

MODERNÍ ŽELEZNICE

TRATĚ ŘÍZENÉ PODLE D3 ČEKAJÍ ZMĚNY

S Miroslavem Jasenčákem nejen o změnách v řízení provozu na lokálních tratích

02

ARCHITEKTI NAVRHNOU PRVNÍ TERMINÁL VRT

Správa železnic vypisuje soutěž na podobu prvního terminálu Praha východ

06

HANÁCKÁ METROPOLE S VŮNÍ KVĚTIN

Šesté největší město v republice láká na nejrůznější aktivity a pamětihodnosti

08



FOTO Kamil Rodinger

Desítky miliard zajistí vyšší bezpečnost

Všechny tratě provozované Správou železnic jsou plně zabezpečené, provoz na nich je dán platnými předpisy, které se musí dodržovat. V následujících letech se má toto zabezpečení výrazně zvýšit, aby se maximálně potlačilo zejména možné selhání lidského faktoru.

TEXT **Tomáš Johánek**

Během letošního července se na české železnici stalo několik mimořádných událostí, jejichž společným znakem bylo selhání lidského faktoru. Nejvýznamnější nehodami byly srážky dvou vlaků u Perninku na Karlovarsku a u Českého Brodu ve Středočeském kraji, které si vyžádaly několik těžkých zranění a bohužel i tři lidské životy. Jedna z nehod se stala na trati se zjednodušeným řízením provozu, druhá na nejlépe zabezpečené trati u nás, která je součástí tranzitního železničního koridoru. Ukázalo se, že ani moderní systémy neumí zcela eliminovat selhání lidského faktoru, proto je nutné výrazně investovat do ještě lepšího

zabezpečení provozu, a to na tratích všech kategorií. „Jsme připraveni do roku 2040 investovat pět miliard korun ročně do zabezpečení všech železničních tratí v České republice, celkem by mohlo jít odhadem o 84 miliard korun. Na vybavení všech kolejových vozidel pak očekáváme rozpočet zhruba 23 miliard na deset let, tedy kolem dvou miliard ročně,“ řekl ministr dopravy Karel Havlíček po jednání nově ustavené pracovní komise ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu. Ta vznikla právě jako reakce na sérii mimořádných událostí.

Základem budoucího zabezpečení české železnice bude evropský systém ETCS, který momentálně

pokrývá 255 kilometrů železničních tratí. Dalších 206 kilometrů mezi Břeclaví a Petrovicemi u Karvinné je ve zkušebním provozu a 108 kilometrů mezi Přerovem a Českou Třebovou přibude ještě v letošním roce. Momentálně se tento systém instaluje na 107 kilometrech trati mezi Plzní a Chebem, pro několik dalších úseků probíhá projektová příprava. Ministr dopravy potvrdil, že od 1. ledna 2025 nebudou na vybrané koridorové tratě vpuštěny vlaky nevybavené palubní částí systému ETCS. Tento krok bude zásadním milníkem na postupné cestě k ETCS jako jednotnému zabezpečovacímu systému na celé železniční síti v České republice.

Systém ETCS by se měl postupně z tranzitních koridorů a dalších hlavních tahů rozšířit i na lokální tratě. Jednou z možných cest, jak na lokálních provozovaných v režimu D3 změnit úroveň zabezpečení, je implementace ETCS v takzvaném low-cost provedení (ETCS Efektiv). V této oblasti probíhá technický vývoj, který ještě není ukončen. Správa železnic se momentálně zabývá možností instalace tohoto jednoduššího technického provedení na trati Strakonice – Volary, kde je dnes zavedený zjednodušený způsob řízení dopravy.

OD POLOVINY SRPNA SE ZMĚNILA OHLAŠOVACÍ POVINNOST

Další reakcí na červencové mimořádné události, zejména pak na srážku vlaků u Perninku, je zavedení plošné ohlašovací povinnosti ve všech vlacích a dopravních, zpřehlednění instrukcí pro strojvedoucí, kontrola srozumitelnosti a jednotnosti písemných rozkazů nebo úprava předpisů pro regionální tratě označené jako D3. „Změnou D3 chceme vyloučit omyly personálu

JE NUTNÉ STRIKTNĚ DODRŽOVAT PŘEDPISY

Velký počet mimořádných událostí zejména během července ukázal na alarmující počet lidských pochybení. Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda proto vyzval dopravce i zaměstnance naší státní organizace k větší důslednosti, školení a dodržování předpisů. „Co můžeme udělat okamžitě, je apel na všechny zúčastněné strany v rámci železnice. Předpisy jsou jasně dané a jejich dodržování je základní, zcela nezbytný krok pro fungování železniční dopravy,“ uvedl.

ze stereotypního chování v tom smyslu, že všechny vlaky budou za vjezdu do dopravního D3 vždy a bez výjimky očekávat křížování nebo dostižení jiného vlaku. Další jízda bude možná jen po výslovném rozkazu k odjezdu dirigujícím dispečerem,“ vysvětluje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.



FOTO autor

SKONČILA OBNOVA KORIDORU NA JIHU ČECH

Na dalším úseku čtvrtého koridoru bude možné jezdit rychlostí 160 km/h. Jde o jeden z konkrétních přínosů dokončené modernizace dvoukolejné trati mezi Dynínem a Ševětínem. Díky přesunutí nástupiště v Dyníně a Neplachově také došlo ke zlepšení dostupnosti železnice pro obyvatele obou obcí. Modernizovaný úsek je nyní připravený na instalaci evropského zabezpečovače ETCS. Stavba probíhala od března 2018.

SPRÁVA ŽELEZNIC SE PODÍLÍ NA ZÁCHRANĚ HISTORIE



Ředitelé Národního technického muzea a naší státní organizace podepsali na počátku srpna v Železničním depozitáři NTM Chomutov memorandum o spolupráci, které potvrzuje společný zájem o dokumentaci a záchranu odkazu předcházejících generací v oblasti železnice. Podle generálního ředitele NTM Karla Ksandra je Správa železnic pro muzeum důležitým partnerem pro dokumentaci a popularizaci železniční historie i pro budování a doplňování železniční sbírky, která je největší státní sbírkou u nás.

NOVÁ TRATĚ NA KLADNO JE ZASE O NĚCO BLÍŽE K REALIZACI

Projekt modernizace trati z Prahy do Kladna s vybudováním odbočky na Letiště Václava Havla pokračuje. Momentálně se hledá zhotovitel dokumentace pro stavební povolení na rekonstrukci stanice Praha Masarykovo nádraží. Zahájení stavby s názvem Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží se plánuje v polovině roku 2022, její realizace potrvá do roku 2026. Úsek Praha-Ruzyně – Kladno již naopak svého dodavatele dokumentace pro stavební povolení získal, zahájení prací se předpokládá v závěru příštího roku, potrvají celkem tři roky.

Tratě řízené podle předpisu D3 čekají zásadní změny

Od poloviny srpna se výrazně mění způsob komunikace dispečerů s vlaky na tratích řízených podle předpisu D3. V blízké době se také výraznělepší zabezpečení těchto tratí. Jak? Na to jsme se zeptali náměstka pro řízení provozu Miroslava Jasenčáka.

TEXT | **Tomáš Johánek**

Letos v létě se stalo hned několik mimořádných událostí, jejichž příčinou bylo selhání lidského faktoru. Jak je na tom česká železnice z hlediska bezpečnosti a jak lze ještě více eliminovat lidskou chybu?

Myslím si, že česká železnice je na tom z hlediska bezpečnosti velmi dobře. K mimořádným událostem docházelo i v minulosti a ve většině případů to bylo selháním lidského faktoru. A i přesto, že vše z hlediska bezpečnosti železnice je řešeno legislativou a předpisy, nikdy nelze vyloučit podobné události, protože člověk není tvor neomylný. Proto jediným možným způsobem eliminace lidského faktoru je investice do infrastruktury s nejmodernější zabezpečovací technikou, kde musí být základní filozofií to, že technika hlídá člověka, aby neudělal chybu, ne opačně.

Od poloviny srpna se částečně změnil způsob řízení dopravy na tratích D3. V čem změna spočívá a jaké jsou možnosti dalšího zabezpečení těchto tratí?

Změna spočívá v zavedení ohlašovací povinnosti jednotným systémem „vždy a všude“. Všechny vlaky tak budou mít vždy a bez výjimky ve všech dopravních nařízenou ohlašovací povinnost, tedy komunikaci strojvedoucího s dirigujícím dispečerem (DD) řídícím dopravu. Strojvedoucí vlaku bude smět odjet z dané dopravní až po obdržení povolení k jízdě do následující dopravní. Dopravní jsou nádraží na tratích se zjednodušeným řízením dopravy, ve kterých je možné křížování protijedoucích vlaků či dostižení vlaků stejného směru, nejsou obsazené personálem řízení provozu. Až dosud byly ohlašovací povinnosti nařizovány jen tam, kde to bylo nezbytné z hlediska řízení dopravy, ostatní dopravní mohly vlaky projíždět bez ohlášení. Nová úprava přináší zejména pro strojvedoucí pravidlo: Jsem s vlakem v dopravní D3 = musím se ohlásit dirigujícímu dispečerovi. Pro zpravidelnění dopravy bude také zakázána jízda vlaků s náskokem, tedy v dřívějším čase, než stanovuje jejich jízdní řád. To se týká v zásadě vlaků nákladní dopravy, případně spojů neveřejné dopravy. Toto opatření má ryze organizační charakter, další možnosti zabezpečení tratí v režimu D3 spočívají v jejich technickém dovybavení a zabezpečení. Tratě v režimu D3 jsme rozdělili podle rozsahu zatížení a náročnosti řízení do třech kategorií, z nichž kategorií nejzatíženějších tratí D3 řešíme



FOTO: autor

**ING. MIROSLAV JASENČÁK
náměstek GŘ pro řízení provozu**

Narodil se v roce 1963. Vystudoval SPŠD v Košicích a následně VŠDaS v Žilině. Po ukončení studia pracoval pro ČSD, kde zastával různé funkce. Po příchodu na SŽDC v roce 2011 působil ve vedoucích pozicích řízení provozu na generálním ředitelství, Oblastním ředitelství Praha a na Centrálním dispečerském pracovišti Praha. Od listopadu 2018 je náměstkem GŘ Správy železnic, státní organizace, pro řízení provozu.

v současné době s úsekem provozuschopnosti tak, abychom je mohli co nejrychleji dovybavit zařízením, které zvýší bezpečnost na těchto tratích, případně nám dokonce umožní některé převést do režimu D1.

Neobáváte se přílišného zatížení dirigujících traťových dispečerů v situaci, kdy se výrazně zvýší intenzita jejich kontaktu se strojvedoucími? Budete nějak posilovat služby dispečerů, případně upravovat jejich pracovní dobu (délka přestávek apod.)?

Zavedení ohlašovací povinnosti jsme samozřejmě komunikovali s jednotlivými oblastními ředitelstvími – úseky řízení provozu a jsme si

vědomí toho, že u některých postů DD dojde k nárůstu komunikace se strojvedoucími, a tím i ke zvýšení časové náročnosti, což může způsobit v některých případech i zpoždění vlaků. Co je ovšem prioritou v této chvíli? Vyšší bezpečnost a větší přehled o poloze vlaku na trati D3, nebo včasnost? Provozní aplikace, kterou má k dispozici DD, mu tímto opatřením umožní lepší přehled o pohybu vlaků na trati D3 a samozřejmě je teď prioritou bezpečnost, ne případné zpoždění vlaku. V tomto duchu byly dány i pokyny na jednotlivá OR a dispečerské aparáty CDP. Samozřejmě, že budeme situaci po zavedení změny neustále ve spolupráci s OR vyhodnocovat a případně přijímat další opatření, zejména ve vztahu k DD.

Nedávno jste oslovil dopravce a kraje s tím, že by bylo potřeba maximálně odbourat výjimky z rutinního provozu. Znamená to, že by se měl omezit provoz například turistických linek jezdících třeba jen o víkendů? Jaká je reakce dopravců a objednatelů?

Ne, neznámá to, že by se měl omezit provoz turistických, nebo jiných linek. Takhle to bohužel bylo podáno v některých médiích a na to konto se na různých diskuzních fórech rozpoutala proti naší organizaci a také proti mé osobě doslova štvavá a urážlivá kampaň. My jsme

tím dopisem pouze chtěli vyzvat dopravce a objednatele k tomu, aby se zamysleli do budoucna nad změnou dopravních modelů na tratích D3 v tom smyslu, aby doprava na nich byla co nejvíce pravidelná, a tím byla maximálně potlačena možnost lidského omylu. Na nepravidelnost jízdy vlaků na D3 (tedy že jezdí pouze v určité dny), a tím připuštění větší možnosti chyby lidského faktoru mimochodem upozorňovala po mimořádné události u Perninku i samotná média. Zavedení určité pravidelnosti do dopravy na těchto tratích přece automaticky neznamená redukci spojů. Takže se nikdo nemusí bát, že přestane jezdit na výlety. Myslím si, že určitou pravidelnost (ale chápu, že ne všude), samozřejmě po dohodách s objednateli, zavést lze. Určitě by to přispělo ke zvýšení bezpečnosti provozu a opakují znovu, že cílem tohoto dopisu v žádném případě nebyl záměr redukce vlakových spojů. Shodou okolností v současné době běží jednání s jednotlivými objednateli, kterého se za Správu železnic účastní ředitel Odboru jízdního řádu a se všemi otvírá i téma zaslaného dopisu, kde jim vysvětluje, co tím bylo myšleno, a zatím na žádném z těchto jednání jsme neznamenali negativní reakci. Dokonce máme od jednoho z objednatelů jako reakci i oficiální dopis s velmi vstřícnou odezvou a příslibem budoucí spolupráce v tomto směru.





FOTO archiv Správy železnic

Další spoty varují před zbytečným riskováním

Během července prezentovala naše státní organizace na sociálních sítích další čtveřici preventivních spotů, jejichž cílem je upozornovat na situace, které se na železnici dějí dnes a denně a přitom by se vůbec stávat neměly. Jednotlivé spoty jsou zaměřené na nerespektování výstražného znamení na železničních přejezdech, přecházení kolejí mimo přechody, vstupování do kolejiště v místech, kde to není dovoleno, či objíždění stažených závor. Nedodržování předpisů, risk a zbytečný hazard vedou ročně k desítkám zmařených lidských životů či v lepším případě těžkých úrazů. Pár ušetřených sekund či minut za to rozhodně nestojí.

Letošní bezpečnostní kampaň navázala na velmi úspěšnou loňskou, vybrali jsme nosná témata zaměřená na problematiku bezpečnosti na železnici a vycházeli při tom z českých realit. Všechny spoty jsou k dispozici na sociálních sítích (Facebook, Instagram a YouTube) i na webu Správy železnic v sekci Bezpečná železnice. V průběhu příštích měsíců je také využijeme v rámci preventivních akcí určených pro teenagery.

Skončila ražba nového tunelu Mezno

Modernizace čtvrtého železničního koridoru v úseku Sudoměřice – Votice postupuje do další fáze. Za účasti vicepremiéra a ministra dopravy Karla Havlíčka a generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody byla slavnostně ukončena ražba tunelu Mezno.

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

Ražba 840 metrů dlouhého tunelu začala vloni v září z výjezdového (pražského) portálu. Ražen byl tzv. Novou rakouskou tunelovací metodou. Ta spočívá v mechanickém rozpojování horniny a jejím následném jištění primárním ostěním, kterým se aktivují základní vlastnosti horninového masivu. Tunel Mezno je delším ze dvou budovaných na trati Sudoměřice – Votice. Součástí modernizace je i tunel Deborec s délkou 660 metrů, který byl slavnostně proražen letos v únoru.

„Čtvrtý koridor z Prahy na jih Čech je ukázkou toho, jak vypadá v praxi zrychlování na české železnici. Díky budování dlouhých přeložek s tunely a estakádami můžeme napřimovat koleje, což se pozitivně odráží ve zvyšování traťové rychlosti. Cesta vlakem z Prahy do Českých Budějovic tak potrvá méně než hodinu a půl,“ říká ministr dopravy Karel Havlíček.



Modernizace trati Sudoměřice – Votice je jednou z posledních součástí souboru staveb na čtvrtém tranzitním koridoru, který spojuje Německo a Rakousko přes Děčín, Prahu a České Budějovice. Kromě dvou jmenovaných tunelů přibude na dosud jednokolejném úseku druhá kolej a také nová železniční stanice Červený Újezd. Dokončení projektu se předpokládá v roce 2022.

Trasa, která z velké části vybočí ze stávajících stopy, bude o dva kilometry kratší než dosud. Zhotovitelem stavby je společnost OHL ŽS, která realizovala i předešlý úsek Tábor – Sudoměřice se Sudoměřickým tunelem.

Úsek ze Sudoměřic u Tábora do Votic je součástí čtvrtého tranzitního železničního koridoru, jehož modernizace začala v roce 2005. V současné době jsou již dokončené ucelené úseky ze Ševětína do Soběslavi, z Doulb u Tábora do Sudoměřic u Tábora, z Votic do Prahy-Hostivaře a také koleje v železničním uzlu České Budějovice. V plném proudu jsou práce v pražském železničním uzlu, kde vzniká čtyřkolejná trať mezi stanicemi Praha-Hostivař a Praha-Vršovice, a na modernizaci úseku ze Soběslavi do Doulb u Tábora. Jako poslední přijde na řadu připravovaná přestavba části koridoru z Nemanic do Ševětína.



„Trať ze Sudoměřic do Votic bude po dokončení prací vedena téměř v celé délce po přeložce. Díky narovnání oblouků po ní budou vlaky v budoucnu jezdit rychleji než 160 km/h, což je v současnosti maximum na české železnici,“ popisuje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Vlaky v Pardubicích budou rychlejší a tišší

Zahájení modernizace železničního uzlu Pardubice již nic nebrání. Vlaky při průjezdu stanicí ztichnou a zrychlí. Součástí stavby je i bezbariérově přístupná lávka pro pěší, která propojí přednádražní prostor se čtyřmi nástupišti a jižní částí města.

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

„Modernizovaná stanice za více než šest miliard korun přinese kromě vyšší bezpečnosti železniční dopravy také výrazně vyšší pohodlí pro cestující. Budou moci využívat nový staniční mobiliář nebo informační systém, který plně odpovídá zavedeným standardům moderního cestování. Jistě také ocení rekonstruované podchody s výtahy nebo eskalátory, díky kterým se dostanou pohodlně až ke svému vlaku,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Komplexní modernizací projde i kolejiště, především železniční svršek a spodek, a také řídicí dispečerské stanoviště. Navržené řešení umožní výhledově bezúvratové propojení s tratí Chrudim – Pardubice-Rosice nad Labem. O vyšší bezpečnost se postará nové staniční zabezpečovací zařízení. Ovládat ho budou dispečeré z Centrálního dispečerského pracoviště v Praze.

V rámci stavby se na pardubickém hlavním nádraží také počítá s rozšířením evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS a úpravou zařízení pro automatické vedení vlaku AVV. I díky těmto úpravám se ve stanici zvýší traťová rychlost až na 160 km/h. V současné době je v hlavních průjezdných kolejích 100 km/h, ve směru na Rosice nad

Labem dokonce jen 40 km/h. Jízda vlaků bude navíc ztichlejší, a to díky použití pružného upevnění kolejnic k pražcům.

V průběhu stavby dojde i na modernizaci stávajících a výstavbu jednoho nového nástupiště včetně zajištění bezbariérových přístupů. Všechna nástupiště budou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice, tedy v úrovni podlahy moderních železničních vozů, což značně usnadní nástup a výstup z vlaku. Stanice bude také vybavena novým orientačním systémem, rozhlasem a zvukovými majáčky pro nevidomé.

Ještě v letošním roce začne také oprava památkově chráněné výpravní budovy pardubického nádraží. Obálka budovy se dočká kompletní obnovy – tedy nových oken a dveří, střeš a fasády včetně původního keramického obkladu, to vše za přísného dohledu památkářů. Interiéry budou v co největší míře uvedeny do původního stavu, ale za splnění požadavků kladených na budoucí využití. Velkým přínosem pro cestující bude nejen bezbariérový přístup do všech částí budovy včetně hygienického zázemí. Rekonstrukce objektu skončí na přelomu let 2024 a 2025. Stavba bude rozdělena na etapy tak, aby se minimalizoval negativní dopad na cestující.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

V Hradci Králové si můžete sami postavit vlakovou cestu

Chtěli byste vědět víc o sdělovací a zabezpečovací technice na železnici? Toužili jste si někdy vlastnoručně vyzkoušet, jak taková technika funguje? Není problém, přijďte do Muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky v Hradci Králové.

TEXT **Tomáš Johánek**

Telegrafní a telefonní přístroje, prostředky pro návěstění, zařízení na ovládání výměn a zabezpečování jízdních cest a spoustu dalších exponátů si můžete v tomto muzeu nejen prohlédnout, ale doslova i osahat, případně vyzkoušet jejich funkci. Exponátů je zde několik stovek a další stále přibývají. Většina jich je vlastních, některé jsou pak zapůjčené z Národního technického muzea.

Původní muzeální expozice byla zpřístupněna veřejnosti v roce 1988 ve Vidnavě, do východočeské metropole se přestěhovala v roce 2001,

zázemí našla v areálu společnosti Signal Mont s.r.o. Její zaměření je velice široké, zaznamenává vývoj sdělovací a zabezpečovací techniky od prvopočátků až do současnosti. Návštěvníci zde najdou i původní koš z tehdejších košových návěstidel, která sloužila jako optický telegraf, později i jako návěstidla pro jízdu vlaku. Nechybí zde například ani původní pyramidové vzdálenostní návěstidlo z éry, kdy neexistovaly předvěsti a tato návěstidla se umísťovala obvykle na 500 až 600 metrů před krajní výhybkou stanice,

aby vlak případně stačil před touto výhybkou zabrzdit.

VÝSTAVNÍ SÁLY PLNÉ NEJRŮZNĚJŠÍCH ZAJÍMAVOSTÍ

Exponáty muzea jsou rozdělené do osmi sálů, velmi atraktivní je pak určitě i venkovní expozice, která soustřeďuje ukázky staničních, traťových, přejezdových a spádo-vištních zabezpečovacích zařízení. Konkrétně jde například o mechanická i světelná návěstidla či různé druhy přejezdových zařízení, většina jich je zcela funkčních. Ale pojďme



Takto vypadala dopravní kancelář na jednokolejné trati v první polovině 20. století.



Toto elektromechanické stavědlo sloužilo původně ve stanici Žamberk.

zpátky do interiéru. Expozice je řazená podle jednotlivých epoch železnice, na počátku prohlídky se tedy ocitáme v polovině 19. století, kdy začal rozvoj železnice na našem území. K vidění jsou zde první akustické (zvonky) i optické návěstní prvky (ručkové buzoly, návěstní klapky). K dorozumívání mezi strážníky trati tehdy sloužily praporece a terče či trubky. Dopravní kancelář v jednom z dalších sálů představuje původní typické vybavení dopravní kanceláře nácestné stanice na jednokolejné trati z 1. poloviny 20. století (místní přestavování výhybek, výměnové zámky, ústřední zámek s klíčem pro uvolnění pák návěstního kozlíku, telegraf, telefon).

DŮKAZY UMU NAŠICH PŘEDKŮ

Patrně nejpůvodnější a také pro řadu návštěvníků jistě nejzajímavější částí expozice jsou jednotlivá zabezpečovací zařízení, kterých je zde k prohlédnutí a hlavně k vyzkoušení hned několik. Nechybí zde

nejstarší mechanická stavědla, dále elektromechanická až po ukázkou dnešních moderních elektrodynamických, kde se výhybky přestavují díky elektromotorickým přestavníkům. V největší hale je v činnosti zařízení Einheit s mohutným stavědlovým přístrojem a řídicím přístrojem Rank. Je zde i unikátní klikový řídicí přístroj pro malé stanice. Na své si přijdou i příznivci sdělovací techniky. K vidění je například přenosný telefonní přístroj návěstního mistra ze začátku předchozího století, který měl k dispozici i zařízení pro telegrafii. Jsou zde i další telegrafní přístroje, telefonní přístroje, selektory, dálnopisy, zapojovače, přenosová zařízení i kompletní telefonní ústředna.

Zkrátka návštěva muzeální expozice v Hradci Králové určitě stojí za to, do konce října zde mají otevřeno ve čtvrtek, pátek a sobotu od 9 do 17 hodin. Muzeum najdete v Kvdlinovské ulici, v areálu společnosti Signal Mont.



Venkovní expozice zachycuje například vývoj mechanických i světelných návěstidel.

NKÚ: Stav budov se po rekonstrukci výrazně zlepšil

Zveřejněním kontrolního závěru skončila kontrola NKÚ č. 19/16 Rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží, která v naší organizaci probíhala od srpna 2019 do února 2020. Z výsledků vyplývá, že se záměr projektu podařilo naplnit.

TEXT **Petra Kunešová**

Cílem kontroly bylo prověřit, zda systém poskytování peněžních prostředků určených na rekonstrukci a revitalizaci osobních nádraží zajišťuje jejich účelné a hospodárné využití a naplňování stanovených cílů. Výchozím záměrem poskytnutí peněžních prostředků bylo

přizpůsobit osobní nádraží vysokým nárokům současné doby. Revitalizací měly projít staré, nevyhovující budovy osobních nádraží, které byly často ve špatném stavu. Tento základní záměr a další stanovené cíle v koncepčních dokumentech zpracovaných Správou železnic

a Ministerstvem dopravy byly u 24 kontrolovaných akcí naplněny.

Z kontroly vyplynulo, že Správa železnic čerpala peníze zpočátku pomaleji, než předpokládala.

Důvodem bylo zejména nezajištění stavební připravenosti ze strany předchozího vlastníka a průtahy ve stavebních nebo zadávacích řízeních. Správa železnic v rámci

významné organizační změny probíhající na podzim 2018 zrušila samostatný úsek správy majetku. Nově se správa výpravních budov logicky začlenila do struktur organizace. Následující komplexní revize celého plánovaného rozsahu rekonstrukcí nádražních budov přinesla zrychlení přípravy i realizace modernizace.

Další potenciál ke zlepšení spatřuje NKÚ ve stanovení jednoznačnějších parametrů k hodnocení ukončených rekonstrukcí a revitalizací nádražních budov. NKÚ provedl kontrolu na místě v několika železničních stanicích a konstatoval, že stavebně-technický nebo provozní stav těchto budov se po rekonstrukci výrazně zlepšil. U některých prověřovaných oprav a rekonstrukcí zjistil NKÚ dílčí nedostatky, které se týkaly například nedodržení smluvních podmínek či chyb ve fakturaci.

FOTO archiv Správy železnic



Žitavsko-liberecká dráha

O železnici mezi Libercem a Žitavou se spekulovalo již na počátku 40. let 19. století při plánování dráhy pražsko-drážďanské. Vybrána byla sice trasa podél Labe, nicméně již v roce 1853 podepsalo Rakousko a Sasko mezistátní dohodu o dráze spojující oba státy právě údolím Lužické Nisy.

TEXT **Marek Binko**

Toto druhé spojení Vídně a Drážďan vedlo poněkud klikatou cestou přes Jihlavu a Hradec Králové, tedy tratěmi Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB) a sesterské Jihoševeroněmecké spojovací dráhy (SNDVB). Úsek ze Žitavy do Liberce postavila Žitavsko-liberecká železniční společnost (ZRE) s 90procentní majetkovou účastí saského státu v letech 1855 až 1859. Provoz zajišťovaly Saské státní dráhy, v letech 1920 až 1945 Německá říšská dráha. Vlastnictví tratě se změnilo v roce 1905, kdy Sasko společnost ZRE zestátnilo, samozřejmě včetně úseku na českém území. Po skončení 2. světové války se vlastnictví dráhy opět změnilo, česká část připadla Československu a krátký úsek na nově vzniklém polském území Polsku.

Liberecké nádraží bylo společné pro SNDVB i ZRE, vlaky sem nejdříve přijely 1. května 1859 od Pardubic a o sedm měsíců později od Žitavy. Očekávanému významu železničního spojení, který se však kvůli horší trase oproti Severní státní dráze nikdy nenaplnil, odpovídalo velkorysé stavební řešení tratě. Železniční spodek je od počátku připravený na položení druhé koleje včetně mostů přes Lužickou Nisu, kterých je na trati šest. Největším je s 39 kamennými oblouky, délkou 745 metrů a výškou 18 metrů viadukt na dnešní hranici Německa a Polska, na našem území je to pak s délkou 225 metrů viadukt v Machnině. Na trati jsou od počátku dvě mezilehlé stanice, Hrádek nad Nisou a Chrastava, s výpravními budovami v klasicistním slohu postavenými podle stejného plánu. Obě stanice byly



FOTO autor

Moderní železnice

v letech 1910 až 1911, respektive 1915 až 1916 doplněny ostrovním nástupištěm s podchodem. Spolu s atypickým tvarem kolejiště jsou dosud na našem území ojedinělým dokladem německé školy železničního stavitelství, která je na rozdíl od našich a rakouských zvyklostí typická velkorysejším dimenzováním, mimoúrovňovými řešeními nebo paralelními cestami ve zhlavích. Dalším zajímavým stavebním

objektem nesoucím německý rukopis je budova zastávky v Chotyni z roku 1920, postavená ve stylu horské chaty.

V posledních letech dochází k postupné modernizaci tratě včetně zvyšování rychlosti. V blízké době přijdou na řadu i kolejiště a nástupiště v Hrádku nad Nisou a Chrastavě, které tak ztratí svůj typicky německý charakter.

Co se děje v regionech

CESTUJÍCÍM SLOUŽÍ NOVÉ ODBAVOVACÍ PROSTORY V HAVÍŘOVĚ



Rekonstrukce výpravní budovy ve stanici Havířov je přibližně ve své polovině. Cestujícím začaly sloužit nové odbavovací prostory, které vznikly v dosavadní provozně-administrativní části. Tím zároveň skončila první část stavebních prací, které probíhaly od loňského roku.

První etapa renovace památkově chráněné budovy zahrnovala především vybudování nové odbavovací haly pro cestující a zázemí pro dopravce. „Odbavovací hala vznikla odborným vybouráním stávajících konstrukcí, což ve výsledku umožnilo vytvořit zcela novou dimenzi tohoto nepříliš velkého prostoru. Díky tomu je vzdušná a navozuje pocit volnosti,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Současně s dokončením první etapy byl zřízen provizorní přístup cestujících na jednotlivá nástupiště. Vzhledem k tomu, že město Havířov souběžně provádí přestavbu autobusového terminálu, je trasa provizorního přístupu vedena od zastávek autobusů kolem výškového obytného domu

ke stávajícímu staveništi a odtud podél kolejí k výpravní budově.

V souvislosti se zahájením navazující etapy prací nebude přístupná původní odbavovací hala ani vstup do podchodu. „Tento provizorní stav měl podle projektu trvat do konce stavby, který je naplánovaný na květen příštího roku. Nicméně zhotovitelé firmy přislíbily urychlit práce tak, aby zkrátily dobu, kdy bude nutné využít provizorní přístupy na nástupiště, minimálně o tři měsíce, tedy do února,“ vysvětluje Jiří Svoboda. Jak dodává, v únorovém termínu by měl být dokončen také přednádražní terminál.

Druhá etapa prací zahrne kromě rekonstrukce vstupu do podchodu také vybudování WC pro veřejnost. Dále dojde k výměně střešního pláště za současného zachování stávajícího podhledu. Budova dostane novou skleněnou fasádu na obou průčelích objektu a vymění se rovněž okna.

Foto přibližuje stav současné odbavovací haly před a po rekonstrukci.

STANICE LETOHRAD MÁ NEJEN MODERNÍ NÁSTUPIŠTĚ



Na začátku července slavnostně skončila modernizace železniční stanice Letohrad v Pardubickém kraji. Práce zde probíhaly od loňského března, jejich výsledkem jsou mimo jiné moderní nástupiště umožňující pohodlný nástup do vlaků. Největším přínosem pro obyvatele města pak bylo vybudování podchodu pod celým kolejištěm stanice,



FOTO archiv Správy železnic (4x)

který zajistil přímý přístup do místní části Kunčice.

Přestavba železniční stanice Letohrad přinesla vyšší kapacitu dopravní cesty a současně snížení hluku od projíždějících vlaků. Rychlost v hlavních dopravních kolejích se přitom zvýšila na 80 km/h. Rekonstrukcí prošlo jak kolejiště stanice, tak i trolejové vedení.

Cestujícím začalo sloužit nové ostrovní nástupiště, které doplnila dvě jednostranná nástupiště. Pod celým nádražím se vybudoval podchod. Přístup k vlakům je bezbariérový, osoby se sníženou pohyblivostí či s dětskými kočárky mohou použít výtahy. Na opačné straně stanice, než je výpravní budova, vznikla nová parkovací místa pro cestující.

Stanice získala rovněž nový kamerový a informační systém. Rekonstruováno bylo i několik železničních přejezdů. Tři byly doplněny závorami, další dva ve směru na Žamberk jsou nově zabezpečené světelnými výstražníky.

PARKOVIŠTĚ P+R V LYSÉ NAD LABEM JIŽ VYUŽÍVÁ VEŘEJNOST

V polovině srpna se slavnostně otevřelo nové parkoviště P+R u nádraží v Lysé nad Labem. Projekt začal vznikat už před deseti lety ve spolupráci ČD a Středočeského kraje.

Na nějaký čas skončil v archivu. Ledy se pohnuly až po zvolení Karla Otavy do funkce starosty před čtyřmi lety. Za velkého úsilí se městu podařilo vše dotáhnout do zdárného konce. Parkoviště se 156 parkovacími místy slouží i obyvatelům okolních obcí, kteří využívají veřejnou hromadnou dopravu při cestě do zaměstnání, do škol, za kulturou atp. Cena této významné investice byla 41 milionů korun, z toho 36 milionů korun činila dotace z EU. Informační tabule o počtu volných míst na parkovišti jsou nainstalovány na vjezdu a na příjezdech do města. Stejnou informaci si bude možno najít na mobilní aplikaci. Již od roku 2017 slouží v Lysé nad Labem cyklistům cyklověž, která si velice rychle našla své uživatele. „Protože je často plná, přistoupilo město k projektování druhé cyklověže na Litolské straně podchodu. Stavba byla zahájena letos v červnu a vše směřuje k tomu, že koncem září 2020 bude s využitím 90procentní dotace uvedena do provozu,“ říká Karel Otava, starosta a celoživotní železničář.



FOTO Město Lysá nad Labem



NOVÁ VES U ČESKÝCH BUDĚJOVIC – ČESKÉ BUDĚJOVICE

26. června

Před polednem se na železničním přejezdu mezi stanicemi Nová Ves u Českých Budějovic a České Budějovice střetl osobní automobil Škoda Fabia s Os 2158, kterým byla elektrická jednotka řady 650. Při střetnutí byl usmrcen řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 2,55 milionu korun.

PERNINK – NOVÉ HAMRY

7. července



FOTO archiv O18 eŘ SZDC

V odpoledních hodinách se mezi dopravami D3 Pernink a Nové Hamry čelně srazil Os 17110 (motorová jednotka řady 814 Regionova) s protijedoucím vlakem Os 17113 (motorová jednotka řady 844 Regio Shark). Při srážce došlo k usmrcení dvou cestujících, k těžkému zranění čtyř dalších a jednoho zaměstnance dopravce. Lehce zranění pak byli další dva cestující a dva zaměstnanci dopravce. Škoda byla předběžně vyčíslena na 20 milionů korun.

PRAHA-BĚCHOVICE

10. července

Ve stanici Praha-Běchovice se odpoledne srazil R 989 (lokomotiva řady 362 a sedm osobních vozů) s Os 8856, tvořeným elektrickou jednotkou řady 471 City Elefant. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 5,5 milionu korun.

ÚVALY – ČESKÝ BROD

14. července



FOTO archiv O18 eŘ SZDC

Ve večerních hodinách se u Českého Brodu srazil Os 9359 (elektrická jednotka řady 471 City Elefant) s koncem nákladního vlaku Nex 60051 (lokomotiva řady 163 a tři poštovní vozy). Při srážce byl usmrcen strojvedoucí dopravce, deset cestujících se zranilo těžce a dalších 13 lehce. Škoda byla předběžně vyčíslena na 45,6 milionu korun.

BOROHRÁDEK – ČERMNÁ NAD ORLICÍ

21. července

Odpoledne se na železničním přejezdu mezi stanicemi Borohrádek a Čermná nad Orlicí střetl osobní automobil Volkswagen Caddy se spěšným vlakem 1797, který tvořila lokomotiva řady 163 a dva osobní vozy. Při střetnutí byla usmrcena řidička automobilu a její spolujezdkyně. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 530 tisíc korun.

První tuzemský terminál VRT čeká na svého architekta

Na první svezení vysokorychlostními vlaky si cestující ještě několik let počkají, brzy však bude známá podoba prvního terminálu, který má podle současných plánů vyrůst do roku 2028 na okraji hlavního města. Architektonická soutěž se má vypsat na počátku září.

TEXT **Ing. arch. Matyáš Hron a kolektiv PVRT**

Architekti, urbanisté a dopravní inženýři budou mít za úkol navrhnout přesné umístění a vnější i vnitřní podobu nového terminálu vysokorychlostní železnice na okraji Prahy. Terminál by podle zadání měl zahrnovat i záchytné parkoviště pro tři tisíce automobilů a přímé napojení na regionální autobusovou dopravu. Vítězný návrh, který vzejde ze soutěže, představí Správa železnic na počátku příštího roku.

TERMINÁL PRAHA VÝCHOD

Chystaný terminál s pracovním názvem Praha východ bude sloužit zejména obyvatelům severovýchodní části Středočeského kraje a přilehlých oblastí hlavního města. Smyslem vybudování této periferní stanice je především umožnit, aby v okolí žijící obyvatelé mohli využít benefitů vysokorychlostní železniční dopravy bez nutnosti zajíždět do centra metropole. Terminál tak nabídne rychlé vlakové spojení pro pravidelné dojíždění do centra Prahy a zároveň pohodlné spojení s Brnem, Ostravou, Drážďany a dalšími městy u nás i v zahraničí.

TYPY VYSOKORYCHLOSTNÍCH STANIC V EVROPE

Z vývoje vysokorychlostní železnice v Evropě vzešly tři základní typy stanic, na kterých vysokorychlostní vlaky zastavují. Základním typem jsou klasická nádraží tak, jak je známe z historie, která byla vybudována v centrech



FOTO Josef Novotný

měst a metropolí, jako jsou Paříž, Lille, Brusel, Lyon a další.

Druhým typem takových stanic jsou zcela nová městská nádraží, která jsou budována v centrech měst zejména na místech bývalých nákladních nádraží či brownfieldů. Tyto nové stavby jsou velmi náročné na výstavbu, neboť vedle komplikované logistiky při výstavbě uvnitř stabilizovaného intravilánu je nutné vzít v potaz i potřebu masivních investic do výkopu pozemků a zbudování navazující infrastruktury. I proto jsou tyto typy vysokorychlostních stanic v Evropě méně časté.

Jedním z příkladů úspěšné výstavby takového nádraží je stanice Lille-Europe, která je postavená na místě bývalého seřadovacího nádraží a na pozemcích armády poblíž starého vlakového nádraží Lille-Flandres. Trasování LGV Nord skrz centrum Lille bylo politickým zadáním od tehdejšího francouzského premiéra. Výstavba nádraží v centru si vyžádala značné vícenaklady (400 milionů tehdejších

franků). Bylo nutno změnit zákony, vykoupit pozemky od armády a přeložit dálnici. Investice do výstavby a souvisejících procesů se ale vyplatila. Kvalitní architektonický návrh od architekta Reme Koolhaase v kombinaci s vynikající dostupností a blízkostí centra dala postupně vzniknout nové moderní čtvrti, která od devadesátých let neustále expanduje. Dnes zde sídlí univerzita, na čtyři sta firem a na více než milionu čtverečných metrů nové zástavby v okolí stanice našlo práci přes čtrnáct tisíc lidí.

Posledním a nejčastějším druhem nových stanic pro vysokorychlostní železnici je však terminál vybudovaný takzvaně na „zelené louce“. Francouzi takovým nádražím přezdívali La Gare Betterave - tedy nádraží v řepném poli. Jejich výstavba je oproti jiným typům nádraží daleko jednodušší a levnější. Řešení navíc vyhovuje cestujícím, kteří přijíždí k vysokorychlostnímu vlaku auty.

Po vzoru francouzských stanic tohoto typu, jako jsou například nádraží Belfort-Montbéliard TGV (na fotografii) nebo Besançon Franche-Comté TGV, bude chystaný terminál Praha východ sloužit právě jako stanice vybudovaná na zelené louce, nabízející rychlé spojení všemi směry, bezproblémové parkování a přímé napojení na linky směřující do centra metropole. Stejně jako v případě zahraničních stanic budovaných na okraji metropolí je zde důvodný předpoklad, že bude také terminál Praha východ sloužit i jako impulz k rozvoji přilehlého okolí.

Křížovka o ceny

Opět hledejte dva názvy našich nádraží. Na vaše e-maily čekáme do 20. září na adrese:

redakce@szdc.cz. Trojice úspěšných luštitelů získá zajímavou knihu. Tajenka z června zněla: Peč, Nová Huť v Lužických horách, z prázdninového čísla

pak: Hrdlořezy, Břidličná lesy. Odměnu získali Ladislav Medek, Petr Langer, Věra Břízová, Jan Ortl, Ivan Čabala, Stanislav Orel, Alena Motýčková a Josef Krejčíř.

	SKŘÍTEK	DRUH GIBBONA	ANGL. ONEN	NĚM. MATEMATIK 16. STOL.	SLOVEN. ZÁPOR		VÝBORNÝ (EXPR.)	ŘÍMSKY 499	LEHKÉ VANUTÍ	CITOSLOVCE ÚDIVU	ČESKÝ ANGLISTA		ZAKLADNÍ ČÍSLOVKA	PŘEDLOŽKA S Z.PÁDEM	SÓJOVÝ SÝR	JMÉNO HERCE MONTANDA	NĚM. STUDENÝ
JMÉNO ZPĚVÁKA JOHNA						NEROST						KONTAKT					
FINSKÉ MĚSTO						DATA						POZŮSTALÁ					
						MILO						PŘÍSTAVNÍ HRAZE					
1. část tajenky								ZEJMÉNA						ŽLUČ			
								ZDÁNĹIVÉ						ANORG. SLOUČENINA			
	PLAT	UKAZOVACÍ ZAJMENO PNEUMATIKA (ZKR.)			EL. NABITÁ ČÁSTICE ZPÁTEČNÍK				SLOVEN. KVĚT	PŘEDLOŽKA			SOUČASNÝ NOVINÁŘ (VLADIMÍR)				NĚM. STARÁ
ZKR. MĚSTSKÉ POLICIE			NĚM. VÝCHOD	ZN. TERBIA	SPZ JABLONCE N. NISOU		NAHÝ LIDSKÝ MODEL				MPZ LAOSU				ZNAČKA JAPON. TISKAREN	HRDINA	TĚLESNĚ ZDRAV
							FR. ŘEKA				ODĚV						
2. část tajenky																	
PŘÍTOK MORAVY						ČISTIČI PROSTŘEDEK						ATOL V SOU- OSTROVÍ NÍZKÉ OSTROVY					
POMEZNÍ ROZHODČÍ (EXPR.)						NAVJET						ÚŘEDNÍ VÝNOS					

Železnice v procesu digitalizace

Budoucnost stavební dokumentace spočívá v digitalizaci, která se neobejde bez kvalifikovaných odborníků. Spoléháme i na absolventy partnerských škol. Pavla Válečka z odboru strategie jsme se zeptali na to, jak může práci projektantů zefektivnit BIM.

TEXT **Eva Rubešová**

Mohl byste čtenářům stručně vysvětlit, k čemu slouží BIM (Informační modelování staveb budov)?

Ude o proces, který provází celý životní cyklus stavby od předprojektové přípravy přes realizaci až po správu. Současně je to kvalitativně nový přístup ke způsobu pořizování a zpracování informací o stavbě v celém jejím životním cyklu se zásadním dopadem na přípravu, realizaci, provoz a údržbu stavby. Zásadní změna spočívá v digitalizaci komunikace, schvalovacích procesů a v používání informačních modelů staveb – BIM modelů. Ty si můžeme představit jako „digitální dvojče“, které sestává z jednotlivých parametrických prvků a jejich sestav. Ty jsou nositeli informací o vlastnostech definovaných podle potřeb uživatele (materiálové, konstrukční, investiční, provozní apod.). Jednotný jazyk při tvorbě těchto modelů zajišťuje datový standard, kterým je definována datová i obsahová struktura takových modelů a v něm vedených informací. Model je umístěn ve společném datovém prostředí a umožňuje tak oprávněným uživatelům vždy pracovat s aktuální verzí v rozsahu oprávnění daných jejich uživatelskou rolí. Jádrem toho všeho je společné datové prostředí (Common Data Environment, CDE). To umožňuje sdílení všech společných informací o stavbě.

Kdo všechno je součástí tohoto prostředí a má přístup k těmto informacím?

Do CDE vstupují postupně projektant, investor, dodavatel stavby,



FOTO archiv Správy železnic

správce, geodet, technolog a mnoho dalších. Ti všichni mají vždy k dispozici aktuální a kompletní informace, se kterými mohou pracovat a editovat je. Celý tým tak může pracovat on-line a současně. Správně navržený a důsledně dodržovaný datový standard zajišťuje kompatibilitu při předávání digitálních podkladů například v rámci územního plánování, jednotlivých stupňů schvalování stavby apod. Je tedy součástí eGovernmentu a je jádrem digitalizace stavebnictví v ČR.

Kolik lidí se BIM ve Správě železnic zabývá a odkdy tento prioritní program patří mezi běžnou agendu odboru strategie?

Projekt BIM běží od roku 2018 a v současné době čítá projektový tým implementace 6 lidí. Kromě nich je zde celá řada dalších kolegů napříč Správou železnic, která se

zabývá souvisejícími pilotními projekty. Implementace BIM mimo jiné zohledňuje další navazující projekty v oblasti digitalizace, jako je například Technický pasport infrastruktury (TPI), Digitální technická mapa (DTM) a další.

Jak vypadá proces implementace BIM ve Správě železnic? Můžete jej stručně popsat?

V první řadě jde o pilotní projekty, které slouží jednak k získání vlastních zkušeností, ale zároveň k ověření metodik SFDI. Mimo jiné i díky pilotním projektům máme možnost podílet se na tvorbě datového standardu, který probíhá v gesci SFDI. Vzhledem k tomu že tento datový standard budeme povinně implementovat do našeho prostředí, máme zájem maximálně ovlivnit jeho podobu tak, aby respektoval naše potřeby. V rámci CDE probíhá

specifikace požadavků na výběr softwarového řešení za účasti budoucích uživatelů. Aktuálním tématem se stává oblast lidských zdrojů. Nadefinovali jsme jednotlivé role pro budoucí uživatele a rozsah znalostí, které budou pro tyto role nezbytné. Ve spolupráci s personálním odborem bude pro BIM připraven vzdělávací program. V letošním roce se chceme více soustředit na osvětu zejména v jednotlivých organizačních jednotkách. Pokud shrnu stručně, co všechno musíme udělat do roku 2022, který vnímáme jako první velký milník, pak uvedu následující. Naučit se co nejvíce na pilotních projektech implementovat datový standard, zřídit a naučit se pracovat s CDE, upravit předpisovou základnu a připravit první skupinu zaměstnanců na práci s BIM.

Mají podle vás studenti vysokých škol k dispozici dostatečnou teoretickou průpravu tohoto programu? Jaká je vaše zkušenost se znalostmi studentů či absolventů vysokých škol v oblasti BIM?

Pokud hovoříme o studentech vysokých škol, tak ano. Dostatečnou teoretickou průpravu mají, s BIM se v rámci studia setkávají v dostatečném rozsahu. Chybí zkušenosti z praxe, ale tak je tomu ve všech oborech. Rádi bychom, aby BIM pronikl i do středoškolského vzdělávání. Máme v tomto směru nabídky na zajímavé projekty, o kterých jednáme a do kterých se rádi zapojíme, pokud budou reálné a přínosné.

Učitelé si během prázdnin zvyšovali odbornost

V rámci spolupráce se školami uspořádaly odbory personální a řízení provozu dvoudenní odborný seminář, jehož cílem bylo probrat zejména novinky v předpisech z oblasti řízení provozu.

TEXT **Eva Rubešová**

Ve dnech 11. až 12. srpna se v Rytířském sále generálního ředitelství naší organizace v Praze konal nultý ročník odborného semináře pro třináct vyučujících z partnerských středních škol, které jsou zaměřené na dopravní obor. Jeho cílem bylo seznámit účastníky se základními předpisy týkajícími se řízení provozu a obsluhy zabezpečovacího zařízení

i s novinkami či změnami v oblasti dokumentů a předpisů Správy železnic. Vzájemná spolupráce by měla přispět ke zvyšování kvality výuky a odbornosti na těchto školách i posílit popularizaci železniční dopravy.

Prvním den patřil Davidu Spisarovi, lektorovi a gestorovi předpisů Z1, Z2, Z3 a prováděcího opatření D5-2. Součástí doprovodného

programu byla exkurze na Centrálním dispečerském pracovišti v Praze (CDP), kde všechny přítomné uvítali náměstci ředitele CDP Tomáš Javůrek a Přemysl Plachý a provedli je celou budovou včetně dopravních sálů, a to jak cvičného, tak i těch ostrých. V rámci exkurze si postupně všichni mohli vyzkoušet práci traťového dispečera. Druhý den patřil předpisům D1, D3, D4 a jejich gestorce Marcelu Štrinclové. Ta po své obsáhlé prezentaci ještě dlouho a ochotně odpovídala na všechny dotazy, které jí dopravní



FOTO archiv Správy železnic

učitelé pokládali. Na ty, na které se nedostalo z důvodu omezeného času, budeme odpovídat postupně elektronickou poštou.

„Na základě vyhodnocení dotazníků spokojenosti účastníků pilotního odborného školení a po dohodě s kolegy z odboru řízení provozu jsme se rozhodli v tomto projektu dále pokračovat a plánujeme uspořádat pravidelný seminář alespoň jednou za rok. Naším cílem je navázat úzkou spolupráci mezi Správou železnic a partnerskými středními i vysokými školami technických a dopravních oborů. Díky tomu budou moct učitelé předávat svým žákům znalosti na takové úrovni, která se v budoucnu odrazí v jejich odbornosti, například při práci u správce železniční infrastruktury,“ dodala Jitka Češková, vedoucí oddělení vzdělávání personálního odboru.

PŘIPRAVUJEME KATALOG VYBRANÝCH PROFESÍ

Přidej se k nám! Jedno z hesel, které se často objevuje na nábořových letáčích a plakátech Správy železnic. Aby nejen žáci a studenti, ale i širší veřejnost věděla, co to vlastně znamená – přidat se k nám, rozhodli jsme se vydat katalog vybraných



FOTO archiv Správy železnic

profesí na železnici. Ten přibliží deset vybraných profesí, mezi které patří výpravčí, elektromontér, řidič speciálního hnacího vozidla, stavební dozor, specialista na digitalizaci staveb nebo návštěvní technik. Obsahem toho budou krátké anotace k vybraným povoláním v jazyce srozumitelném zejména pro laiky, a fotografie, které vystihují prostředí, ve kterém se daná profese nejčastěji pohybuje. Již brzy si budete moct katalog prohlédnout jak v tištěné, tak i elektronické podobě na intranetu a studentském webu.

Máme radost, že se do tohoto projektu zapojila také celá řada kolegů a kolegů z různých odborů a organizačních jednotek napříč naší organizací. Pracovní skupinu poháněl stejný cíl – popularizovat železnici a lidi kolem ní. Dobrá nálada a entuziasmus nechyběly ani na chvíli. Věříme, že se vám katalog bude líbit a hrdě jej budete ukazovat svým známým.

VZPOMÍNKA NA TOMÁŠE POŠTU

To, že knižní jízdní řád již přestal být onou nejčtenější a nejoblíbenější knihou v téměř každé domácnosti, již bereme jako přirozenou součást dnešní doby. O to více nás však zaskočil fakt, že již po několik dní není součástí našeho světa člověk s touto knihou spjatý jako nikdo jiný. 6. srpna nás opustil ing. Tomáš Pošta, s jehož jménem jsme se mohli po léta setkávat na stránkách „kursbuchu“ či oblíbené přílohové mapy. Jakožto zaměstnanec ČSD, ČD a nakonec SŽDC stál každoročně za nelehkým zrodem knižní podoby jízdního řádu, se samozřejmějším úsměvem na tváři se dokázal vyrovnat s každým rokem „ostřejšími“ termíny odevzdávky do tiskárny a nebylo pro něj problémem ani vyhovět požadavkům na opravy takřkajíc těsně před rotačkou. A většina z nás jistě pamatuje i onu titěrnou práci s papírovými změnami jízdního řádu, jejich úprava byla také jeho úkolem. Díky jemu patřil jízdní řád našich železnic, co se týče formální úpravy a absence faktických i pravopisných chyb, k evropské špičce. Tomáš Pošta již není mezi námi, jízdní řády v knihovnách přátel železnice ho však budou stále připomínat.

Hanácká metropole s vůní květin a tvarůžků

Šesté největší město v republice láká na nejrůznější aktivity a pamětihodnosti. A není to jen zoologická zahrada na Svatém Kopečku, výstaviště Flora nebo Sloup Nejsvětější Trojice, jak byste si možná mohli myslet.

TEXT | Jan Nevola

Každý železničář Olomouc zná, tedy alespoň na drážní mapě. Významnou křižovatkou totiž prochází hlavní koridor z Prahy do Ostravy. Vlaky vás odsud ale také dopraví do dalších částí úrodné Hané nebo do Jeseníků. Význam olomouckého uzlu potvrzuje i monumentální výpravní budova ze 30. let minulého století. Tu projektoval Antonín Parkman, který ji navrhl ve stylu socialistického realismu.

CENTRUM S VYHLÍDKAMI I ZAJÍMAVOU VILOU

Mé první kroky mířily samozřejmě do historického centra. Budova olomoucké radnice na Horním náměstí je v těchto dnech zakrytá plachtou, protože prochází rekonstrukcí. Neuvíďte tak ani orloj. Pokud chcete náměstí v celé své kráse vidět bez stavebního ruchu, vydejte se do Olomouce až na začátku příštího měsíce. Letošní novinkou je úprava okolí Sloupu Nejsvětější Trojice, nejvýznamnější olomoucké památky UNESCO. Sloup dostal bohatou květinovou výzdobu. Jestli mu sluší, si ale nejsem tak úplně jistý. Možná jsem jen konzervativní, na rozdíl od skupinky starších dam, které si výzdobu hlasitě pochvalovaly. Holt, proti gustu...

Pokud se nebojíte výšek, bude se vám v Olomouci líbit. Absence okolních kopců totiž zřejmě vedla místní ke zřízení vyhlídkových věží. Ne, to je samozřejmě nadsázka. V centru ale skutečně existuje několik budov, z kterých je možné vidět město jako na dlani. Kromě radniční vyhlídky si můžete vyjít točitým schodištěm i na věž kostela sv. Mořice nebo do zvonice kostela sv. Michala.

Při průchodu kolem nedalekého Arcibiskupského kněžského semináře mne ale zaujala další zajímavá olomoucká stavba – Vila Primavesi. Na první pohled nenápadná budova



Jupiterova kašna na Dolním náměstí je nejmladší z olomouckých barokních kašen.

ve stylu vídeňské secese toho v minulosti zažila mnoho. Severoitalský rod Primavesi si ji jako své sídlo vystavěl v roce 1906. Po vyhlášení Československé republiky ale o vilu přišel a ta začala fungovat jako soukromé sanatorium. Za komunismu byla budova dále využívána ve zdravotnictví a její stav se za tu dobu výrazně zhoršil. V 90. letech byla vila opuštěná, bez oken a zabezpečení. Po rozsáhlé rekonstrukci, kterou provedla nová majitelka na své náklady, fungují reprezentační prostory Vily Primavesi jako místo pro kulturní akce. V době mé návštěvy se ale žádné nekonaly. Pokud budete mít podobnou „smůlu“, vydejte se alespoň do veřejně přístupné zahrady. Je z ní krásný výhled na přilehlé Bezručovy sady.

MĚSTO PLNÉ FORTŮ

V Olomouci si přijdou na své i fanoušci vojenské historie. Dříve bylo sídlo arcibiskupství a dalších důležitých orgánů chráněno pevnostmi, jejichž zbytky jsou ve městě patrné dodnes. Procházka zabere několik hodin. Součástí opevnění byly takzvané forty, které byly rozmístěny po celém obvodu města. Nejzachovalější jsou Chálkovický nebo Křelovský. Druhý jmenovaný je navíc přístupný veřejnosti, a tak se nemusíte kochat jen zvenčí. Mou nejoblíbenější stavbou se ale bezesporu stal fort s označením XIII v městské části Nová Ulice. Je to krásná a impozantní stavba, která je rovněž otevřená pro veřejnost. Ve fortu byla za druhé světové války umístěna jednotka Hitlerjugend, která při osvobození města kladla odpor a na samém konci války tam vojáci popravili 17 vlastenců. Za návštěvu stojí i Korunní pevnůstka, kde v několika posledních desetiletích vznikla malá botanická zahrada a park.

TVARŮŽKY ROVNOU Z AUTOMATU

Historie ale už bylo i na mě moc. Chtěl jsem najít místo k odpočinku a osvěžení. Vydal jsem se proto do Smetanových sadů, které přiléhají ke známému výstavišti Flora. Teploty se v den mé návštěvy šplhaly ke 30 stupňům Celsia. Asi se shodneme, že v takovém počasí žádný bačůžkář nepohrdne dobře vychlazeným pivem

nebo limonádou. Zhruba uprostřed parku, navíc u fontány, stojí budka, která nabízí přesně takový sortiment. Usměvavá barmanka mi načepovala pivo se slovy, že mi udělá radost. Asi jsem vypadal upoceně.

Jestli vás po celém dni bude trápit hlad, hned vedle stánku je restaurace s kompletním menu. Ostatně v celé Olomouci narazíte na každém rohu na hospodu nebo restauraci. A vybírat můžete opravdu z kuchyní celého světa. Od české přes indickou až po italskou. Občas se možná budete divit, jak široké jsou možnosti využití tradičních olomouckých tvarůžků v pokrmech. Ty tady mají opravdu rádi. Důkazem je i automat na tvarůžky umístěný v budově radnice na Horním náměstí. A pozor, na světě jsou pouze dva takové stroje!

Pohyb po městě je díky husté tramvajové síti jednoduchý, a to i přesto, že v centru zrovna dělníci opravovali nejvytíženější trať. Vlastně nevadí ani vysoké teploty, které panovaly zrovna během mé návštěvy. Ve forttech je příjemný chládek, stejně tak ve velkých parcích, které jsou doslova uprostřed města. Až budete přemýšlet, jakým tuzemským výletem nahradíte třeba svou zrušenou dovolenou v zahraničí, Olomouc můžete v klidu zařadit do svých plánů. Nebudete litovat.



Vila Primavesi byla vystavěna ve stylu vídeňské secese.



Historická budova radnice pochází ze 14. století.



Dominantou Olomouce je katedrála svatého Václava.

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



ŘECKO

Kréta

DOPRAVA

letecky z Prahy, odlety ve středu a v sobotu

UBYTOVÁNÍ

apartmány a hotely

STRAVA

bez stravy nebo polopenze

VÍCE INFORMACÍ

- www.cdtravel.cz
- tel.: 972 243 051 (R. Hořejší)



OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Osvědčení o bezpečnosti

Agentura Evropské unie pro železnice přijala v souvislosti s pandemií COVID-19 dočasná opatření pro vydávání jednotných osvědčení o bezpečnosti. Materiál byl vydán pro případ, pokud by posouzení nemohlo být kvůli následkům koronaviru dokončeno před uplynutím platnosti osvědčení o bezpečnosti. V takových případech může orgán vydávající osvědčení o bezpečnosti zvážit krátkodobé alternativní metody posuzování nebo dohledu za účelem ověření. Alternativní způsoby mohou být ze strany úřadů vydávajících zmíněné osvědčení použity i v případech, byl-li plánován audit nebo návštěva na pracovišti subjektu žádajícího o osvědčení bezpečnosti.

Železnice a COVID-19

Evropské středisko pro prevenci a kontrolu nemocí (ECDC) společně s Agenturou Evropské unie pro železnice (ERA) doporučily železničním organizacím preventivní opatření, která pomáhají zmírnit pandemii COVID-19. Evropské instituce plně respektují vnitrostátní opatření jednotlivých zemí a navrhovaná opatření mohou být používána nad rámec. Doporučení lze najít na webech obou evropských institucí. Dotazy a zpětnou vazbu lze zasílat na covid-rail@era.europa.eu.

