMÍ PRO CESTUJÍCÍ

V polovině října skončila také oprava výpravní budovy ve stanici Vimperk na Prachaticku. Objekt získal novou fasádu i moderní vnitřní prostory. Stavbaři provedli výměnu střešní krytiny a obnovu tesařských a klempířských prvků. Dále došlo k částečné výměně oken a dveří a opravě fasády.

Renovaci prošly nejen vnitřní prostory pro zaměstnance Správy železnic, ale také čekárna. Podstatným zlepšením pro cestující je zprovoznění nových toalet přímo ve výpravní budově. Ty nahradily dosavadní hygienické zařízení v samostatně stojícím objektu, který byl zdemolován. Přístup do vnitřních prostor je nově bezbariérový. Čekárna a prostor nástupiště pod přístřeškem získaly nové lavičky, odpadkové koše, stojan na kola a orientační systém.

FOTO archiv Správy železnic (4x)



### BUDOVA VE STANICI TRUTNOV STŘED SE LESKNE NOVOTOU

OŘ Hradec Králové dokončilo opravu výpravní budovy na nádraží Trutnov střed. Stavební práce se soustředily především na opravu střechy. Ta se nacházela v havarijním stavu, proto byla vyztužena její nosná konstrukce, vyměnily se degradované prvky za nové a střecha dostala novou krytinu. Dále došlo k realizaci nového hromosvodu a ke kompletní výměně klempířských prvků. Opraven byl rovněž peronní přístřešek, který je součástí střechy. Budova získala nové dveře i okna. Její vnější plášť byl lokálně opraven, současně dostala novou omítku. Uvnitř objektu, v místě bývalých veřejných WC, vzniklo nové hygienické zařízení pro zaměstnance a příruční sklad. Pod peronním přístřeškem se opravila zpevněná plocha, nádraží získalo nový mobiliář, orientační systém i osvětlení.



### NÁDRAŽNÍ BUDOVA V PŘEŠTICÍCH UŽ PO OPRAVĚ SLOUŽÍ VEŘEJNOSTI

Správa železnic opravila další výpravní budovu v Plzeňském kraji, konkrétně ve stanici Přeštice. Práce začaly loni v červenci, zaměřily se jak na vnitřní prostory objektu, tak na úpravu jejího bezprostředního okolí.

Stavbaři provedli výměnu střešní krytiny včetně opravy tesařských a klempířských prvků. Dále došlo ke kompletní výměně oken a dveří a opravě fasády. Renovaci prošly nejen vnitřní prostory pro zaměstnance Správy železnic, ale i čekárna a WC pro cestující, které jsou nyní bezbariérově přístupné. Čekárna a prostor nástupiště pod přístřeškem byly osazeny novými lavičkami, odpadkovými koši, stojanem na kola a orientačním systémem. Okolo výpravní budovy, pod peronním přístřeškem a na vstupu na nástupiště byla provedena oprava zpevněných ploch.



**VELEŠÍN  
3. září**

Dopoledne se na přejezdu v obvodu stanice Velešín střetl osobní automobil Peugeot 307 s Ex 331, v jehož čele byla elektrická lokomotiva řady 380. Při střetnutí byl usmrčen řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1 milion Kč.



**PODĚBRADY – LIBICE  
NAD CIDLINOU  
9. září**

V nočních hodinách došlo na přejezdu mezi Poděbrady a Libicí nad Cídlinou ke srážce osobního automobilu Volkswagen Golf s Pn 60311, v jehož čele byla elektrická lokomotiva řady 363. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 255 tisíc Kč.

**KOBYLÍ NA MORAVĚ –  
VELKÉ PAVLOVICE  
20. září**

Odpoledne se na přejezdu mezi stanicemi Kobylí na Moravě a Velké Pavlovice střetl osobní automobil Škoda Karoq s Os 14508, kterým byl motorový vůz řady 810. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 680 tisíc Kč.

**OBRNICE  
21. září**

Dopoledne při posunu ve stanici Obrnice vykolejila motorová jednotka řady 628 na výhybce číslo 14. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 5,2 milionu Kč.

**BLATNÁ  
25. září**

Odpoledne se na přejezdu mezi stanicí Blatná a dopravnou Sedlice střetl osobní automobil Škoda Fabia s Os 17910, kterým byla motorová jednotka Regionova řady 814. Při střetnutí byl těžce zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 490 tisíc Kč.



**HVĚZDONICE – ČERČANY  
30. září**

Na přejezdu mezi Hvězdonicemi a Čerčany se odpoledne srazil osobní automobil Škoda Fabia s Os 9212 tvořeným motorovým vozem řady 810. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 230 tisíc Kč.



**Digitální řízení stavebních projektů**

**V prostředí Správy železnic dochází při přípravě či realizaci velmi zajímavých projektů k postupnému využívání digitalizace. Děje se tak zejména ve spojení s informačním modelováním staveb (BIM – Building Information Modelling).**

TEXT **Lucie Jindřišková, Jiří Krouský, Stanislav Vitásek, Zbyněk Zunt**

Základním „kamenem“ pro zuplatňování přístupu BIM je Společné datové prostředí (CDE – Common Data Environment), které umožňuje rychlý a bezpečný přístup k aktuálním informacím z jednoho místa včetně nava-  
zujících procesů. Oproti jiným interně používaným aplikacím je CDE primárně určeno pro profesionální výměnu dat napříč interními a externími projektovými týmy. Zejména se jedná o procesy v přípravě a realizaci staveb na úrovni komunikace, sdílení dat či schvalování dokumentů. Použití CDE u projektů Správy železnic je plánováno celoplošně, tedy bez ohledu na použití digitálního modelu stavby (DiMS). Tam, kde DiMS nebude figurovat (v krátkodobém a střednědobém horizontu je to převládající stav), bude CDE aplikováno se svými funkcionalitami na tradiční 2D dokumentaci. Aktuálně se v naší organizaci dokončuje zadávací dokumentace pro výběr CDE, která bude zveřejněna ke konci letošního roku. Následná implementace nového

softwarového nástroje s sebou přináší příležitost i řadu věcí změnit. Jedná se například o již zmíněný proces připomínkování a schvalování dokumentace při stavební akci, kdy se Správa železnic nově snaží aplikovat víceúrovňovou matici odpovědnosti v rámci delegovaného projektového týmu.

**PROJEKTOVÝ TÝM A MATICE ODPOVĚDNOSTI**

Použití víceúrovňové matice odpovědnosti při přípravě stavebních počínů, které je založeno na vzájemné spolupráci členů projektového týmu, by mělo přinést koordinovanější vypořádávání projektů. Projektový tým je složen z odborných garantů za jednotlivé profese, vrcholových koordinátorů odpovědných za plnění celoorganizačních koncepčních požadavků a projektového manažera stavby. Struktura týmu je shodná po celou dobu předprojektové, projektové i realizační fáze. Samotný připomínkový a schvalovací proces již nebude probíhat v rámci jednotlivých

odborů generálního ředitelství a ostatních organizačních jednotek, jak tomu bylo dosud, ale bude plně v kompetenci odborných garantů vybraných napříč organizací. Výsledkem připomínkování a schvalování dokumentace bude souhrnné stanovisko za celou organizaci, které sestaví projektový manažer ve spolupráci se svým projektovým týmem. Tím by měl být zajištěn soulad v zásadních podnětech vznesených vůči zhotoviteli.

**MODERNIZACE MASARYKOVA NÁDRAŽÍ JAKO OVĚŘOVACÍ STAVBA**

Jednou z několika stavebních akcí, u kterých si naše státní organizace ověřuje aplikaci digitálních postupů v přípravě, je modernizace a dostavba pražského Masarykova nádraží. Zejména jde o začlenění metody BIM, jejíž součástí je i proces digitálního připomínkování dokumentace. Vzhledem k tomu, že ve Správě železnic zatím není dostupné organizační Společné datové prostředí, použil se nástroj

zhotovitele projektu. Z aplikace vybraných procesů vyplynulo několik důležitých podnětů. Jednalo se například o zajišťování přístupů pro uživatele, způsob psaní připomínek prostřednictvím různých funkcionalit, možnosti upravovat pracovní prostředí podle individuálních potřeb uživatelů, akceptaci jednotlivých připomínek příslušnými nadřízenými, možnosti nastavení notifikací (upozornění na změny v projektu) či následné vrácení a vypořádávání připomínek ze strany zhotovitele projektu. Důležité je zmínit, že získání první zkušenosti s tímto ověřováním bylo náročné jak na samotnou organizaci, tak nastavení softwaru. Proto je na místě poděkovat všem našim kolegům, kteří se aktivně na procesech podíleli. Avšak pro dosažení konečného řešení je podstatné pokračovat s aplikací CDE na reálných projektech Správy železnic. Celkově naše organizace aktuálně řeší okolo desítky projektů BIM, další postupně přibývají.

**Projekt Literáti na trati má už deváté pokračování**

**Když se v roce 2014 poprvé prezentovala literární díla železničářů pod hlavičkou Literátů na trati, zapojilo se 18 autorů. V letošním roce, kdy vyšlo deváté pokračování, bylo spisovatelů a básníků již 129. Křest knih se uskutečnil tradičně na pražském hlavním nádraží.**

TEXT **Tomáš Johánek**

Zcela zaplněný zdejší vládní salónek přivítal desítky autorů piščíků o železnici, a to při příležitosti vydání deváté série knih Literátů na trati. Hlasově indisponovaného duchovního otce tohoto projektu, vedoucího skupiny literátů mezinárodní federace FISAIC Františka Tylšara, vlakvedoucího a spisovatele, nahradil známý autor odborných knih o železnici a expert na zabezpečovací zařízení Josef Schrötter. „Sešli jsme se zde, abychom pokrtili další dvě knihy plné prózy a poezie,“ zahájil setkání železničářských literátů. Zároveň poděkoval

všem, kteří se na projektu Literáti na trati podílejí – vedle Českých drah a ČD Cargo to je i Správa železnic, dále Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů (FISAIC), OSŽ a další odborové organizace. Výsledkem devátého ročníku projektu jsou jako v posledních letech již tradičně dvě knihy – Příběhy grafikonu a Poezie grafikonu. Obsahují ukázky z knih, poezii i prózu, povídky, fejetony, cestopisy, články a pohádky. Zatímco deváté vydání knih je už na světě, organizátoři intenzivně připravují následující ročník. A hledají další autory. Přidat se totiž může

úplně každý, kdo se nějak angažuje v literární tvorbě. Jedinou podmínkou je naplnění názvu knihy – jsme Literáti na trati. Ať už profesí, či láskou k železnici. „Je jedno, zda jste ostřílený autor, nebo si píšete jen tak pro radost. Podělte se o svoje dílo s ostatními. Staňte se součástí dnes již více než stočlenné party a vytvořme společně další díl antologie známých i neznámých autorů. Seberte tedy odvahu a pojďme do toho,“ říká František Tylšar. Pokud se rozhodnete tuto výzvu přijmout, už za rok můžete být na setkání autorů jubilejního, desátého vydání obou knih.

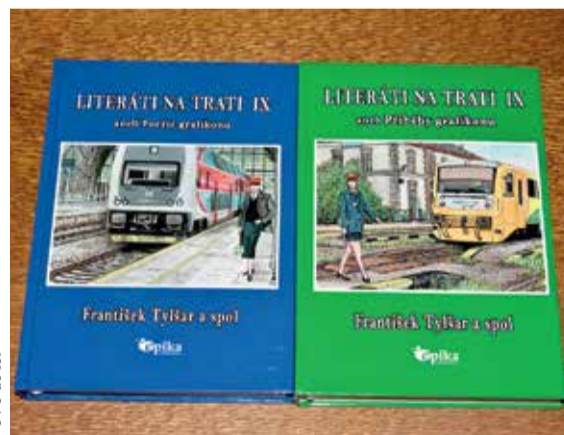


FOTO autor



# Finále Týmu Správy železnic se letos odehrálo v Rytířském sále

Blížící se konec roku bývá vyhrazen ocenění vybraných zaměstnanců naší státní organizace, uvedení nových tváří do Síně slávy a předání cen vítězům soutěží pořádaných v rámci Finále Týmu Správy železnic. To se letos odehrálo v Rytířském sále GŘ v Praze.

TEXT **Tomáš Johánek**

„Uprávně bych chtěl poděkovat všem zaměstnancům Správy železnic za to, s jakým nasazením nám pomáhají překonávat velmi složité období,“ uvedl na úvod slavnostní akce generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Připomněl, že po překonání období, kdy se vše podřizovalo protiepidemickým opatřením, přišla energetická krize, která významně ovlivňuje i chod Správy železnic.

Osobně pak ocenil jednotlivé zaměstnance nominované v kategoriích Nováček roku a Zaměstnanec roku, další kolegy uvedl do Síně slávy. Náměstkyně pro provoz Marcela Pernicová poté poděkovala těm, kteří se svým činem zasloužili o záchranu zdraví či lidského života. Součástí programu bylo tradičně i vyhlášení celoročních týmacích soutěží, známe nové sympatáky Správy železnic, talenty či úspěšné řešitele záhadných otázek v rámci soutěže Hlava Správy železnic.

## NOVÁČEK ROKU

**Bc. Petr Kaiser**  
systémový specialista O11  
**Ing. Michal Řihák**  
traťový dispečer CDP Přerov  
**Marek Gajdác**  
výpravčí OŘ Ostrava  
**Ing. Pavla Gieslová**  
inženýr železniční dopravy OŘ Ostrava  
**Filip Kohutič**  
přípravář stavební akce SSZ  
**Ing. Michal Táborský, MBA**  
odborný poradce úsek NPS



**Ing. Radek Dobiáš, Ph.D., MBA**  
vedoucí oddělení ETCS, úsek NPS  
**Roman Koryták**  
výpravčí OŘ Plzeň  
**Daniel Šlauf**  
pracovník infrastruktury OŘ Hradec Králové

## ZAMĚSTNANEC ROKU

**Jaroslav Beneš**  
vedoucí správního odboru OŘ Ústí nad Labem  
**Vítězslav Král**  
traťový dispečer CDP Přerov  
**Ludmila Gromanová**  
oddělení technologické podpory CDP Přerov  
**Ing. Martin Blažek**  
vedoucí oddělení podpory výluk OŘ Ostrava  
**Ivo Kubec**  
vedoucí provozního střediska OŘ Ostrava  
**Ing. Filip Štorek**  
náměstek přednosta PO Praha hl. n. OŘ Praha  
**Mgr. Jan Vágner**  
vedoucí oddělení provozní oblasti IV., OŘ Praha  
**Jan Kravec**  
technický dozor investora OŘ Praha  
**Bc. Monika Šimová**  
ekonomický útvar SSZ  
**Mgr. Karolína Prachařová**  
oddělení právní podpory VZ, úsek NPĐ



**Ing. Josef Němeček**  
vedoucí oddělení podpory výluk OŘ Brno  
**Ing. Mgr. František Měchura**  
vedoucí oddělení plánů a investic, úsek NM  
**Ing. Karel Švejda, MBA**  
ředitel odboru finančního, úsek NM  
**Mgr. Martin Hofírek**  
stavební dozor SSV

## SÍNĚ SLÁVY

**Ing. Jan Matouš**  
vedoucí specializovaného střediska CDT  
**Ing. Jiří Brunner**  
systémový specialista O11  
**Aleš Neugebauer**  
provozní dispečer CDP Praha  
**Ing. Jiří Šotola**  
dozorčí provozu OŘ Ostrava  
**Ing. Jitka Biolková**  
systémový specialista OŘ Ostrava  
**Bohumil Uhlíř**  
vedoucí oddělení SSZ  
**Ing. Jaromír Hrubý**  
ředitel odboru O24  
**Vlastimil Novotný**  
vedoucí směny JPO Nymburk HZS  
**Jaroslav Freisleben**  
výpravčí OŘ Plzeň  
**Ing. Miroslav Klejch**  
vedoucí technického oddělení OŘ Hradec Králové  
**Ladislav Jartymyk**  
mistr SZT OŘ Hradec Králové



**Ing. Zdeněk Žižlavský**  
vedoucí oddělení, OŘ Brno  
**Mgr. Bc. Alois Slavíček**  
ekonomický odbor, úsek EN

## VÍTĚZOVÉ TÝMACÍCH SOUTĚŽÍ

**Sympaták roku:**  
**Ing. Jakub Sláma**  
vedoucí odboru SZT  
**Sympatáčka roku:**  
**Martina Horáková**  
systémový specialista OŘ Praha

## TALENT ROKU

**1. místo: Roman Kozák**  
výpravčí OŘ Plzeň  
**2. místo: Vojtěch Sedláček**  
hasič HZS Správy železnic, JPO Praha  
**3. místo: Martin Žáček**  
výpravčí OŘ Hradec Králové

## HLAVA SPRÁVY ŽELEZNIC

**1. místo: Radek Hortenský**  
výpravčí OŘ Hradec Králové  
**2. místo: Karel Večeřa**  
výpravčí OŘ Brno  
**3. místo: Ondřej Kubart**  
výpravčí OŘ Praha

## JSME ŽELEZNICE

**1. místo: Hana Šťastná**  
výpravčí OŘ Ústí nad Labem  
**2. místo: Radek Hortenský**  
výpravčí OŘ Hradec Králové  
**3. místo: Vladislav Šlégr**  
výpravčí OŘ Plzeň

# Ocenění za pohotovou reakci dostalo 12 zaměstnanců

Celkem 12 zaměstnanců naší organizace převzalo v rámci Finále Týmu Správy železnic ocenění za svou statečnost, kterou přispěli k záchraně lidského života, zdraví či majetku. Zcela zaslouženě se dočkali potlesku zaplněného Rytířského sálu.

TEXT **Tomáš Johánek**

Hasič JPO Česká Třebová **Richard Hála** zachránil život ženě, která zkolabovala ve Veselí nad Moravou, sám se jí snažil pomoci až do příjezdu zdravotníků. Velitel nymburské jednotky našich hasičů **Jiří Zima** společně s velitelem směny JPO Praha **Jiřím Štýbrem** zase pomohli ženě v Lysé nad Labem, u které došlo k srdeční zástavě. Díky rychlé a odborné pomoci jí zachránili život. Výpravčí **Vladimír Kroupa** z OŘ Ústí nad Labem svým rychlým a profesionálním jednáním zabránil srážce vlaků v Teplicích v Čechách. Stejnou zásluhu si může připsat i výpravčí OŘ Hradec Králové **František Žák**, který zamezil střetu vlaků ve stanici Žďárec u Skutče.

Vedoucí oddělení OJ ST Brno **Josef Svoboda** se stal svědkem nehody, při které žena omylem vystoupila z vlaku mimo stanici Brno-Slatina a upadla pod vlak. Rychlá reakce výpravčího jí zachránila život. Dozorkyně výhybek OŘ Plzeň **Alena Milotová** si při rutinním mazání a čištění výhybek ve stanici Plzeň-Valcha všimla stromu spadlého na trakční vedení. Včas zabránila najetí do tohoto stromu vlakem, který měl již postavenou cestu. Výpravčí OŘ Plzeň **Milan Hejplík** použil pohotově funkci Generální stop, když rychlík ve stanici Horažďovice předměstí projel odjezdové návěstidlo a vjel do cesty protijedoucímu vlaku.

Výpravčí OŘ Plzeň **Michal Čábela** společně s dozorkyní výhybek **Gabrielou Hůrkovou** zabránili ve stanici České Velenice možným velkým škodám na majetku Správy železnic, když rychlou reakcí postavili dopravní cestu na volnou kolej a díky umístění zarážek zastavili vozy ujeté z rakouského Gmündu. Výpravčí stejného OŘ **Radka Formánková** zaregistrovala auto uvíznuté na přejezdu a díky funkci Generální stop zastavila blížící se vlak. **Ondřej Klemš** z OŘ Praha pak rychlou reakcí dokázal zabránit hrozícím větším škodám při najetí rychlíku do skalního sesuvu u Karlštejna. Všem oceněným velice děkujeme.



## STUDENTSKÝ WEB MÁ NOVOU PODOBU

Aktuality, pozvánky na akce, projekty, programy, témata pro závěrečné práce, stáže nebo soutěže jsou nyní pod jednou střechou. Stránky určené pro studenty a učitele jsou nyní součástí webové prezentace naší státní organizace. Už jste je viděli? Na obsahu neustále pracujeme a vylepšujeme ho tak, aby byl pro naše studenty užitečný a uživatelsky přívětivý. Proto budeme rádi za každý váš námět, názor nebo připomínku. Napište nám na [studenti@spravazeleznic.cz](mailto:studenti@spravazeleznic.cz) a my vás odměníme hrnkem s logem Správy železnic.



# Rekonstrukce nádražních budov na osoblažské úzkokolejce je u konce

Úzkokolejku z Třemešné ve Slezsku do Osoblahy snad není potřeba dlouze představovat. Dráha o rozchodu 760 mm dlouhá 20 km se nachází v podhůří Jeseníků. Kromě pravidelné osobní dopravy zde v letní sezóně jezdí i parní vlaky.

TEXT David Chovančík



FOTO autor (2x)



V roce 2018 se obcím Osoblahy a Třemešné v o. p. s. Osoblahská úzkorozchodná dráha, podařilo s výrazným příspěvím Moravskoslezského kraje odkoupit od tehdejší Správy železniční dopravní cesty chátrající nádraží a další obslužné objekty podél celé trati. Ještě v témže roce byla dokončena oprava nádražní budovy ve Slezských Rudolticích. Na nadšence společně se starosty ale ještě čekaly další čtyři zchátralé nádražní budovy se skladišti a toaletami, které nutně potřebovaly rekonstrukci. Možnost opravy těchto objektů se otevřela díky přeshraničnímu operačnímu programu INTERREG V-A 2014–2020 Česká republika – Polsko, kde v rámci podpory cestovního ruchu bylo možné získat dotaci ve výši až 90 procent. Společnost se proto spojila s podobnou úzkorozchodnou dráhou v Horním Slezsku

na území Polska a spolu připravily projekt Úzkokolejka – turistický cíl v hodnotě okolo jednoho milionu eur. Na úzkokolejce v polské obci Rudy se tak zrekonstruovala bývalá hala pro osobní vozy, tzv. Vagónovna, v halu multimediální, kde se interaktivní formou představuje železniční provoz. Na osoblažské úzkokolejce pak proběhla oprava nádražních a k nim přílehlých budov na nádražích Osoblahy, Bohušov, Koberno a Liptaň a úprava přednádražního prostoru ve stanicích Slezské Rudoltice.

**S FINANCOVÁNÍM OPRAV POMOHL I MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ**  
Během roku 2020 byla dotace schválena a o rok později začala samotná realizace, která byla ukončena letos v září slavnostním otevřením opravených budov na obou úzkokolejkách. Během

realizace ale na společnost čekalo mnoho úskalí. Většinu dotačních prostředků totiž bylo možné získat až po úspěšné realizaci projektu, proto museli starostové společně s nadšenci oslovit Moravskoslezský kraj se žádostí o předfinancování projektu ve výši 23 milionů korun. Díky individuálnímu úvěru od krajské samosprávy se to nakonec podařilo. Dalším problémem během realizace bylo mnohonásobné zdražení stavebních materiálů. Moravskoslezský kraj tak navíc ještě poskytl individuální dotace v celkové výši 6,3 milionu korun na plné dokončení projektu.

Jako zajímavost je třeba uvést, že během rekonstrukčních prací se například na nádraží v Bohušově odkryl původní název FULŠTEJN, který obec užívala v období 1918 až 1938 a 1945–1950, a dále také původní stropní výmalba z roku

1898, kdy byl na úzkokolejce zahájen provoz. Rekonstrukce budov se řídila a vycházela z původní projektové dokumentace, proto můžeme najít mnoho zajímavých detailů, od komínových těles přes repliky původních oken až po břidlicové střechy. Budovy do budoucna budou sloužit jako místa pro turisty nebo informační pointy se zázemím pro cestovní ruch.

## OPRAVUJÍ SE I PŘEJEZDY

Celá rekonstrukce probíhala v úzké a příkladné spolupráci se Správou železnic, která v současnosti připravuje komplexní rekonstrukci nádražní budovy v Třemešné ve Slezsku. Ta zůstává jedním z posledních nerekonstruovaných nádraží na osoblažské úzkokolejce. Projektem, který ale již Správa železnic realizuje, je zabezpečení tří přejezdů na trati signalizačním zařízením včetně závor.

## Křížovka o ceny

Opět máte za úkol vyluštit názvy dvou našich nádraží. Na vaše odpovědi čekáme na e-mailové adrese [redakce@spravazeleznici.cz](mailto:redakce@spravazeleznici.cz) do 11. listopadu. Tři odesílatele správného řešení odměníme i tentokrát

knižní publikací, kterou si vyberou z naší nabídky. Tajenka minulého vydání zněla Žabčice, Tábor–Čápův dvůr. Výhru za ní získali Josef Janáček, Josef Šerák a Hana Skoupá.

	OSMIVESLICE	KUPA	SPZ MOŠBACHU (NĚMECKO)	HLUBOKÝ ŽENSKÝ HLAS	ZÁPOR	MEZINÁR. ORGANIZACE PRO CIVILNÍ LETECTVÍ	TVOJE	SONDA	ZÁPADO-ČESKÉ MĚSTO	KARETNÍ VÝRAZ	OZNAČENÍ LETADEL SYRIE	HRÁTKY	OKR. HYGIENICKÁ STANICE	LEKNUTÍ	ANGL. DEN
TURCI							PODOBY								OKÁZALÁ POCTA
TRŮN							HORNÍ ČÁST ČÁST SRSTI								URANOVA DCERA ÚDAJNĚ
1. část tajenky					POLODRAHO-KAM ZKR. NAŠÍ MĚNY				TÍLKO	VCHOD	RTY OKRAJE STŘECH				
ZKR. AMPERHO-DINY			ČÍNSKÁ DYNASTIE	OKOLO (KNIŽ.) SNĚŽNÝ MUŽ			ČESKÝ BASNÍK	BYTOST NADŠENÍ				ZÁPISNÍK	NÁŠ KLAVÍRISTA	ŠKRABÁKY NA ČISTĚNÍ PLUHŮ	SAŇ
IZOLAČNÍ LEPENKA	UMYVACÍ THAJSKÁ ŘEKA					2. část tajenky DRUH PAPOUŠKA									
ŘIČNÍ KYTOVEC					BEZDOMOVEC NÁZEV HLÁSKY										DAREBÁK
KOČKOVITÁ SELMA							OPAK PRODEJE								TUREČKÁ JEDN. OBJEMU
ANGL. ANGIŇA							SVAZKY OBILÍ								MYS RUSKA

## ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



Milí klienti, v současné době zveřejňujeme nabídku pobytů na rok 2023 tak, jak dostáváme ceny od hotelů. Navýšení cen zájezdů je patrné ve všech zemích. Pokud jste si již vybrali dovolenou na rok 2023, stačí zaslat vyplněnou Smlouvu o zájezdu (viz náš web). Na základě této objednávky vystavíme zálohovou fakturu. Až se otevře možnost čerpat dotace na rok 2023, snížíme platbu o dotaci. Nepřicházíte tak o možnost rezervace zájezdů za výhodné First minute ceny. Nezapomeňte však, že objednávka je závazná a vztahují se na ni stornopodmínky. V příštím roce budeme opět spolupracovat s prověřenými CK, u kterých si také můžete vybrat (Čedok, Exim tours, Fischer, Nevdama, Travel Family, Canaria Travel, Brenna, Mayer Crocus).

Děkujeme za vaši přízeň  
ČD travel – vaše cestovní kancelář



## OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

### ZVEŘEJNILI JSME VÝROČNÍ ZPRÁVU ZA ROK 2021

Každoročně se ke konci září sestavuje výroční zpráva o bezpečnosti na českých železnicích, která vychází z údajů dopravců a provozovatelů celostátních a regionálních drah i Drážního úřadu. Je zaslána ERA, která výroční zprávy využívá k analýzám bezpečnosti a dalšímu plánování v evropském železničním prostoru.

Zajímavá čísla z loňského roku:

- Počet železničních dopravců se zvýšil na 134.
- Počet provozovatelů dráhy zůstal na čísle 8.
- DÚ obdržel od DI 17 bezpečnostních doporučení a vykonal celkem 614 státních dozorů.
- O 15 procent na 6 219 kusů se zvýšil počet vydaných průkazů způsobilosti pro určená technická zařízení.
- Na 10 048 kusů se navýšil celkový počet platných licencí strojvedoucích. Proběhlo 59 zkoušek k získání licence strojvedoucího s celkovým počtem 484 zkušených s 67% úspěšností. V roce 2021 bylo vydáno 337 licencí strojvedoucích.

Výroční zpráva je k dispozici na stránkách [www.ducr.cz](http://www.ducr.cz)

