

MODERNÍ ŽELEZNICE

**S LIKVIDACÍ
NÁSLEDKŮ
POVODNÍ
pomohlo maximální
nasazení všech**

02

**BRANICKÝ
MOST V PRAZE
omládl a přibyla
na něm druhá kolej**

04

**POD ZKRATKOU CSS
se skrývá široká
paleta různých činností**

06



Ničivé povodně prokázaly význam spolupráce v rámci naší organizace

V polovině září zasáhly část naší země ničivé povodně, které způsobily rozsáhlé škody i na železniční infrastruktuře. Zejména na severní Moravě byly velkou vodou zasaženy nejen koleje, ale také nástupiště, staniční budovy či měnirny elektřiny.

TEXT **Tomáš Johánek, Martin Rell**

Velká voda zastavila provoz vlaků na téměř šesti desítkách traťových úseků, a to včetně části hlavního železničního koridoru mezi Hranicemi na Moravě a Bohumínem. Nejvážnější situace byla a stále ještě je v Moravskoslezském kraji, a to zejména na Ostravsku a Opavsku, v Olomouckém kraji pak v podhůří Jeseníků, všechny nejvíce postižené oblasti patří pod Oblastní ředitelství Ostrava. Jakmile byly zjištěny prvotní škody, kolegové z různých OŘ se okamžitě zapojili do záchranných a obnovovacích prací. Byly vytvořeny speciální týmy, které se zaměřily na nejvíce postižené úseky železniční sítě. Díky rychlé koordinaci a nasazení pracovníků se podařilo minimalizovat dopady povodní na železniční dopravu. Zejména na Ostravsku se postupně vystřídaly skupiny

z oblastních ředitelství v Brně, Hradci Králové, Praze, Ústí nad Labem a Plzni.

PODPORA BYLA TAKÉ TECHNICKÁ

Jedním z klíčových aspektů úspěšné obnovy byla technická podpora a vybavení, které poskytla ostatní OŘ. Byly zapůjčeny speciální stroje a zařízení, jako jsou vysoušeče, čerpadla a těžká technika, které byly nezbytné pro odstranění následků povodní a obnovu poškozených tratí. Jednotliví přednostové odborných správ koordinovali celou situaci a podávali ucelené informace o dílčích postupech na mnohých úsecích v obvodu OŘ Ostrava. Velké poděkování patří i firmám, které se rovněž zapojily do procesu a urychlily jednotlivé dodávky materiálu. Díky intenzivní

spolupráci a nasazení pracovníků z různých OŘ se podařilo obnovit provoz na klíčových úsecích v rekordně krátkém čase. Necelý týden po zastavení dopravy začaly například jezdit vlaky do Ostravy. Podle předem vypracovaného postupu došlo k postupným úpravám železničního spodku i svršku. Zcela zásadní bylo rozebrání venkovních prvků, jejich následné poskládání a přezkoušení. Pracovníci vyměnili i řadu elektronických součástek, například trafa, svorkovnice nebo elektromotory. Dále se obnovovací práce týkaly návěstidel i přestavníků. Velká pozornost se soustředila na kolejové obvody, které mají funkci detekce vlaků v kolejišti. Nezbytnou součástí všech oprav byly i očišťovací práce, které připravují jednotlivé úseky na opětovné zapojení do provozu.

SYMBOL POVODNÍ Z ROKU 1997 OPĚT POD VODOU

Téměř likvidační se staly povodně v roce 1997 pro trať mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou. Velká voda zde odnesla části kolejiště a trať byla na zrušení. Stala se jedním ze symbolů tehdejších rozsáhlých povodní, které shodou okolností zasáhly stejný region jako letos. Zachránit se jí podařilo jen díky Svazku obcí údolí Desné, který trať koupil, opravil a dnes ji provozuje. I letošní povodně se na ní podepsaly, škody nejsou ale tak fatální jako před 27 lety a vlaky by se sem měly vrátit ještě letos.

OPRAVOVAT SE BUDE NEJMÉNĚ ROK

Opravit všechny poškozené tratě bude trvat nejméně rok. Drtivá většina úseků se zastaveným provozem je už sice sjízdna, obnova dalších však potrvá mnohem déle. Do konce letošního roku by se mělo začít jezdit alespoň provizorně z Hanušovic do Branné na Šumersku, aby se lidé mohli vlakem dostat do zimních středisek. Zde budou další opravy nutné ještě i v příštím roce. V severní části Jesenícka záplavy na řadě

míst poničily železnici fatálně a jejich obnova bude časově ještě náročnější. Jedná se například o trať Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku či Mikulovice – Zlaté Hory. Sem se vlaky pravděpodobně vrátí až ve druhé polovině příštího roku. Naopak už v polovině října se podařilo vrátit do provozu klíčovou železniční spojnici Ostrava a Opava. Na úseky ze Skrochovic do Krnova a Jindřichova ve Slezsku a z Rudy nad Moravou do Hanušovic se provoz po záplavách vrátí ještě letos.



ÚSPĚŠNÝM NÁKUPEM ELEKTŘINY UŠETŘÍME STOVKY MILIONŮ

Naše organizace úspěšně dokončila nákup silové trakční elektřiny pro dopravce na příští rok. Její nákupní cena činí 2 431 korun za MWh, což oproti letošnímu roku přinese celkovou úsporu 750 milionů korun. Díky aktivnímu přístupu se podařilo snížit o desítky procent také cenu elektřiny a plynu pro vlastní potřebu a další odběratele. Celkem vyjde o 230 milionů levněji než letos.

PŘIBLIŽNĚ STOVKA NAŠICH ZAMĚSTNANCŮ DOSTALA OCENĚNÍ

Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda každoročně oceňuje nejlepší zaměstnance naší státní organizace i nováčky roku, zasluhující pracovníky uvede do síně slávy a vyznamená ty, kteří se příkladným plněním svých povinností či jinak zasloužili o záchranu lidských životů nebo majetku. Zvláštní ocenění letos směřovalo těm, kteří se podíleli na likvidaci následků rozsáhlých povodní. V letošním roce se ocenění dočkalo více než 100 pracovníků napříč celou organizací. Slavnostní vyhlášení se uskutečnilo ve Fantově sále Fantovy budovy pražského hlavního nádraží. Seznam oceněných přinese příští číslo Moderní železnice.

**MOBILNÍ SIGNÁL GSM-R ZAJISTÍ BEZPEČNĚJŠÍ PROVOZ**

Na páteřní východočeské trati z Pardubic přes Hradec Králové do Jaroměře jsme dokončili vybudování rádiového systému GSM-R. Jde o nezbytnou podmínku pro zavedení evropského zabezpečovače ETCS, jehož instalace už začala mezi oběma východočeskými centry. Provoz pod jeho dohledem přinese zvýšení bezpečnosti a plynulosti železniční dopravy.

S likvidací následků povodní pomohlo maximální nasazení našich kolegů

Velké poděkování patří všem, kteří se podíleli a stále ještě podílejí na likvidaci následků rozsáhlých povodní, s nimiž jsme se v září potýkali zejména na severní Moravě. „Jsem na naše zaměstnance skutečně hrdý,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

TEXT | Tomáš Johánek

V polovině září postihly některé regiony ČR rozsáhlé povodně. Jak postupovaly práce nutné ke zprovoznění poškozených tratí a co je nutné zkontrolovat před obnovením provozu?

Když opadla velká voda, bylo velkým tématem, v jakém pořadí budeme jednotlivé tratě zprovozňovat. Přednost samozřejmě dostal koridor od Hranic na Moravě na Ostravsko či Bohumínsko a dále do Polska. Dále bylo nutné zjistit skutečný stav zaplavených tratí. Například na hlavním nádraží v Ostravě voda stoupala a zase klesla bez větších následků na železniční infrastrukturu. Naopak na Jesenicku části tratí úplně zmizely, případně se do polohy kolejí vrátilo řečiště, které zde někdy v historii zřejmě bylo. Před samotným návratem vlaků je nutné zkontrolovat stav nejen samotného kolejiště, ale také veškerých technologií. Nejvíce nás brzdily například zaplavené elektromotory od přestavníků výhybek, výtahů či eskalátorů. Kvůli nedostatku náhradních dílů trvalo déle zejména zprovoznění služeb nezbytných pro cestující.

Některé tratě se podařilo zprovoznit velmi rychle, u jiných to bude trvat až několik měsíců. Je někde přímo ohrožena jejich existence, nebo všechny opravíme?

Pokud nedošlo k fatálnímu poškození tratí, dařilo se je zprovozňovat i ve spolupráci s externími dodavateli velmi rychle. Za to patří velké poděkování všem zaměstnancům, kteří se podíleli na likvidaci následků povodní, od hasičů přes zaměstnance oblastních ředitelství po pracovníky řízení provozu. Všichni si sáhli až na dno svých sil. Dnes mohu jednoznačně prohlásit, a není to jen můj názor, ale například i veřejnosti či Ministerstva dopravy, že se dařilo vracet tratě do provozu díky maximálnímu nasazení všech profesí velmi rychle. Po dohodě s panem ministrem také máme v plánu opravit skutečně všechny poškozené tratě, existence žádné z nich není ohrožena. Bohužel u některých, jako například Opava – Kravaře či Mikulovice – Zlaté Hory, potrvá obnova o něco déle. Jednáme zde o tom, že by oprava měla být v těchto případech odolala dalším podobným událostem. Místní samosprávy mají také zájem na tom, aby těleso dráhy mohlo být do budoucna součástí protipovodňových opatření. Předpokládáme, že nejvíce postižené úseky se opraví během příštího roku.



POKUD NEDOŠLO K FATÁLNÍMU POŠKOZENÍ TRATÍ, DAŘILO SE JE ZPROVOZŇOVAT I VE SPOLUPRÁCI S EXTERNÍMI DODAVATELI VELMI RYCHLE. ZA TO PATŘÍ VELKÉ PODĚKOVÁNÍ VŠEM ZAMĚSTNANCŮM, KTEŘÍ SE PODÍLELI NA LIKVIDACI NÁSLEDKŮ POVODNÍ.

Mimořádné události znamenaly i mimořádné nasazení našich zaměstnanců. Bylo nutné posilovat některé profese z jiných, méně postižených regionů? Samozřejmě likvidace následků podobných událostí není jen záležitostí místních zaměstnanců, v tomto směru skvěle fungovala výpomoc ostatních oblastních ředitelství či hasičů z jiných jednotek. Týkalo se to celé řady profesí, od již zmíněných hasičů přes technologi, zaměstnance úseků sdělovací

a zabezpečovací techniky, traťového hospodářství nebo mostů a tunelů, a tak by mohl výčet pokračovat. Každé volné ruce byly potřeba. I za tuto spolupráci patří všem velké díky.

Povodně postihly vedle desítek tisíc lidí také naše zaměstnance. Máme pro ně připravenou nějakou pomoc?

V poměrně velmi krátkém čase jsem si nechal zmapovat situaci, našich zaměstnanců bylo postiženo přibližně 90. Osobně jsem se vypravil na 12 míst, kde byli zasaženi nejvíce. Byl to velmi smutný pohled. Jelikož vedle psychické podpory je důležitá také ta finanční, obnovili jsme sbírku na pomoc našim kolegům. Každý zaměstnanec Správy železnic má možnost přispět, hledáme i další možnosti podpory, například formou záůjček prostřednictvím FKSP.

Bude dostatek finančních prostředků na opravy poničených tratí?

Byli jsme vyzváni panem ministrem, abychom nadeřinovali předpokládaný objem peněz nutných na opravu poškozených tratí. Zatím se hovoří o jednotkách miliard korun. Samozřejmě jde o předběžnou částku, která se bude upravovat podle toho, jak bude probíhat projektování a hledání řešení ke zvýšení odolnosti tratí proti podobné situaci, která může nastat i v budoucnu.

V letošním roce máme vyhrazeno 500 milionů korun na zprovozňování poničených tratí, další stovky milionů budou k dispozici po Novém roce.

Dotkly se povodně nějakých aktuálně rozestavěných projektů? Prodlouží se doba jejich realizace?

Troufnu si říct, že téměř vůbec. Trochu se řešil dopad na modernizaci tratě mezi Lipníkem nad Bečvou a Drahotušemi, ale zde k žádným problémům nedošlo, protože těleso dráhy je poměrně vysoké nad okolním terénem. Pak opravujeme některé mosty na Jesenicku, ale i zde se po dohodě se zhotovitelem a úpravě harmonogramu prací podaří dodržet původní termíny.

Ukázaly práce spojené s likvidací povodní nějaké problémy ve fungování všech složek naší organizace, nebo vše fungovalo tak, jak má?

Pokud jde o nasazení lidí či techniky, vše správně zafungovalo. Nikdo mě nezklamal a za to všem ještě jednou děkuji. Lépe zmapováno bychom ale měli mít to, kde máme jaké náhradní díly či komponenty. Měli bychom si zřídit centrální sklad některých náhradních dílů, protože při tak rozsáhlých mimořádných událostech není šance mít některé komponenty ihned k dispozici. Jedná se například o motory k přestavníkům či informační tabule.

Projekt Nový Hlavák: Veřejnost oceňuje vítězný návrh

Projekt na úpravy území centrálního nádraží v Praze Nový Hlavák má za sebou sběr názorů veřejnosti. Ten probíhal od ledna do konce června a z jeho výsledků vyplynulo, že lidé vnímají potřebu rekonstrukce a volají po moderním a funkčním nádraží.

U vítězného návrhu oslovení oceňují návrh parku a jeho propojení s odbavovací halou a Fantovou budovou a také řešení dopravy v podobě nové tramvajové trati či rozšíření krátkodobého parkování. Nejvíce komentářů a dotazů mají k podobě střechy odbavovací haly. Získané podklady byly předány autorům vítězného návrhu ze studia Henning Larsen Architects a poslouží k dopracování architektonické studie.

Participace s veřejností spolu s ostatními aktivitami, jakými byly např. veřejné přednášky, setkání s obyvateli z blízkého okolí či

různé druhy anket, přinesla řadu podnětů, které se využijí při dopracování architektonické studie. „Jsem rád, že jsme v projektu Nového Hlaváku o krok dál. Během jara a léta jsme vítězný návrh představili lidem, kdy jsme kromě jiného pořádali přednášky přímo v Infocentru Správy železnic v prostorách pražského hlavního nádraží. Celou stanicí chceme změnit především kvůli tomu, že nebude stačit nárůstu počtu cestujících,“ vysvětluje Petr Hofhanzl, ředitel Stavební správy západ.



Nový most u Brandýsa zrychlí vlaky a umožní rozšířit dálnici

Dálnici D10 u Brandýsa nad Labem překlenul nový železniční most. Jeho oblouková ocelová konstrukce má rozpětí 68 metrů a umožní budoucí rozšíření vytižené silniční komunikace o třetí pruh v každém směru. Vlaky z Čelákovice do Brandýsa začaly využívat nové přemostění na začátku listopadu.

Nová ocelová konstrukce, takzvaný Langerův trám, váží 400 tun. Kompletovala se na předpolí mostu a následně se přesunula do definitivní polohy. V rámci stavebních prací se dále provedly úpravy železničního

svršku v délce 400 metrů, rekonstrukcí prošly i dva nedaleké propustky. Obnovil se rovněž železniční spodek a související kabelová vedení. To vše umožnilo zvýšit traťovou rychlost.

Spustili jsme nový informační web o ETCS

Zavedení výhradního provozu ETCS na hlavních koridorech se blíží, naše organizace proto spustila specializovaný web pro veřejnost. Ten přístupnou formou informuje o fungování jednotného evropského zabezpečovacího systému, popisuje jeho výhody nebo plány budoucího rozšiřování.

Web je k dispozici na adrese etcinfo.cz. Jeho část patří často kladeným otázkám, se kterými se Správa železnic setkává. V této sekci návštěvníci dostanou informace například k tématům, která souvisejí

s provozem historických vozidel na tratích s ETCS nebo s jeho fungováním na lokálních tratích. Díky webu budou na jednom místě také všechny aktuality, které s problematikou ETCS souvisejí.



Příprava výhradního provozu ETCS míří do finále

V průběhu ledna příštího roku se postupně spustí výhradní provoz pod evropským zabezpečovacím systémem ETCS na 620 kilometrech tratí v ČR. Podle údajů Ministerstva dopravy bylo v září mobilní jednotkou vybaveno 1304 vlaků a 2800 strojvedoucích má potřebnou kvalifikaci.

Pod dohledem ETCS se od 15. září jezdí v úseku Praha-Běchovice – Česká Třebová, od stejného data je zapnutý i v železničním uzlu Pardubice. Zadání jezdit se zapnutým systémem platí podle ministra dopravy Martina Kupky na všech tratích, které půjdou od ledna do výhradního provozu. Na síti Správy železnic se v září pohybovalo 650 vozidel vybavených mobilní částí ETCS. Největší podíl vlaků jezdících pod dohledem evropského zabezpečovače, mimo pilotní úsek z Olomouce do Uničova, vykazuje provoz mezi Českou Třebovou a Přerovem, a to přes 40 procent. Celkově na uvedených tratích jezdí již zhruba 30 procent všech vlaků pod dohledem ETCS.

Od ledna příštího roku bude výhradní provoz ETCS spuštěn v úseku Česká Třebová – Olomouc – Dluhonice – Prosenice/Přerov, dále na trati Břeclav – Bohumín, následně pak na úsecích Česká Třebová – Adamov a Modřice – Břeclav. Nakonec se zapojí úsek Praha-Běchovice – Pardubice – Česká Třebová.



Branický most v Praze omládl a přibyla na něm druhá kolej

Osobní i nákladní vlaky už mohou naplno využívat kapacitu pražského Branického mostu. Během posledních měsíců se na něj instalovala druhá kolej, která pokračuje až na nově zřízenou odbočku na Spořilově. Výraznou proměnou pak prošla zastávka Praha-Kačerov.

TEXT **Tomáš Johánek**

Branický most slouží železniční dopravě v metropoli od podzimu 1964. Šedesáté výročí své existence slaví konečně i se dvěma kolejemi, se kterými se počítalo již při jeho výstavbě. Právě letos na podzim končí více než rok trvající modernizace, která se týkala i navazujícího úseku až k nově vybudované odbočce Spořilov. Stavební práce začaly v létě loňského roku a postupně zahrnují obnovu kolejového svršku a trakčního vedení, nové je odvodnění a hydroizolační systém. Část konstrukce stávajícího mostu se musela zbourat, nově se vybudovaly deska a římsy. V úseku mezi Chuchelským tunelem a stanicí Praha-Krč, jejíž modernizace bude součástí samostatné investiční akce, se položila druhá kolej, což si samozřejmě vyžádalo i rozšíření železničního spodku. Samotného tunelu se stavební práce nijak nedotkly, ten dál zůstává částečně jednokolejný.

PŘESTAVĚNÁ ZASTÁVKA NA KAČEROVĚ

Stavbaři dále vyměnili most přes Údolní ulici a zcela novou podobu získala zastávka na Kačerově. Zde budou nově vlaky zastavovat u ostrovního nástupiště dlouhého 230 metrů s výškou nástupní hrany 550 mm nad kolejí. Přístup na nástupiště je z lávky pevným schodištěm či výtahem, zastávka je tedy plně bezbariérová. Už 1. července letošního roku začaly vlaky využívat nově instalovanou kolej, 24. října se do provozu uvedla i kolej druhá. Teď už zbývá pouze dokončit některé drobné práce, které však na samotný provoz nebudou mít žádný dopad. „Naším největším



nepřítelem byl čas, stavba nebyla technicky příliš složitá, ale byl velký tlak na co nejkratší dobu, kdy bude most neprůjezdný,“ říká správkyně stavby Jana Dehner.

ZATĚŽOVACÍ ZKOUŠKA ZA ASISTENCE HISTORICKÝCH VOZIDEL

Zmíněný úsek využívají zejména nákladní vlaky, v blízké době ale výrazně vzroste jeho význam i v osobní dopravě. Zrekonstruovanou a kapacitnější trať budou kvůli

probíhající přestavbě smíchovského nádraží a plánované rekonstrukci mostu přes Vltavu pod Vyšehradem využívat také vlaky mířící z Prahy do Berouna a dál do Plzně. Spuštění samotného provozu předcházela zatěžovací zkouška s využitím dvou historických lokomotiv – motorového Sergeje a parní Šlechtičny. „Testy prokázaly, že stavbaři odvedli dobrou práci a vlaky mohou začít naplno využívat obnovený most i úsek po novou odbočku na Spořilově,“ řekl generální ředitel naší organizace Jiří Svoboda.



Prostá rekonstrukce zajistila bezpečnější cestování vlakem

Na konci září skončila rozsáhlá rekonstrukce trati v úseku Krásná Studánka – Mníšek u Liberce, která trvala 83 dní. Stavba zahrnovala zejména opravu traťové a staničních kolejí, výhybek, nástupišť, železničních přejezdů či propustků a skalních zářezů.

TEXT **Marie Řeháková**

Na trati mezi kilometry 168,745 a 170,651 proběhla komplexní oprava, během níž bylo provedeno strojní čištění kolejového lože a výměna celého kolejového roštu. Kompletní rekonstrukcí prošly i čtyři železniční přejezdy, které byly zároveň vybaveny novým zabezpečovacím zařízením. Jedním z hlavních cílů této opravy bylo odstranění propadů rychlosti. Díky novému železničnímu svršku a spodku se zvýšila na 100 km/h,

což nejen urychlí dopravu, ale přispěje i k plynulejšímu cestování.

Velká část prací se zaměřila také na železniční stanici Mníšek u Liberce. Modernizací prošlo zabezpečovací zařízení, které bylo nahrazeno novou technologií a nově se ovládá z dopravní kanceláře. Změna konfigurace kolejiště umožnila vybudování nového oboustranného poloostrovního nástupiště o délce 90 metrů a výšce 550 mm nad kolejí, což zlepšuje komfort

při nástupu a výstupu cestujících. Součástí rekonstrukce bylo také zajištění skalních zářezů mezi kilometry 169,420 a 170,210. Zářezy byly očištěny, zajištěny kotvami a pokryty sítěmi, čímž byla zvýšena jejich stabilita a bezpečnost pro železniční provoz.

Během výluky se provedly i další práce na tratích ve Frýdlantském výběžku. V úseku Višňová – Černousy byly zajištěny skalní zářezy. Na trati Raspenava – Bílý



Potok pod Smrkem došlo k výměně starých dřevěných pražců, opravě přejezdu a prodloužení nástupiště v Bílém Potoce pod Smrkem. Opraveno bylo i nástupiště v zastávce

Luh pod Smrkem. Na trati Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem se vyměnil kolejový rošt v délce jednoho kilometru a opravily dva přejezdy.

Nákladní spojka z Vršovic do Libně odvedla nákladní vlaky z centra Prahy

Železniční trať propojující dnešní Zahradní Město s Libní vychází z řešení tzv. Pražské nádražní otázky, tedy podoby pražského uzlu po zestátnění jednotlivých železničních společností (vyjma Buštěhradské dráhy) postupně mezi lety 1884 a 1909.

TEXT

V roce 1910 vznikla Pražská nádražní komise, která dostala k řešení několik problémů, z nichž některé nebyly dořešeny dodnes. Naopak zásadním bodem, který se podařilo uskutečnit záhy, bylo odvedení tranzitní nákladní dopravy z dnešního hlavního nádraží. Součástí tohoto záměru byla výstavba seřadovacího nádraží ve Vršovicích a spojovací tratě do Libně a Vysočan včetně odbočky do Běchovic. Projektové práce zde ale byly zahájeny ještě před vznikem komise. Seřadovací nádraží bylo postaveno jako tzv. gravitační, tj. v podélném sklonu, který umožnil posun vozů samospádem bez použití lokomotiv. Umístění kolejových

skupin za sebou pak dávalo impozantní délku stanice přes čtyři kilometry. Stavba nádraží, v tehdejší slovníku pořádacího, i spojovací tratě byla naplno zahájena v roce 1914, přestože některé práce začaly již dříve a třeba silniční železný most přes odjezdovou skupinu byl hotov v roce 1913. První světová válka výstavbu zbrzdila zejména kvůli nedostatku dělníků, kteří museli narukovat na vojnu. Přesto se podařilo spojovací trať i seřadovací nádraží, byť ještě nedokončené, zprovoznit 18. června 1919.

Spojovací trať byla první železnicí u nás stavěnou zásadně bez úrovnových křížení



Moderní železnice

FOTO autor

z cestami. Největším a nejnáročnějším stavebním objektem byl 358 m dlouhý tunel pod vrchem Tábor. Železniční spodek celé trati byl postaven jako dvoukolejný, vyjma dvou ocelových mostů překračujících meandr říčky Rokytka, které mají pro druhou kolej připraveny jen podpěry. Protože byla ale zřízena jen jedna kolej, vznikla v Malešicích jednoduchá výhybna pro křížování vlaků. Druhá kolej, avšak jen mezi Vršovicemi a Malešicemi, byla položena až o deset let později. Do Malešic byla v roce 1936 zapojena spojka na nákladové nádraží Žižkov, ale teprve zprovoznění trati do Běchovic v roce 1939 a následně

i do Hostivaře v roce 1941 bylo důvodem k jejímu rozšíření na stanici. V té době zde měla být také postavena velká dvoupatrová výpravní budova, nicméně až do přelomu 80. a 90. let, kdy se zřizovalo reléové zabezpečovací zařízení a autoblok z Vršovic do Běchovic, tu stál jen přízemní provizorní objekt.

Pokračování spojovací tratě do Vysočan se realizovalo až v roce 1979 návazně na přestavbu libeňského nádraží. Její druhou, dosud neuskutečněnou, avšak již od konce 50. let plánovanou stavbou je zdvoukolejnění úseku z Malešic do Libně s mimoúrovňovým křížením v Libni.

Co se děje v regionech



ZVÝŠENÝ KOMFORT A BEZPEČNOST NA TRATI KOSTOMLATY – NYMBURK

Díky nedávným opravám se významně zlepšila kvalita železničního spojení mezi Kostomlaty nad Labem a Nymburkem. Od 21. září do 14. října probíhala komplexní oprava obou traťových kolejí, během které jsme se zaměřili zejména na důkladné čištění kolejového lože. Součástí prací byly také rekonstrukce čtyř železničních přejezdů.

Následně byla po dobu několika dnů vyřazena z provozu jedna traťová kolej, aby mohly být dokončeny poslední úpravy. Tato výluka skončila 19. října. Díky provedeným úpravám bude cestování spolehlivější a bezpečnější.

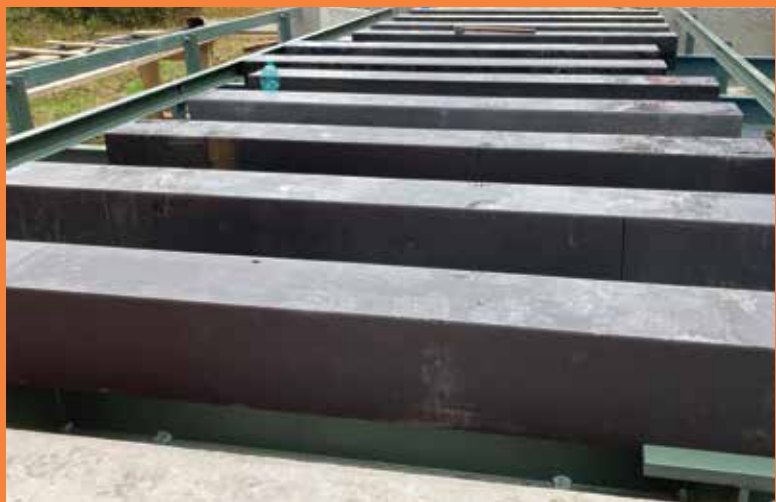
Tereza Cabícarová

PRVNÍ POUŽITÍ MOSTNIC Z EKOLOGICKÉHO POLYMERU

Správa mostů a tunelů Plzeň jako první v České republice použila mostnice z polymeru na železničním mostě. Konkrétně se tak stalo při opravě přemostění u Černého Kříže na Šumavě.

Most se nachází v km 82,887 v úseku Nová Pec – Černý Kříž a překlenuje potok Hučinu. Kromě 13 polymerových mostnic bude vloženo 20 prazců z téhož materiálu do přechodových oblastí mostu. Jedná se o ekologický materiál, který tvoří polyolefiny vyztužené vlákny, předpokládána životnost přesahuje 50 let.

Radka Pistoriusová



NÁDRAŽÍ V KÁJOVĚ MÁ UNIKÁTNÍ PŘÍSTŘEŠEK

Moderní přízemní objekt nahradil původní čtyřpatrovou budovu na nádraží v jihočeském Kájově. Je umístěn hned u přechodu k nástupišti, aby přístup k vlakům byl co nejkratší. Ve stanici se nachází i kryté stání na jízdní kola a nové parkoviště, vznikl také malý park. Informace pro cestující zajistí moderní informační a orientační systém.

Radka Pistoriusová



NOVÁ ÉRA ŽELEZNICE NA TRATI ZDICE – PŘÍBRAM

Na trati Zdice – Příbram probíhá rozsáhlá rekonstrukce, která zásadním způsobem ovlivní cestování v regionu. Tato stavební akce, která potrvá do letošního prosince, je klíčovým krokem k modernizaci železniční infrastruktury a přinese řadu pozitivních změn.

Rekonstrukce se zaměřuje především na železniční svršek a propustky. Zcela nové tváře se dočká také významný most v Příbrami. Tato komplexní obnova nejenže výrazně prodlouží životnost tratě, ale také zvýší její kapacitu a umožní rychlejší a pohodlnější cestování.

Jedním z hlavních důvodů rozsáhlé rekonstrukce je příprava na plánovanou elektrifikaci tratě Zdice – Písek, která by měla být realizována v letech 2027 až 2029. Modernizovaná trať tak bude plně připravena na náročnější provoz elektrických vlaků.

Tereza Cabícarová

S INSTALACÍ OSVĚTLOVACÍCH VĚŽÍ POMOHL VRTULNÍK

V rámci cyklické obnovy trakčního vedení a osvětlení ve vjezdové skupině stanice Česká Třebová proběhla instalace osvětlovacích věží za pomoci vrtulníku. Akce zahrnovala přepravu a usazení devíti osvětlovacích věží přímo do kolejiště.

Vrtulník se v těchto případech používá proto, že je velmi složité dostat se doprostřed kolejiště s jinou technikou. Stroj Ml-8 byl nejprve naveden nad břemeno na úložišti, to se následně připevnilo k podvěsu a po kontrole správného zavěšení přepravilo nad místo instalace. Následovala stabilizace stožárů a jejich upevnění do definitivní polohy.

Po instalaci všech nových osvětlovacích věží dojde v průběhu listopadu k přepnutí osvětlení ze starých stožárů na nové. Původní osvětlovací stožáry se budou demontovat příbližně v únoru nebo březnu příštího roku.

Marie Řeháková



**TŘINEC
9. září**

Nad rámem ujela ve stanici Třinec souprava nákladních vozů z 8. staniční koleje do kusé koleje, kde prorazila zarážedlo, následně tři vozy vykolejily. Došlo ke značnému poškození železničního svršku a zabezpečovacího zařízení. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 2,4 milionu Kč.

**FRÝDLANT V ČECHÁCH
10. září**

Ve stanici Frýdlant v Čechách po polední vykolejily za vjezdu PMD 891524 dva sunuté přívěsné vozíky přes ruční klikové hevery ponechané v provozované koleji. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 255 tisíc Kč.

**UHERSKO – ZÁMRSK
11. září**

Dopoledne se na přejezdu mezi Uherskem a Zámrskem střetl Ex 1033 s dodávkou Mercedes Sprinter, která stála na přejezdu. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 4,8 milionu Kč.

**STŘELICE – SILŮVKY
15. září**

Mezi stanicemi Střelice a Silůvky narazil odpoledne vlak Os 4412 do spadlého stromu. Následně došlo k vykolejení řídicího vozu jedním dvojkolím. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 850 tisíc Kč.

**KUŘIM – BRNO –
KRÁLOVO POLE
16. září**

Dopoledne se mezi Kuřimí a Brnem-Královým Polem srazil Os 11809 s pásovým bagrem, který svou část zasahoval do průjezdného průřezu 2. traťové koleje. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 2,25 milionu Kč.

**ODB. BALABENKA (PRAHA –
VYSOČANY – PRAHA-LIBEŇ)
18. září**

V odbočce Balabenka projel ráno Os 7763 vjezdové návěstidlo 301VS s návěstí zakazující jízdu a srazil se se stojícím Os 9408. Lehce zraněno bylo 33 cestujících a dva zaměstnanci vlaku Os 7763. Škoda byla předběžně vyčíslena na 31,7 milionu Kč.

**RAKOVNÍK
24. září**

Odpoledne se na přejezdu v obvodu stanice Rakovník střetl Os 6735 s dodávkou Ford Transit, jejíž řidič byl při střetnutí zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 330 tisíc Kč.

Pod zkratkou CSS se skrývá široká paleta různých činností

Centrum sdílených služeb (CSS) je možná tak trochu méně viditelnou součástí naší státní organizace, její význam je však zásadní pro většinu zaměstnanců. Zpracovává totiž například mzdy a řeší další personální záležitosti. Čím vším se dále zabývá, jsme se zeptali jejího ředitele Petra Taubera.

TEXT | David Bursík



Co vše se skrývá pod názvem Centrum sdílených služeb?

Myšlenkou vzniku této organizační jednotky bylo, že se na jednom místě budou vykonávat centralizované činnosti. V roce 2013 jsme začali centralizací zpracování mzdové a personální agendy, následovalo zpracování příchozích daňových dokladů z oblastních ředitelství i dalších organizačních jednotek. V letošním roce jsme pak otevřeli v Pardubicích novou centrální investiční ústřednu, kde se zpracovávají veškeré investiční doklady ze stavebních správ. Tímto krokem byl vlastně dokončen projekt centralizace zpracování finančních a ekonomických činností.

To ale nejsou jediné vaše činnosti. Čím se zabýváte dále?

Další činností, kterou vykonáváme, je zpracování investičních dokladů pro opravy a údržbu železniční infrastruktury pro jednotlivá

oblastní ředitelství, které se týkají tzv. prostých rekonstrukcí. Máme na starosti také psychologickou službu pro Správu železnic a pracoviště v Pardubicích a Olomouci, která zajišťují psychologické posudky a posouzení zaměstnanců pro vybrané profese v rámci naší organizace. A v neposlední řadě bych zmínil to, že zajišťujeme veškerou likviditu účetních dokladů týkajících se elektrické energie, a to jak trakční, tak i netrakční. Spravujeme tedy účty za elektřinu jak pro dopravce, tak pro nájemníky komerčních jednotek na nádražích či bytů. Máme momentálně 218 zaměstnanců a naše pracoviště jsou v Praze, Pardubicích, Hradci Králové a Olomouci.

Co chystáte do budoucna?

Budeme se dále rozvíjet v oblasti měření vody. Chceme využívat dálkově odečitatelná měřidla tak, abychom byli schopni včas

reagovat na případné technické problémy vodovodního řádu a co nejdříve zjistili úniky ve vodovodní síti. Chystáme se dále rozvíjet v projektu chytrých měření elektřiny. Chceme naším zákazníkům nabídnout přehled o výši jejich spotřeby elektřiny v 15minutové časové periodě.

Proč jste se vůbec rozhodl pracovat na železnici?

Na železnici pracovali někteří moji příbuzní, měl jsem k ní tedy blízko od dětství. Lákala mě vždy funkce výpravčího, kterým jsem se nakonec také stal a začal sloužit ve stanici Praha-Čakovice. Líbila se mi jak červená čepice a výpravka, tak práce s lidmi. Postupně jsem prošel několika stanicemi a následně i řadou pozic na Českých drahách či později u SŽDC, až jsem se stal ředitelem CSS. Za celý profesní život jsem měl více nabídek odejít jinam, ale železnice mě nadchla a zůstal jsem u ní.

Nejen prací živ je člověk... Co děláte ve volném čase?

Mým velkým koníčkem je motorismus, věnuji se také cyklistice a tenisu. Zajímá mě ale také železniční historie. Jsem dlouholetým členem Nadace Okřídlené kolo, která se zabývá historickým a kulturním dědictvím železniční dopravy. V rámci této nadace podporujeme celou řadu projektů a spolupracujeme s Národním technickým muzeem. S některými kolegy také spravujeme sbírku historických drezín, které jsou v majetku naší organizace. V současné době máme dvě drezíny vystavené na nádražích v Praze a Plzni, v horizontu následujících dvou let chceme umístit další multifunkční expozice do zrenovovaného interiéru nádražních budov v Ostravě-Vítkovicích a Pardubicích.

Situační centrum Správy železnic se postupně rozšiřuje

Jedním z klíčových projektů odboru strategie naší organizace je Situační centrum Správy železnic, které jsme vám už představili v jednom z předchozích čísel Moderní železnice. Toto pracoviště se nyní připravuje na další rozšíření.

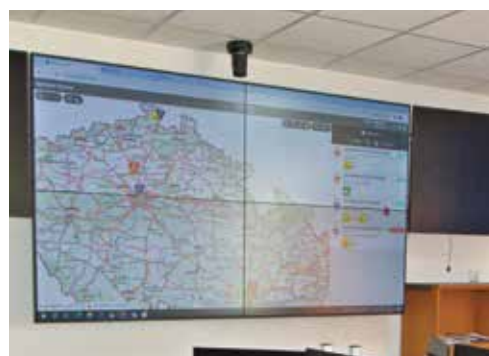
TEXT | David Soukup

Situační centrum je pracoviště, kde jsou fyzicky sdruženy vrcholové dispečinky naší organizace. Mají za úkol sledovat a koordinovat činnosti související s provozováním dráhy a drážní dopravy. V případě nežádoucích či neočekávaných událostí má Situační centrum poskytovat jednotné, přesné a aktuální informace o stavu železniční sítě a zároveň vrcholově koordinovat všechna opatření nutná k eliminaci hrozby nebo rizika zhoršení parametrů poskytovaných služeb.

Funkce Situačního centra se osvědčila i během nedávných povodní v ČR. Dispečerský aparát řešil desítky mimořádných událostí zejména z nejvíce postižených regionů, s nasazením všech sil se dařilo minimalizovat počet úseků s přerušeným provozem a co nejrychleji obnovovat dopravu na zaplavených tratích. Právě v těchto situacích je role jednotného centra nezastupitelná.

V budoucnu se k nynějším čtyřem centrálním dispečerským pracovištím přidá i vrcholový dispečerský odbor bezpečnosti a krizového řízení. Jeho úkolem bude mimo jiné monitorovat a vyhodnocovat hrozby vzniku incidentů a poskytovat podporu dispečerům řízení provozu při jejich řešení. Bude také zajišťovat

ovládání bezpečnostních technologií či koordinovat ochranu liniových staveb, fyzickou ochranu a složky IZS. Zřízením tohoto dispečinku se naplní další etapa projektu, jejímž cílem je mimo jiné i komplexní podpora při krizových situacích jak pro vrcholový management naší organizace, tak pro jednotlivé krizové štáby.



Drážní tankisté si prověřovali své dovednosti v Milovicích

V bývalém vojenském prostoru v Milovicích se konal pravidelný výcvik s vyprošťovacími tanky VT72 HZS Správy železnic. Ten je zásadní zejména pro udržení vysoké úrovně technických dovedností řidičů z řad drážních hasičů. Jezdit s tankem totiž není nic jednoduchého.

TEXT **Tomáš Johánek**

Naše organizace má ve svém vlastnictví hned čtveřici vyprošťovacích tanků, dislokovaných u jednotek drážních hasičů v Praze, Českých Budějovicích, Havlíčkově Brodě a Přerově. Těžké stroje jsou určeny pro náročné operace, jako je vyprošťování vykolejených železničních vozidel, odstraňování překážek z tratí a další zásahy v těžko přístupných oblastech. Jejich nasazení je nezbytné pro rychlé a efektivní obnovení železničního provozu po haváriích a jiných mimořádných událostech. Ovládat takový kolos není zrovna jednoduché, o čemž jistě ví své 40 drážních hasičů, kteří si vybrali specializaci řidičů tanků a prošli náročným výcvikem. „Počet našich řidičů tanků je stanovený na základě požadavku na udržení akceschopnosti při střídání směn,

dovolených, nemocenských a dalších možných absencí,“ říká velitel jednotky drážních hasičů z Českých Budějovic Ladislav Mala.

TĚŽKO NA CVIČIŠTI, LEHKO NA BOJIŠTI

Profesionální řidiči vyprošťovacích tanků VT72 musí splňovat přísné kvalifikační a odborné předpoklady, včetně zdravotní a psychické způsobilosti. Součástí jejich vzdělávání je pravidelný zdokonalovací výcvik, který je jedním z pilířů udržení jejich odborných kompetencí. Naše organizace v tomto směru spolupracuje s instruktory z Vojenské akademie Vyškov, absolventi výcviku a závěrečné odborné zkoušky pak získají certifikát opravňující je k řízení tanků. A v čem vlastně samotný výcvik spočívá? Řidiči tanků si procvičí

například správnou techniku vyprošťování pomocí navijáků, přičemž se využívají moderní technologie, jako je dálkové měření tažné síly navijáku pomocí dynamometru. Tento postup je nezbytný pro ověření, zda naviják může efektivně zvládnout i nejtěžší vyprošťovací úkoly.

Bývalý vojenský prostor v Milovicích poskytuje ideální podmínky pro ovládnutí tanku ve ztížených podmínkách. Výcvik v tomto směru zahrnuje překonávání terénních nerovností, průjezd zúženými prostory a zvládnutí dalších výzev, které mohou nastat při skutečných zásazích. Součástí výcviku je také nácvik správné techniky najíždění tankem na podvalník. Tento manévr vyžaduje maximální preciznost a koordinaci, což jsou klíčové dovednosti při přepravě těchto těžkých vozidel na místo zásahu.

PŘIPRAVENOST NA REÁLNÉ SITUACE

Výcvik s vyprošťovacími tanky VT72 není pouze teoretickým cvičením, ale reálnou přípravou na skutečné mimořádné události. Schopnost rychle a efektivně reagovat v krizových situacích může mít rozhodující vliv na rychlost obnovy železničního provozu a minimalizaci škod. Výcvik v Milovicích tedy zajišťuje, že řidiči těchto specializovaných vozidel budou schopni čelit jakýmkoli výzvám, které se mohou na železnici vyskytnout. „Naše tanky nejsou nasazovány často, ale jejich role je při zásazích nezastupitelná. Posledním příkladem jejich nasazení je letošní nehoda v Dolní Lutyni, kde se srazil expres s návěsem s vrtnou soupravou,“ doplňuje Ladislav Mala.



MANUÁL VIZUÁLNÍHO STYLU STAVEB PROŠEL AKTUALIZACÍ

Na webu naší organizace je k dispozici aktualizovaný manuál jednotného vizuálního stylu označení a prezentace staveb. Dokumenty v něm obsažené jsou upravené a navrženy tak, aby reflektovaly současné trendy, zároveň byly celkově jednodušší a pro vás jako uživatele celkově přívětivější. Manuál jasně definuje pravidla pro tvorbu, výrobu a používání všech prvků týkajících se označení staveb a pro prezentaci projektů Správy železnic. Je určen primárně pro spolupráci se zhotoviteli a grafickými firmami, ale může být užitečný pro všechny, kteří se podílejí na prezentaci našich stavebních projektů.

V LESÍCH PŘIBYLO 6 500 SAZENIC STROMŮ

Po roce opět vyměnili zaměstnanci OŘ Plzeň kanceláře za les a vyrazili sázet stromky. Ve dvou lokalitách u Písku a Stříbra jich vysadili téměř 6 500. V krásný podzimní den nasadili vysoké tempo a díky tomu v lesích přibylo 5 500 borovic, 500 lip, 250 buků a 250 jedlíček. Sázení se díky skvělé spolupráci s Lesy ČR uskutečnilo už počtvrté.



Student Cup letos zavítal do Hradce Králové

Již 11. ročník preventivně-bezpečnostní a vzdělávací akce Správy železnic se konal první říjnový den na sportovním stadionu HZS Královéhradeckého kraje. Tentokrát ve spolupráci s partnerskou školou SPŠ, SOŠ a SOU Hradec.

TEXT **David Janda**

Pro bezmála 300 dětí ze 7. až 9. tříd byl připraven bohatý program plný zábavy. Žáci si mohli vyzkoušet, jaké to je být výpravčím, mistrem tratí, elektrotechnikem

anebo technikem SZT. Drážní hasiči předváděli v rámci prevence bezpečnosti poskytnutí první pomoci. Zástupci partnerské školy představovali nabízené studijní

obory, od elektrotechnologie až po umělecké kovářství.

Všichni vítězové dostali medaili a diplom, ten nejšikovnější si z akce odnesl pohár generálního ředitele Správy železnic spolu s tabletem, vítězové jednotlivých disciplín získali bezdrátová sluchátka. Ceny převzali z rukou ředitele personálního odboru GŘ Pavla Kouckého a ředitelky Oblastního ředitelství Hradec Králové Pavly Kosinové.

Student Cup pořádáme od roku 2013 a od té doby jsme zavítali do řady měst v celé republice. Cílem této akce je pomoci žákům při výběru střední školy a motivovat je ke studiu technických oborů. Těm, kteří projeví nadšení pro techniku, představujeme i jejich možné budoucí uplatnění u Správy železnic.



UČITELÉ ZAVÍTALI NA PLZEŇSKÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ A NA TRIANGL

Celkem 23 učitelů základních a středních škol Plzeňského kraje se na začátku října zúčastnilo exkurze na plzeňském hlavním nádraží a na Ústředním stavědle Triangl. Program začal prohlídkou rekonstruované nádražní budovy, kde přednosta provozního obvodu Jaroslav Voldřich účastníky seznámil s historií železnice v Plzni od počátků v roce 1861 až do aktuálně zakončené modernizace železničního uzlu. Hlavní částí exkurze byla návštěva Ústředního stavědla Triangl s prohlídkou obou pracovišť pohotovostních výpravčích pro železniční uzel Plzeň a navazující tratě. Program byl zakončen na seřaďovacím nádraží, kde pedagogové sledovali posun přes svážný pahrbek a činnost kolejových brzd. Účastníkům byl také představen program exkurzí pro žáky 8. a 9. tříd v prostorách Správy železnic, který ihned našel odezvu a termíny letošních exkurzí se zaplňují.

Dětský sen dostal reálnou podobu muzea

Stanice Stupno nedaleko Rokycan má od září letošního roku novou atrakci – železniční muzeum připomínající historii lokálky Chrást u Plzně – Radnice. Zájemci ho najdou přímo v nádražní budově. Za jeho vznikem stojí Tomáš Benetka, železniční nadšenec a výpravčí z Boru u Tachova.

TEXT **Radka Pistoriusová**



artefakty související se železnicí a uvažoval o vlastním muzeu," usmívá se.

Náhoda tomu chtěla, že šel nakupovat do obchodu, který byl umístěn v nádražní budově ve Stupně a s prodejem končil. Využil příležitost, aby se jeho sen stal skutečností. Domluvil se se starostou Břas (Stupno je jeho částí), obec si pronajala prostory od Správy železnic a přeměna na muzeum mohla začít. Interiéry potřebovaly výraznější obměnu, kterou včetně nových podlah, rozvodů elektřiny nebo topení zajistila právě obec. A výpravčí Tomáš Benetka se postaral o exponáty.

Ve třech místnostech si návštěvníci můžou prohlédnout pult výpravčího s dopravním deníkem, železničářské uniformy, zásobník na lepenkové jízdenky, dobové fotografie, plány výhybek, historická razítka a mapy. K dostání jsou propagační materiály všech obcí ležících na trati Chrást – Radnice a dopravců, nechybí ani pohlednice a pamětní razítka. Vznik lokálky je spjatý s dolováním uhlí, proto jsou v muzeu k dispozici materiály k naučné stezce. Slavnostní otevření letos v září bylo spojené s oslavou 80 let existence zastávky Všenice.

Muzeum si návštěvníci zatím můžou prohlédnout po dva víkendy v měsíci. Letošní sezóna skončila v říjnu. Nadcházející zimní období využije Tomáš Benetka k dalšímu rozšíření a vylepšení expozice. Vznikne pokladna v podobě klasického výdejního okénka, přibude zavazadlová váha. Muzeum má své vlastní facebookové stránky, je na Instagramu a dalším krokem budou webové stránky. „Radnicko rozhodně stojí za návštěvu. Věřím, že nové vlaky RegioFox přilákají pěší i cykloturisty, a tedy i další návštěvníky muzea,“ říká závěrem Tomáš Benetka.



Tomáš Benetka se od dětství zajímal o železnici, především o lokálku z Chrástu do Radnic, jelikož dojížděl do Stupna na základní školu. Sbíral jízdenky, pohlednice, jízdní řády i předpisy a postupně se začaly nabalovat větší věci, jako návštěvnické uniformy, telefony nebo zařízení pokladen. „Po celý život jsem sbíral

Trat' Ejpovice – Radnice je v jízdním řádu pro cestující označena číslem 176. Provoz na úseku Ejpovice – Chrást u Plzně byl zahájen roku 1862, úsek do Stupna o rok později, do Radnic pak v roce 1893. Odbočka z Chrástu do Stupna se vybudovala kvůli těžbě uhlí ve Stupně a okolí. Zajímavostí trati je viadukt u Chrástu vysoký 25,7 metru a dlouhý 105 metrů, který překonává říčku Klabavu.

Prezentovali jsme se na Národním dni železnice

V polovině října se příznivci vlaků a kolejí sešli v České Třebové, kde se konal Národní den železnice. Šlo o náhradní termín, protože ten původní se odložil kvůli rozsáhlým povodním. Silné zastoupení zde měla i naše státní organizace.

TEXT **Tomáš Johánek**

Přímou v českořebovském depu byli asi nejvíce vidět naši hasiči se svou technikou a pak speciální drážní vozidla sloužící k diagnostice tratí a jejich údržbě. Zájem veřejnosti budily především drony drážních hasičů, které používají nejen při mimořádných událostech. Návštěvníkům prezentovali také své hasičské

vybavení a techniku. Na expozici drážních hasičů navázal VRT mobil, kde kolegové ze Stavební správy VRT trpělivě zodpovídali stovky dotazů týkajících se připravované výstavy vysokorychlostních tratí u nás.

A zapomenout rozhodně nemůžeme ani na speciální vozidla Správy železnic. Zájemci

si mohli prohlédnout například měřicí vůz pro kontrolu železničního svršku MVŽSv2. Součástí expozice naší organizace byla také motorová osobní drezína Warszawa, která v minulosti sloužila ke kontrolám drážního svršku a inspekčním cestám po československých drahách.



ČD TRAVEL



ZÁJEZDY NA ROK 2025

Již dnes můžete objednávat pobyty na rok 2025. Nabídka smluvních CK je ONLINE na našich nových webových stránkách. Ceny jsou aktualizovány každých 10 minut. Tedy pokud má například Čedok v nabídce Vietnam, pak jej nabízí i ČD travel za identickou cenu. Případné dotace pro rok 2025 můžeme následně KDYKOLIV od ceny odečíst – stačí si jen požádat u zaměstnavatele. Jedinou podmínkou je tedy objednat zájezd přes WEBOVÉ STRÁNKY ČD TRAVEL. Ano, je to opravdu tak snadné.

Vaše ČD travel



OKÉNKO
DRÁŽNÍHO
ÚŘADU

Požadavky na kompatibilitu vozidel jsou nově na webu Drážního úřadu

Pro bezpečný provoz vozidel jedoucích ze sousedních členských států EU do příhraničních stanic v České republice je kromě jiného nutné zajistit splnění požadavků na elektromagnetickou kompatibilitu mezi drážními vozidly a stávajícím zabezpečovacím zařízením. Aktuální požadavky správce infrastruktury na provoz vozidel zajišťujících z Rakouska, Německa, Polska a Slovenska do jednotlivých příhraničních stanic v oblasti použití Česká republika jsou nově k nalezení na stránkách Drážního úřadu v části Interoperabilita / Spolupráce se sousedními státy.

Při posuzování žádostí dopravců ze sousedních zemí, kteří chtějí na základě svého bezpečnostního osvědčení ze zahraničí zajižďet do našeho příhraničí, postupuje Drážní úřad podle uzavřených dohod o spolupráci. V případě Německa a Rakouska jsou stále v jednání, proto se postupuje individuálně.