



MODERNÍ ŽELEZNICE

ZÁSADNÍM ÚKOLEM JE ZVÝŠIT KAPACITU KLÍČOVÝCH TRATÍ

Nový předseda Správní rady Správy železnic Martin Červíček představuje své vize

02

S ROZVOJEM NÁDRAŽÍ POMŮŽE ZNALOST CHOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH

Data z pilotních projektů ukazují, jak a kdy jsou nejvíce vytížena vybraná nádraží

06

MUZEU V TELČI PODROBNĚ MAPUJE HISTORII MÍSTNÍ DRÁHY

Telč není jen renesanční perla Vysočiny, ale také sídlo železničního muzea

08



Výstup z nového podchodu na pražském hlavním nádraží

Končí modernizace dalších dvou úseků trati na jih Čech

V polovině září se rozjedou první vlaky po novostavbě trati mezi Soběslaví a Doubím u Tábora. Modernizace předposledního úseku čtvrtého koridoru mezi Českými Budějovicemi a Prahou tak míří do finále. Plný provoz po obou kolejích začne v listopadu.

TEXT **Tomáš Johánek**

Na počátku července se zprovoznila nová trať mezi Sudoměřicemi a Voticemi, byť částečně pouze po jedné koleji. Od 11. září začnou vlaky využívat další novostavbu u Soběslavi. Na jižní větvi čtvrtého koridoru tak zůstane poslední nezrekonstruovaný úsek, a to z Nemanic (součást Českých Budějovic) do Ševětína. Stavební práce mezi Soběslaví a Doubím jdou postupně do finále. Během srpna se v celém úseku dokončila druhá traťová kolej, probíhaly práce na trakčním vedení a zabezpečovacím zařízení, konečnou podobu získávala nástupiště v Doubí u Tábora a Myslkovicích. Druhý zářijový den skončil provoz na staré trati přes Roudnou a začala desetidenní výluka, během které dojde k aktivaci zabezpečovacího zařízení na nové trati a jejímu napojení do sousedních stanic. Po ukončení výluky, tedy od odpoledních hodin 11. září, bude traťová přeložka

zprovozněna, zatím jednokolejně. Hned po ukončení provozu na původní trati začal zhotovitel demontovat trakční vedení a další zařízení, následně se provede snesení kolejového roštu.

RYCHLOST VLAKŮ ZATÍM OMEZÍ NEDOKONČENÝ PODCHOD

První dny po zprovoznění přeložky mohou vlaky jezdit tímto úsekem pouze rychlostí 50 km/h, která se po konsolidaci štěrkového lože zvýší na 110 km/h. To nebude platit v místě napojení staré a nové trati v Doubí, kde bude do konce října omezení kolem pracovního místa, a pak na železničním přejezdu na zhlaví stanice Soběslav. Ten bude totiž dočasně sloužit pěším, a to až do dokončení nového podchodu. Jeho zprovoznění se očekává na přelomu listopadu a prosince letošního roku. V současné době je z něj hotový jen autobus a výstup směrem do průmyslové zóny, v místě budoucího výstupu směrem

do města se zatím nachází stávající kolejiště, práce zde tedy mohou pokračovat až po demontáži kolejí. Začínají také opravy stavbou poničených komunikací. Zatím se týkaly místních komunikací v Klenovicích a Doubí, v průběhu podzimu a jara se bude pokračovat i na dalších. Jistou zajímavostí je, že v červenci probíhaly zatěžovací zkoušky na obou mostních

estakádách, které jsou součástí nové trati, za použití soupravy vozů tažené parní lokomotivou.

MEZI SUDOMĚŘICEMI A VOTICEMI ZAČNE PLNOHODNOTNÝ PROVOZ

Na počátku září se také zprovozní druhá kolej na celém zmodernizovaném úseku ze Sudoměřic do Votic, který vede z velké části po přeložce. Od 1. července se zde jezdilo částečně pouze po jedné koleji. „Jedná se o výjimečnou stavbu nejen svým rozsahem, ale také technickou náročností. Díky přibližně 20 kilometrů dlouhé nové trati se zase o něco zkrátí cesta vlakem z Prahy do jižních Čech,“ charakterizoval tento úsek generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Upozornil tak na skutečnost, že se téměř v celém úseku mezi Sudoměřicemi a Voticemi postavila nová trať, která je přibližně o dva kilometry kratší než stávající trasa. Rychlost vlaků se postupně zvýší až na 200 km/h, už od poloviny

HOTOVO AŽ DO ČESKÝCH BUDĚJOVIC BUDE PO ROCE 2030

Po dokončení dvou uvedených úseků bude mezi Českými Budějovicemi a Prahou zbývat k modernizaci jediný. Konkrétně půjde o zhruba 18 kilometrů nové dvoukolejné trati v úseku Nemanice – Ševětín, která zahrnuje i dvojici železničních tunelů (Hosín dlouhý 3,12 km a Chotýčany s délkou dokonce 4,77 km). Trať je navržena na zavedení rychlosti 200 km/h. Podle plánů by se mělo začít stavět v příštím roce, hotovo bude v roce 2031. Plány také počítají s využitím soukromého kapitálu pro financování této stavby v rámci projektu PPP.

prosince, kdy začne platit nový jízdní řád, se zkrátí jízdní doba expresů mezi Prahou a Táborem na 59 minut.



PODPORU Z PROGRAMU CEF ZÍSKALO DEVĚT PROJEKTŮ

V první výzvě programu Nástroje pro propojení Evropy (CEF) pro období 2021 až 2027 získala naše státní organizace podporu pro devět projektů. Dotace v celkové výši 7,9 miliardy korun půjde na několik modernizačních akcí na železniční infrastrukturu, instalaci zabezpečení ETCS na koridorových tratích a přípravu vysokorychlostních tratí. Prostředky CEF byly přiděleny i na softwarové řešení provozních aplikací Správy železnic.

VÍTĚZ SOUTĚŽE POKRAČUJE V PŘÍPRAVĚ TERMINÁLU VRT

Správa železnic uzavřela smlouvu s vítězem architektonické soutěže na terminál Roudnice nad Labem VRT. Kancelář Rusina Frei architekti tak nyní soutěžní návrh dopracuje a připraví technické řešení terminálu, který vznikne u roudnického letiště na VRT Podřipsko mezi Prahou a Lovosicemi. Pro tento zhruba 60kilometrový úsek Správa železnic v současnosti hledá dodavatele dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR).



VIZUALIZACE archív Správy železnic

V ZÁŘÍ SE ZAČNE STAVĚT NOVÁ VÝPRAVNÍ BUDOVA V RADOTÍNĚ

Novou výpravní budovu ve stanici Praha-Radotín postaví společnost STRABAG Rail. Správa železnic s ní již podepsala smlouvu na realizaci stavby. Samotné stavební práce začnou v září, potrvají přibližně 14 měsíců. Nová budova poskytne zázemí pro odbavovací halu, pokladny, veřejné toalety a doplňkové komerční prostory. Jednopodlažní prosklený objekt naváže na stávající historickou výpravní budovu. Ta v místě zůstane a přemění se ve služebnu městské policie.

Zásadním úkolem je zvýšit kapacitu klíčových železničních tratí

Jedním z hlavních cílů nového předsedy Správní rady Správy železnic Martina Červíčka je zvýšení propustnosti a elektrizace klíčových železničních tratí, zlepšení komfortu a zázemí pro cestující i dopravce či zvýšení cestovní rychlosti.

TEXT | Tomáš Johánek

Jaké jsou vaše priority ve funkci předsedy Správní rady Správy železnic? Co byste chtěl změnit na fungování naší státní organizace?

Možnost působit ve Správní radě Správy železnic jsem uvítal zejména proto, že budu moci uplatnit více než šestileté detailní znalosti regionální problematiky pro zajištění dalšího rozvoje železniční infrastruktury a souvisejících služeb. Jde například o zvýšení propustnosti a elektrizaci klíčových železničních tratí, zlepšení komfortu a zázemí pro cestující i dopravce v železničních stanicích, zvýšení cestovní rychlosti, zlepšení informovanosti o mimořádnostech a výlukách na železniční síti, lepší koordinaci při plánování výluk či stanovení pořadí investičních záměrů podle jejich důležitosti. Neméně důležitá je pro mě komunikace s provozovateli osobní a nákladní dopravy o jejich pohledu na priority rozvoje železniční dopravy. Pořadí důležitosti jednotlivých investičních akcí je potřeba projednat i s kraji jako objednateli dopravy a celorepublikově se všemi partnery. Z pohledu investic bychom měli vždy primárně zvažovat zatížení konkrétních tratí a vytvořit strategii modernizace a rozvoje železniční infrastruktury s přesahem jednoho kalendářního roku, samozřejmě s ohledem na plánování i rozpočtové možnosti České republiky.

Jak lze podle vás zajistit stabilní financování železniční infrastruktury, tedy její modernizaci a údržbu?

Zejména financemi ze státního rozpočtu určenými pro investiční akce v rámci SFDI s odpovídajícím objemem peněz pro zajištění provozuschopnosti železnice. Potenciál vidím v možnostech čerpání evropských dotací, kde zejména pro tratě s nadregionálním významem musíme usilovat o co největší finanční objem. A v neposlední řadě nás určitě čeká ještě debata o možnostech čerpání nerozpočtových peněz z případných úvěrů pro investiční akce. Synergii financování potřebujeme i pro plnění cílů stanovených vládou v souvislosti s přípravou a realizací vysokorychlostních tratí. Podle mého názoru může Správa železnic zajistit financování těchto projektů za stovky miliard korun především s využitím evropských zdrojů.



FOTO archív Královéhradeckého kraje

Mediálně i veřejně často skloňovaná je bezpečnost na železnici, nejvíce na přejezdech. Kde vidíte největší výzvy pro Správu železnic?

Mezi největší výzvy rozhodně patří snižování počtu přejezdů. Je jasné, že nemožno zániknout všechny, ale prostor pro snížení jejich počtu tu určitě je. Obecně by se mělo více zavádět nejbezpečnější mimoúrovňové křížení železnice s ostatními pozemními komunikacemi. Ne vždy to jde, musí se hledat kompromisní řešení. Jiné nároky mají chodci, jiné motoristé. Nemůžeme očekávat, že chodec bude využívat vzdálený nadjezd za obcí, který bude akceptovatelný pro jízdu automobilem. Jako regionální objednatel dopravy nás také hodně trápí omezení rychlosti vlaků na přejezdech z důvodu špatných rozhledových poměrů. Takové přejezdy je nutné řešit, ať už jejich zabezpečením, či zrušením.

Většina cestujících vnímá železnici primárně přes nádražní budovy. Jaká je vaše představa o budoucnosti výpravních budov, jejich modernizaci či optimalizaci?

Výpravní budovy jsou zázemím pro personál zajišťující provoz a cestující, kteří zde hledají potřebné služby. Některé však tuto funkci už neplní. Tam, kde je to účelné, je třeba uvažovat o obnově jejich funkce a modernizaci či přestavbě. Zejména tam, kde

nebo sídla spolků spojených s železniční dopravou, případně se mohou prodat do osobního vlastnictví. Bourání nádražních budov by mělo být poslední možností, když se nepodaří najít alternativní využití či nového vlastníka.

Z pozice náměstka hejtmana a nyní hejtmana Královéhradeckého kraje jste měl možnost podrobně poznat zejména regionální tratě. Kde jsou podle vás největší možnosti na zlepšení fungování železnice?

Při rekonstrukcích tratí bychom se měli zaměřit na rychlost. Není nic horšího, než když je relativně přímá trať rychlostně omezená tak, že ztrácí konkurenceschopnost vůči souběžné silnici. Standardem pro vedlejší tratě by se měla stát rychlost alespoň 80 km/h, pro hlavní regionální tratě nejméně 100 až 120 km/h, případně i více, pokud to místní poměry dovolí. Podaří-li se železniční dopravě rychlostně srovnat se silniční dopravou, lze očekávat vyšší zájem o její využívání. Vytipování tratí a priority pro rekonstrukce na vyšší rychlost by měly probíhat ve spolupráci s objednavateli. Tím lze předejít neefektivním investicím do tratí, na nichž následně nikdo dopravu neobjednává. Určitě by měly být upřednostněny projekty, kde je využití infrastruktury na hranici jejich kapacity, nebo dokonce za ní.

Jezdíte často vlakem? Které jsou vaše oblíbené tratě?

Díky svému pětiletému synovi, který je obrovským fandou vláčků, jezdím velmi často. Mám celkem slušně projetý náš kraj, zejména ve směru ze Starkoče na Hradec Králové nebo Trutnov či Náchodsko. Ale vyrážíme i směrem z Hradce Králové na Týniště nad Orlicí, což je zrovna železniční trať, která se má modernizovat a do budoucna plnit roli tzv. bypassu pro hlavní železniční koridor z Čech na Moravu v úseku Pardubice – Choceň.

Pořadí důležitosti jednotlivých investičních akcí je potřeba projednat se všemi partnery.

slouží jako zázemí pro přestupní vazby. V poslední době se Správe železnic daří velké prostory nádražních budov zaplnovat i jinými službami. Smysluplná se mi jeví třeba spolupráce s Českou poštou. Nabídnout cestujícím možnost vyřídit si různé záležitosti přímo na nádraží je z mého pohledu krok dobrým směrem. Nenajde-li se přímé využití související s dopravou, mohou budovy plnit i jiné funkce – například jako turistické ubytovny

MGR. MARTIN ČERVÍČEK
Předseda Správní rady Správy železnic

Narodil se v roce 1972 v Náchodě. Vystudoval obor bezpečnostně právní na Policejní akademii a obor sociální pedagogika na Univerzitě Hradec Králové. Od roku 1990 pracoval u Policie České republiky, v letech 2012 a 2013 byl policejním prezidentem. Po krajských volbách v roce 2016 se stal prvním náměstkem hejtmana Královéhradeckého kraje odpovědným za dopravu a silniční hospodářství. V roce 2018 byl zvolen senátorem za Náchodsko. Od roku 2020 je hejtmanem Královéhradeckého kraje, od letošního července pak předsedou Správní rady Správy železnic.



MODERNÍ ŽELEZNICE, interní bulletin Správy železnic

Vydavatel Správa železnic, státní organizace
Adresa redakce Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
E-mail redakce@spravazeleznic.cz
Šéfredaktor Tomáš Johánek
Vedoucí projektu Kateřina Šubová
Grafická úprava, výroba a distribuce Sevenart, s.r.o.
Náklad 6500 výtisků měsíčně
Evidenční číslo MK ČR E 20966
Nevyžádané texty a fotografie se nevracejí.



Terminál Dlouhá Míle zná svoji podobu

TEXT **Tomáš Johánek**

Představujeme vám budoucí podobu terminálu Dlouhá Míle, který bude součástí novostavby železniční trati v úseku Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava

Havla. Terminál bude stát v rozvojovém území poblíž vzletové a přistávací dráhy letiště, Obchodního centra Šestka a Pražského okruhu. „Vznikne nový dopravní uzel, který vytvoří důležité propojení železnice se silniční dopravou, městskými i příměstskými autobusy a výhledově i s tramvajemi. Nové parkoviště

P+R významně rozšíří infrastrukturu výstavby širšího území letiště a uleví komunikacím Prahy 6,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Dominantou budoucího moderního a plně bezbariérového terminálu je jeho zastřešení. Výška střešy se mění podle funkcí jednotlivých částí objektu. Zastřešení

je nejnižší nad autobusovými nástupišti, následně po křivce stoupá směrem k hlavnímu vstupu do podzemní části s přestupem na vlak. Část střešy obsahuje fotovoltaické panely, které pokryjí spotřebu terminálu a případně umožní dobíjet elektromobily na parkovišti.

Mezi Pardubicemi a Hradcem Králové jezdí opět elektrické vlaky

V rámci pokračování modernizačních prací mezi stanicemi Pardubice-Rosice nad Labem a Stéblová skončila v polovině července v tomto úseku téměř čtyřměsíční výluka. Na celou trať z Pardubic do Hradce Králové se tak v jednokolejném provozu vrátili elektrické vlaky.

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

Od 15. července se otevřelo i nové nástupiště v Rosicích a kompletně modernizovaná kolej do Stéblové. Dvoukolejně se v celém úseku začne jezdit v polovině listopadu. Na modernizační úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová se pracuje od loňského května. Kromě výstavby druhé koleje, zastávek a nástupišť se stavební práce momentálně soustředí i na budování zcela nového dvoukolejného mostu přes Labe, který nahradí dosavadní jednokolejný. Staví se základy opěr a pilířů, ocelová konstrukce je ve výrobě.

Kompletní přestavbou prochází stanice Pardubice-Rosice nad Labem, kde se podobně jako na zastávce Pardubice-Semtín aktuálně budují podchody pro cestující. V traťovém úseku mezi Rosicemi a Stéblovou je hotový v jedné koleji železniční svršek i mostní objekty, budují se protihlukové stěny. Nová zastávka Stéblová obec získává nástupiště, stanice Stéblová je už kompletně hotová.



Součástí prací jsou opatření k omezení dopadů hluku z železniční dopravy i vyvolané úpravy pozemních komunikací a sítě technické infrastruktury. Stavba přispěje ke zvýšení traťové rychlosti. Po doplnění zabezpečovacího zařízení systému ETCS, ke kterému dojde v roce 2024, budou vlaky v úseku dosahovat rychlosti až 160 km/h.



Výpravní budově v Českých Budějovicích se vrací lesk

V plném proudu je kompletní rekonstrukce výpravní budovy českobudějovického nádraží. Pokračují práce v jižní i severní věži, opravuje se fasáda, montují jednotlivé části konstrukce střešy. První prostory se otevřou cestujícím na počátku příštího roku.

TEXT **Tomáš Johánek**



Stavební práce na výpravní budově začaly na přelomu května a června 2020, odhad dokončení byl zpočátku letos v prosinci. Po odkrytí původních konstrukcí byl zjištěn velmi špatný stav některých částí objektu, například všech stávajících železobetonových nosných konstrukcí stropů a některých zdí. Navíc bylo nutné zbourat celý severní přístavek a změnit způsob odizolování budovy.

První etapa zahrnovala vybudování nových prostor v podzemí pro potřebné technologie – novou trafostanici, záložní dieselagregát a rozvaděče elektroinstalace. V podzemí také došlo k sanaci, během prací stavbaři čelili zvýšenému množství spodní vody. Zároveň bylo nutné přestěhovat provoz dispečinku do provizorních prostor.

V rámci druhé etapy je už dokončena oprava stropu příjezdové haly a restaurování historické fresky, opravují se podlahy a stěny příjezdové haly, budují se nové veřejné toalety. Pokračují práce v severní věži nádražní budovy, pokládají se obklady a dlažby. Na centrální věži se opravuje fasáda, montují jednotlivé části konstrukce

střešy, probíhají klempířské práce a restaurátorské opravy sousoší, pokládají se nové podlahy a mění okna i dveře. V jižní věži se momentálně pracuje na nových stropních konstrukcích a realizují se různé úpravy, jako jsou dozdívky a vyzdívky pro statické zajištění objektu, jehož špatný stav byl zjištěn po odkrytí zdiva. V příjezdové hale pokračují opravy štukových prvků a omítek, instalují se rozvody slaboproudu, elektroinstalace a technologická zařízení budovy. Rovněž se zde buduje konstrukce nového výtahu.

Dokončení příjezdové haly a její otevření pro veřejnost se plánuje na začátek příštího roku. Do konce letošního bude hotová fasáda celého objektu, na sklonku příštího roku pak budou cestujícím k dispozici prostory v odjezdové hale. Využití opravené budovy bude multifunkční, vzniknou zde nové prostory pro cestující, obchody a služby, chybět nebudou ani nové kanceláře. V centrální části budovy se postaví nový výtah, který spojí podchod s 1. nástupištěm, další výtahy vzniknou v severní i jižní věži. Budova dostane nový orientační a informační systém.

Phishing a vishing aneb jak se nenechat napálit od hackerů

Současné trendy v oblasti kybernetické bezpečnosti ukazují, že nejsnazší způsob, jak napadnout organizaci, je zneužít její zaměstnance. Jednou z častých metod útoku je takzvaný phishing (odvozeno od anglického slova rybaření) nebo vishing (Voice Phishing, rybaření využívající telefonáty).

TEXT | Jan Šaroch



ILUSTRACE pixabay

TEST UKÁZAL NA STAV BEZPEČNOSTNÍHO POVĚDOMÍ

V polovině června provedla Správa železničních informačních technologií testy sociální odolnosti zaměstnanců, aby identifikovala stav bezpečnostního povědomí. Odeslalo se přes tisíce podvodných phishingových e-mailů, které měly vylákat ze zaměstnanců jejich přihlašovací údaje do informačního systému JIRA. Zpráva byla uvěřitelná díky nedávnému zavedení nové technologie a zároveň byla doplněná urgencí s rizikem zablokování účtu. Proto ji mnoho uživatelů nepovažovalo za nedůvěryhodnou. A jaké byly výsledky? 338 zaměstnanců tento e-mail otevřelo, 224 kliklo na závadný link, 172 vložilo údaje do přihlašovacího formuláře a 126 nahlásilo útok na centrální helpdesk SŽT.

Snad každý může říct, že dostal nějaký e-mail, který obsahoval odkazy na podivné webové stránky, požadoval údaje z platební karty nebo osobní či přihlašovací údaje. Mnoho uživatelů si na takových stránkách stáhlo i škodlivý software, který následně vykoná činnost, s níž by uživatel nesouhlasil, pokud by o ní věděl. Dříve bylo jednoduché takový e-mail rozpoznat. Pokud byl v češtině, obsahoval množství pravopisných chyb, jeho odesílatel byl obvykle někdo, s kým jste nikdy dříve nekomunikovali. Podvodné stránky, na které odkazovaly tyto e-maily, působily už na první pohled nedůvěryhodně. Dnešní metody hackerů jsou mnohem sofistikovanější. Hlavní motivací útočníků je finanční zisk, a tak jsou phishingové e-maily propracovanější a mnohem důvěryhodnější. Obsah se tváří, že je od někoho blízkého,

je napsaný dokonalou češtinou a od nepodvržené zprávy se liší jen v malých detailech. Například vám dorazí e-mail z adresy saroch@spravazelenic.cz a v rychlosti můžete přehlédnout, že v ní chybí jedno písmenko. Nebo vás podvodný odkaz navede na stránky spravazeleznic-atlassian.com místo správné adresy <https://spravazeleznic.atlassian.net>. Stačí přidat trochu stresu v podobě naléhavé žádosti o změnu hesla a drobné odlišnosti si „necvičený“ uživatel nevšimne. Principem vishingu jsou podvržené telefonáty, kde protistrana využívá identitu vašeho bankéře, ICT podpory z organizace, kde pracujete, nebo jakoukoliv jinou uvěřitelnou identitu. Požaduje po vás předání přístupových údajů, vzdálené připojení k vašemu počítači nebo zaplacení malé částky přes platební

bránu. Častou motivací útočníků je také získání přístupu do organizace, ve které pracujete, s úmyslem většího útoku. Nejzranitelnějšími uživateli jsou osoby, které této problematice nevěnují dostatečnou pozornost, jsou ve stresu a jednoduše přehlédnou drobné výše zmíněné detaily.

JAK SE NENECHAT NAPÁLIT?

V případě e-mailových zpráv věnujte pozornost detailům, pokud si nejste jistí, raději kontaktujte helpdesk SŽT nebo ověřte pravost e-mailu u odesílatele. Soustřeďte se na detaily nejen ohledně odesílatele. Všimněte si vložených odkazů, ověřte si, zda je adresa, kam odkaz vede, skutečně tou aplikací, za kterou se vydává. Nezasílejte své přihlašovací údaje do aplikace, na kterou jste se dostali proklikem z e-mailu. Do telefonu

nesdělte své přihlašovací údaje do jakéhokoli informačního systému. Využívejte odlišná a dostatečně silná hesla do různých systémů. Získáním přístupových údajů k jednomu pak nezíská útočník další přístupy. Nikdy neumožněte vzdálený přístup neznámých osob ke svému počítači, i když na vás telefonní operátor naléhá. Detailněji se s problematikou phishingu seznámíte na školení kybernetické bezpečnosti naší organizace. Pokud chybu omylem uděláte, nebojte se jí přiznat a nahláste problém na helpdesk SŽT. Rychlou změnou přístupových údajů nebo zablokováním účtu zamezíte případným škodám. Pokud používáte stejné přihlašovací údaje do více informačních systémů, nezapomeňte si je změnit i ve svém soukromém životě (bankovníctví, sociální sítě atd).

Trať z Velimi do Kolína prošla opravou

Postupující modernizace trati z Velimi do Poříčan si v srpnu vyžádala výluky traťových kolejí v opačném směru do Kolína. Tohoto omezení využila naše státní organizace k rozsáhlé opravě celého mezistaničního úseku Velim – Kolín.

TEXT | Pavel Tesař

Traťový úsek mezi Velimí a Kolínem prošel celkovou opravou, jejíž stěžejní práce spočívaly v komplexní výměně železničního svršku. Obnova se týkala obou kolejí v celém mezistaničním úseku a částečně i výhybek ve stanici Kolín. Celkem šlo o téměř sedm kilometrů trati. Na opravu každé z traťových kolejí bylo vyhrazeno pouze 12 dní, během kterých se prováděla rekonstrukce výhybek ve stanici Velim, a to v rámci investiční akce

v úseku Velim – Poříčany. Práce si vyžádaly rovněž přerušení provozu vždy na jedné ze dvou traťových kolejí ve směru na Kolín. Výluka 1. traťové koleje proběhla od 8. do 19. srpna, následně od 20. do 31. srpna byla vyloučená 2. traťová kolej.

Aby se v takto krátkém časovém limitu dala celá akce provést, bylo nutné využít moderní techniku na výměnu kompletního železničního svršku. Ta zvládá snesení starého svršku,



FOTO archiv Správy železnic

vycházení kolejového lože, pokládku nových pražců a kolejnic, dosypání šterku a nakonec i první podbití. Zhotovitelé proto na tuto opravu nasadili jeden z nejmodernějších strojů v Evropě. Ten může pracovat rychlostí 180 až 200 metrů za hodinu. Opravou prošly i tři přejezdové konstrukce v traťovém úseku a vyčistily se příkopy podél kolejí.

Díky opravě došlo ke komplexní výměně kolejového roštu a souvisejícím pracím

na poslední dvoukolejně části koridoru mezi Prahou a Kolínem, který je nejexponovanější a nejvíce zatíženou železniční tratí v České republice. „Cílem této akce bylo rovněž předcházet do budoucna nepředpokládaným výlukám. Stávající svršek navíc využijeme v následujících letech k opravám regionálních tratí ve východní části Středočeského kraje,“ uvedl ředitel Oblastního ředitelství Praha Vladimír Filip.

Klášterecký nebo také Klášterský viadukt u Vimperka

Jihočeská část Šumavy zůstávala dlouho stranou železnic. Až do 90. let 19. století tak byla nejbližší jen trať z Českých Budějovic do Lince, původně koňka z přelomu 20. a 30. let, a pak Dráha císaře Františka Josefa (KFJB) z Vídně do Chebu z přelomu 60. a 70. let.

TEXT | Marek Binko

Nutnost hospodářského rozvoje včetně levného odvozu dřeva z lesů schwarzenberského panství si ale vynucovala přiblížení železnice i do šumavských kopců. Poprvé se to podařilo z Českých Budějovic do Želnavy, dnešní Nové Pece, kterou postavila Rakouská společnost místních drah (ÖLEG) v letech 1890 až 1892 po dlouhých deseti letech příprav. Stavbu železnice umožnila nejen legislativa pro poskytování výhod místním drahám, ale zejména subvence státu. V těsném sledu následovala stavba lokálek ze Strakonice do Vimperka a z Čičenice

do Prachatic, obě byly postaveny tzv. svépomocí, tedy místními zájemci, podnikateli a politiky, kteří založili akciové společnosti pro každou dráhu. Obě tratě byly zprovozněny v roce 1893 a bez vydatné podpory veřejnými financemi by rovněž nemohly vzniknout. Nesmazatelně se ale zapsaly do historie rakouských železnic, neboť právě pro stanice ve Volyni a v Prachaticích zpracovaly Rakouské státní dráhy (kkStB) projekt výpravní budovy 16/H, který se následně rozšířil po celém území předlitavské části Rakouska-Uherska.

FOTO autor



Moderní železnice

Prodloužení obou drah do Volar se za podobných podmínek uskutečnilo v letech 1899 až 1900, propojení s první lokálkou z Českých Budějovic včetně odbočky do Nového Údolí na hranici s Bavorskem pak v roce 1910, tedy po třiceti letech úsilí dostat železnici do nitra Šumavy.

Stavba, která nás tentokrát zajímá, je součástí prodloužení lokálky Strakonice – Vimperk do Volar z roku 1900. Nachází se kousek nad Vimperkem a jde

o největší stavbu této dráhy. Kamenný most o délce 66 metrů a výšce 22 metrů překonává údolí Arnoštského potoka čtyřmi polokruhovitými klenbami o rozpětí 12 metrů. Na rozdíl od podobných kamenných viaduktů v českých zemích se tento na první pohled odlišoval betonovými, původně kamennými konzolami nesoucími kamenné, později betonové lávky se zábradlím po obou stranách mostu. Ty jsou po rekonstrukci viaduktu v letech 2003 až 2004 ocelové.

Netypické je také použití ocelových namísto obvyklých kamenných krakorců pro umístění bednění při stavbě klenb. Svým vzhledem má tak most blíže k podobným stavbám v Alpách než v Čechách.

K viaduktu, který byl v letech 1958 až 1987 zapsán jako kulturní památka pod názvem Železniční most Velký Klášterák, se lze dostat příjemnou procházkou po okružní naučné stezce Údolím vimperských památek, ze které vede k mostu krátká odbočka.

Co se děje v regionech

NÁDRAŽÍ V HORŠOVSKÉM TÝNĚ ZDOBÍ OPRAVENÁ VÝPRAVNÍ BUDOVA

V Horšovském Týně na Domažlicku skončila oprava výpravní budovy. Práce ve stanici, která se nachází na regionální trati Staňkov – Poběžovice, začaly v závěru loňského roku, stavělo se nejen uvnitř budovy, ale i v jejím bezprostředním okolí. Cestující ocení bezbariérový přístup i nový mobiliář.

V rámci prací došlo k výměně všech oken a dveří, dále k opravě fasády, vnitřních prostor pro naše zaměstnance a čekárny pro cestující. Dělníci provedli výměnu střešní krytiny včetně tesařských a klempířských prvků, součástí úprav byla rovněž kompletní oprava rozvodů elektroinstalace, kanalizace, vody a topení.

Čekárna a prostor nástupiště pod peronním přístřeškem byly osazeny novým orientačním systémem a mobiliářem v podobě laviček, odpadkových košů a stojanu na kolo. Přístup do čekárny je nově bezbariérový. U výpravní budovy byla provedena oprava zpevněných ploch pod přístřeškem a u vstupu na nástupiště. Dále probíhaly terénní úpravy, odstranění dřevěných přístřešků a oprava oplacení.



FOTO A VIZUALIZACE archiv Správy železnic (3x)



V CHODOVĚ ZAČNE VÝSTAVBA NOVÉ NÁDRAŽNÍ BUDOVY

Správa železnic uzavřela smlouvu na novostavbu výpravní budovy ve stanici Chodov na Karlovarsku. Ta bude umístěna nedaleko vstupu do podchodu vybudovaného v rámci modernizace nástupiště. Na místě současného nádraží vznikne točna a stání pro autobusy.

Současný objekt ve stanici Chodov je ve špatném stavebně-technickém stavu, provozní náklady jsou příliš vysoké. Realizací investice se objem stavby přizpůsobí skutečným potřebám, současně se zjednoduší a zpřehlední pohyb cestujících.

Součástí nové jednopodlažní nádražní budovy bude prostorná odbavovací hala s bezbariérovým přístupem. Uvnitř se budou nacházet pokladny, toalety, osvětlení a informační systém. Hlavní vstup se předpokládá od dnešní pěší komunikace, další možnost přístupu bude od Nádražní ulice. Zároveň dojde k úpravě přednádražního prostoru, kde se vybuduje parkoviště P+R, stání pro motocykly a také stání typu K+R u technologického objektu. Před vstup do budovy se umístí také stojany pro kola včetně dvou boxů. V místě dnešního objektu nádraží vznikne zastávka náhradní autobusové dopravy a točna autobusů.

Stavba naváže na už dokončenou modernizaci nástupiště, na která je přístup podchodem. V budoucnu se počítá s jeho prodloužením do severní části města, kde se očekává investiční výstavba.

NEVYHOVUJÍCÍ VÝPRAVNÍ BUDOVU V AŠI NAHRADÍ NOVOSTAVBA

Novou výpravní budovu bude mít i nedaleká Aš. Předmětem stavby je náhrada stávající výpravní budovy z roku 1971, která je z pohledu současného drážního provozu naddimenzovaná, navíc se nachází v nevyhovujícím stavu. Jako nejvýhodnější varianta proto byla vybrána výstavba zcela nového, jednopodlažního objektu s výrazně menším objemem a v energeticky úsporném standardu.

Novostavba bude oproti stávající výpravní budově posunuta východním směrem, blíže k nástupišti č. 2. Přízemní objekt bude tvořen dvěma výškově i materiálově odlišnými kvádry. Prosklená stěna odbavovací haly bude ve vstupním průčelí olemována portálem z pohledového betonu. Na kvádr haly naváže nižší část s provozními místnostmi, provedená v režném cihelném zdivu.

Součástí prací bude renovace zastřešení přilehlého nástupiště, které využívají vlaky ve směru do německého Hofu. Rekonstrukce projde rovněž přejezd na koleji vedoucí do Hranic v Čechách. Ve spolupráci s městem Aš bude upraven přednádražní prostor, kde se vybuduje malý autobusový terminál v přímé návaznosti na vlakové nástupiště. V sousedství nové výpravní budovy navíc vznikne 22 parkovacích míst pro veřejnost.



STUPNO

19. června

Dopoledne při odjezdu z dopravní D3 Stupno vykolejil za jízdy Os 17806 řidič vůz 914.172 motorové jednotky Regionova na výhybce 3Sv. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 500 tisíc Kč.

BOHUMÍN

27. června

Nad ránem projel ve stanici Bohumín Ex 516 (Pendolino 680.006) návštěvnický vlak L2 a následně se srazil s posunující lokomotivou 742.254. Při srážce byl usmrcen strojvedoucí a zraněno celkem pět zaměstnanců dvou dopravců. Škoda byla předběžně vyčíslena na 166 milionů Kč.

KARLŠTEJN – ZADNÍ TŘEBAŇ

30. června

V ranních hodinách najel mezi stanicemi Karlštejn a Zadní Třebeň R 753 na kusy skalního masívu sesunutého do kolejí. Vykolejila lokomotiva 362.108 a první osobní vůz. Lehce zraněno bylo pět cestujících, škoda byla předběžně vyčíslena na 15,3 milionu Kč.



JANOVICE NAD ÚHLAVOU – KLATOVY

4. července

Odpoledne se na přejezdu mezi stanicemi Janovice nad Úhlavou a Klatovy střetl traktor Zetor Crystal HD170 s Os 17555, kterým byl motorový vůz 810.561. Byl usmrcen řidič traktoru, zraněno sedm cestujících a dva zaměstnanci dopravce. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 3 miliony Kč.

STRÁŽ U TACHOVA – BOR

24. července

Odpoledne se na přejezdu mezi stanicemi Stráž u Tachova a Bor střetl osobní automobil Citroën Berlingo s Os 7214, kterým byla motorová jednotka Regionova 814 051. Ta následně vykolejila. V automobilu byla usmrcena spolujezdkyně, řidič byl těžce zraněn, lehce zraněn byl vlakvedoucí dopravce. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,32 milionu Kč.



FOTO archiv DTB GR SZ (2x)

ZLÍN

24. července

Odpoledne se na přejezdu mezi stanicemi Zlín-Malenovice a Zlín střed střetl osobní automobil Volvo XC60 s vlakem Os 14269, kterým byla motorová jednotka Regionova 814.077. Ta při střetu vykolejila. Řidič automobilu byl usmrcen. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 2,7 milionu Kč.

Rozvoj komerčních prostor musí vycházet ze znalosti toku cestujících

V červenci byl ve spolupráci se všemi oblastními ředitelstvími pilotně spuštěn monitoring toku cestujících ve vybraných šesti výpravních budovách. Cílem je získat potřebná data, která budou sloužit pro nastavení komerčního využití těchto budov.

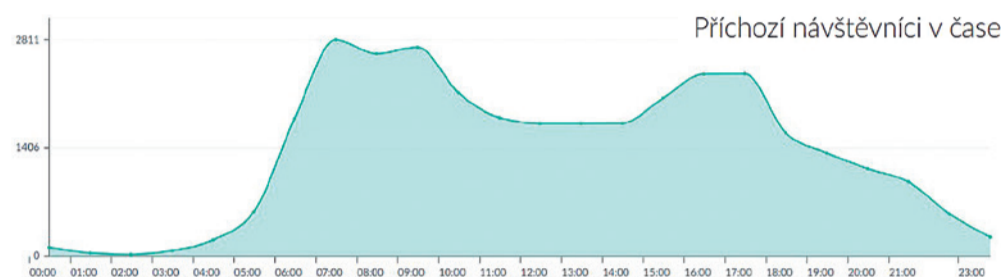
TEXT Alex Bém

Obchodní strategie založená na znalosti zákazníka, v našem případě konkrétně na chování cestujících, je logickým základem pro rozvoj obchodu v prostorách výpravních budov. Oddělení koncepce obchodu na odbor strategie proto nastartovalo soubor iniciativ zaměřených právě na znalost cestujících a jejich potřeb. Jedná se o různé průzkumy spokojenosti, prioritizace oblastí ke zlepšení a zavádění nových atraktivních služeb. Součástí jsou i zajímavé diskuze na téma, jak na nádraží vytvořit příjemnou atmosféru, aby naši cestující trávili v těchto prostorách co nejvíce času, a také jak vlastní objekt co nejlépe navázat na charakter a fungování okolí.

ZÁKLADNÍ INFORMACÍ JE SKUTEČNÝ POČET CESTUJÍCÍCH

Zásadní prioritou je znát odpověď na otázku, kolik cestujících se na daném nádraží v průběhu dne pohybuje. Dosud jsme vycházeli z údajů od dopravců, ale to již bohužel nestačí. Nádraží jsou čím dál více napojena na komunikační síť v okolí a také nádražní budova mnohdy sousedí s jiným dopravním terminálem, většinou pro autobusovou dopravu. Budovou tak prochází nejen cestující na vlak, ale i ostatní veřejnost, která jde z jedné části města na druhou nebo vystupuje z jiného druhu dopravy. Typickým příkladem je pražské hlavní nádraží, které propojuje Prahu 1 se Žižkovem a je současně stanicí pražského metra. V Ústí nad Labem je zase průchod nádražím klíčovou komunikační spojnici.

V současné době se na trhu vyskytuje více možných technologií, které pracují s různými zdroji informací (přerušení infračerveného paprsku, detektory pohybu, systémy pracující s identifikací mobilních zařízení). Z tohoto výčtu nejjednodušší infračervené systémy,



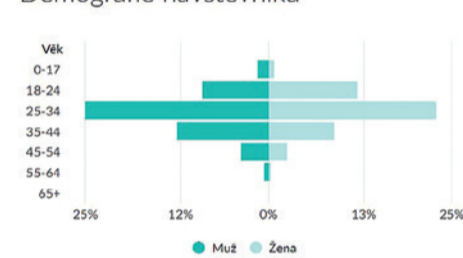
OR Praha - Střední koridor | den | týden | měsíc | **všichni** | 13. 7. 2022 | Stáhnout Excel

Návštěvnost hlavní údaje



GRAFY archiv Správy železnic

Demografie návštěvníků



Příklad prvních výsledků ze stanice Praha hl. n. z 13. července 2022 - střední koridor

kteří známe z maloobchodních jednotek, pracují na bázi přerušení infračerveného paprsku například u vstupních dveří. To se pro naše podmínky moc nehodí, naše toky cestujících jsou na mnohem širších plochách či například v podchodech. Proto byl pro pilotní monitoring nakonec zvolen systém čidel technologie Vividi.

MONITOROVACÍ ČIDLA POSKYTUJÍ DOSTATEK RELEVANTNÍCH INFORMACÍ

Technické provedení čidel umožňuje jak snadnou instalaci, která je nutná pro přemísťování podle potřeb, tak i jednoduché datové připojení prostřednictvím sítě LTE. Úhel záběru a plocha odečtu odpovídají prostorovým nárokům nádražních vstupů

a podchodů. Sledovaný pohyb objektů, tedy procházejících, je samozřejmě ihned anonymizován a pro další datové zpracování se pracuje pouze se zástupným datovým objektem. Jako partner tohoto pilotního projektu byla vybrána společnost Iterait, která zajistila nejen dodávku vlastních čidel a jejich instalaci, ale i návaznou analytiku.

Základní analytické nástroje umožňují zjistit celkový denní/týdenní/měsíční počet procházejících, časovou křivku během zvoleného období či orientační genderové rozložení, případně věkovou skupinu. Po úvodním testu na pražském hlavním nádraží se čidla rozšířila do stanic Plzeň hl. n., Klatovy, Píseň, Ústí nad Labem hl. n. a Veselí nad Moravou.

Správa železnic přichází s vlastní ostrahou

Od 1. července letošního roku spustila Správa železnic pilotní projekt ochranné služby. Jeho cílem je otestovat možnosti vlastní ostrahy zajišťující zabezpečení vybraných objektů naší organizace.

TEXT Patricie Maděránek Sušovská

S narůstajícími požadavky na zabezpečení kritické infrastruktury a po vzoru zahraničních železničních partnerů se Správa železnic rozhodla vybudovat vlastní ostrahu. Cílem je zajistit službu reagující na nové technologické požadavky a bezpečnostní situaci u nás i ve světě. Pilotní projekt ostrahy byl spuštěn na Negrelliho viaduktu, který byl doposud střežen soukromou společností. S vypršením smlouvy jsme ji v činnosti plynule nahradili. Ochranná služba je nyní tvořena 18 strážnými chránícími majetek pochůzkovou činností, využitím mobilní patroly a kontrolou režimových opatření ve vybraných objektech i na dopravní cestě.

Moderní fyzická ochrana stojí z velké části také na technologiích. Proto byl současně spuštěn Bezpečnostní operační dispečink (BOD), který umožňuje nejen monitorovat pochůzkové trasy a bezpečnost našich zaměstnanců, poplachová čidla objektů a zařízení důležitých z pohledu kybernetické bezpečnosti, ale i aktivně vyhodnocovat situaci i rizika. BOD je řízen operátory dálkového dohledu, kteří obsluhují pult centralizované ochrany sdružující technické systémy ochrany majetku a osob a další bezpečnostní systémy.

„Máme v rukou nástroj, který může zajistit spolehlivou a reprezentativní ochranu



FOTO archiv Správy železnic

vybraných objektů Správy železnic,” říká Zdeněk Vondrák, který pilotní projekt metodicky zastřešuje. Ochranná služba doposud řešila 36 incidentů, například zachycení a vykázaní 19 osob z obvodu dráhy nebo vandalismus v podobě graffiti. „Abychom zajistili co nejefektivnější zabezpečení okolí viaduktu, navázali jsme spolupráci s městskou i státní policií. Ta nás jako státní organizaci vnímá – ve srovnání se soukromými agenturami – jako důvěryhodného partnera. Slibujeme si od toho vyšší úroveň kooperace. Rozšířila se i dlouhodobá spolupráce se sousedním areálem autobusového nádraží Florenc,” podotýká Vondrák.

Moderní železnice bude vycházet pouze elektronicky

Od příštího roku čeká interní bulletin naší státní organizace zásadní změna. Nebude už k dispozici v tištěné podobě, ale pouze elektronicky. Důvodem jsou úsporná opatření, jejichž cílem je maximálně snižovat náklady.

TEXT **Tomáš Johánek**

Moderní železnice je tu pro vás od roku 2013, kdy vznikla pod původním názvem Moje železnice. V posledních letech se stala jedním z základních zdrojů informací o činnosti Správy železnic nejen pro samotné zaměstnance, ale i pro širší veřejnost. Tuto úlohu bude plnit i do budoucna, byť v jiném formátu. K dispozici bude i nadále na hlavním webu Správy železnic a na intranetu. Všem zájemcům navíc nabízíme možnost zasílání Moderní železnice přímo do jejich e-mailových schránek. Pokud máte o tuto službu zájem, stačí, když pošlete kontaktní e-mail na adresu redakce@spravazeznic.cz, a časopis budete od nás pravidelně dostávat.



kteřé pořádáme pro širokou veřejnost, o projektech, na kterých pracujeme, a nejde samozřejmě jen o velké investiční akce. Přinášíme také profily zajímavých osobností a informujeme o tom, co vám váš zaměstnavatel nabízí. Budeme velmi rádi, pokud nám na stejnou adresu, tedy redakce@spravazeznic.cz, budete posílat i tipy na rozhovory se zajímavými lidmi nebo na portréty našich kolegů, kteří jsou něčím výjimeční. Víte například, že jsou mezi námi úspěšní spisovatelé, sportovci či další zajímavé osobnosti? Pokud nějaké takové znáte, napište nám o nich, rádi jejich příběhy zveřejníme.

PODÍLEJTE SE S NÁMI NA OBSAHU MŽ

Vedle samotného odběru Moderní železnice vám nabízíme také možnost podílet se na jejím obsahu. Každý měsíc se snažíme přinášet zajímavé informace o stavbách, které realizujeme, o akcích,

CHYSTAJÍ SE I DALŠÍ NOVINKY

Přechod pouze na elektronickou formu Moderní železnice nebude jedinou změnou, která přijde od příštího roku. Chystáme i některé další novinky, o kterých vás budeme informovat průběžně. Těšíme se na vaše podněty!

Šumavský patriot řídí dopravu a píše pohádky

Roman Kozák, rodák z Podbořan na Lounsku, se v roce 1988 dostal trochu náhodou na Šumavu, konkrétně do Volar. Během následujících let si tento region zamiloval. Železnice je mu nejen povoláním, pracuje jako výpravčí, ale také naplní téměř veškerého volného času.

TEXT **Tomáš Johánek**

Nástup Romana Kozáka na dráhu byl jako z povídky Jiřího Grossmanna – nedostal se na vysokou školu, šel tedy na dráhu. Začínal v Kašticích na trati z Plzně do Žatce, nedaleké Kryby byly jeho prvním působištěm ve funkci výpravčího. Po vojně se chtěl přesunout do jižních Čech, kde měla kořeny jeho rodina, nakonec skončil na Šumavě. Přišel do Volar pár měsíců předtím, než padla železná opona a přišel čas otevírání Šumavy, do té doby z jedné strany uzavřené. „Začal jsem se angažovat v samosprávě, založili jsme s Pavlem Kosmatou spolek, který se postupně začal zabývat nejen železniční historií. Původně jsme chtěli prosadit obnovu trati z Nového Údolí do bavorského Pasova, což se postupně daří. Vedle toho uchováváme historii, propagujeme šumavské lokálky a pořádáme kratochvilné akce, které se nějak dotýkají vlaků,“

říká Roman Kozák. Nejznámější akcí Stifterova pošumavského železničního spolku jsou pravidelné Silvestrovské vlaky z Vimperka na Kubovu Huť, letos se podařilo otevřít stálou expozici historie šumavských lokálek ve Volarech, chystá se zřízení malého železničního muzea ve Zbytních. Zájem o železniční historii je ale jen jedním z celé řady koníčků výpravčího, který letos přesídlil z Volar do Vimperku. Velmi aktivně totiž působí i jako spisovatel. Hned po svém příchodu na Šumavu se dostal ke staničním kronikám a začal se podílet na obsahu knih o historii zdejších tratí. Pak úplně náhodou vznikla první kniha pohádek ze šumavských lokálek, která měla u čtenářů obrovský úspěch. Následovala další a letos, po delší pauze, zaměřila ke čtenářům kniha třetí – Zpožděné pohádky ze šumavských lokálek, společné dílo dvou výpravčích (knihu ilustroval



FOTO archiv Romana Kozáka

autorův kolega Jakub Rákosník). Aby toho nebylo málo, působí Roman Kozák také jako řečník na svatbách a pohřbech. I k proslovům přistupuje velmi zodpovědně, zejména ty svatební připravuje na míru každému páru. A co plánuje do budoucna? „Asi budu jako výpravčí sloužit na Šumavě do roztrhání brzdových hadic a posledního návěstního praporku. A přál bych si více času na všechny své aktivity,“ dodává.



FOTO archiv OŘ Brno

Předškoláci si prohlédli nádraží v Králově Poli

V polovině července proběhla na nádraží v Brně-Králově Poli exkurze, které se zúčastnilo 40 dětí z Mateřské školy Creative Kids, a to ve věku od 3 do 9 let. Celou akci uspořádalo OŘ Brno ve spolupráci s vedením školky.

TEXT **Monika Opluštilová**

Samotná exkurze trvala necelé dvě hodiny. V jejím rámci se děti mimo jiné seznámily se zásadami bezpečného chování ve stanicích. Blíže poznaly vlakové nádraží, vestibul a pokladnu, kde obdržely předem domluvené vzorové jízdenky, na kterých si ukázaly, jak a kde je správně označit. Nutno podotknout, že většina z přítomných dětí vlakem

ještě necestovala, a proto byla tato prohlídka velmi přínosná. Celá výprava se dostala i do prostor, kam se běžní cestující nedostanou, a to do dopravní kanceláře. Zde se děti dozvěděly, co obnáší práce výpravčího, a poté si mohly vyzkoušet pověstnou červenou čepici a potěškat výpravku. Na závěr si odnesly dárky, které si pro ně OŘ Brno připravilo.

Spolupracujeme s mosteckou střední technickou školou

Benefity ze spolupráce s naší organizací může nově čerpat také Střední škola technická Most, která nabízí tříleté a čtyřleté obory z oblasti elektrotechniky, stavebnictví, strojírenství nebo IT.

TEXT **Eva Rubešová**

Jaké další obory má škola ve svém portfoliu? Nabídka obsahuje oblasti ekonomiky, administrativy a bezpečnostně právní činnosti. Nezaměřuje se jen na studenty, vzdělává i dospělé formou rekvalifikačních a odborných kurzů, školení a seminářů. Kromě toho se škola zapojuje do národních a mezinárodních výměnných pobytů a stáží pro žáky i pedagogy. Díky své velikosti a poloze v revitalizované bývalé průmyslové části města nabízí velkorysé prostory jak pro výuku, tak pro sport a další zájmy. Chcete vědět víc? Navštivte stránky sstmost.cz.

SYMPOZIUM PRO PEDAGOGY: SPECIÁLNÍ PROJEKTY NA ŽELEZNICI

Třetí ročník odborného symposia pro pedagogy se zaměřil na evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS, povinnosti Správy železnic v rámci ERA, architektonické soutěže a digitální technickou mapu.

Jednodenní konference se konala 1. července v reprezentačním konferenčním sále v sídle Generálního ředitelství Správy železnic a mezi hosty bylo 17 středoškolských a vysokoškolských učitelů z partnerských škol.

Cílem každoročních symposií je zejména výměna informací a zkušeností mezi správcem infrastruktury a pedagogy. Díky tomu se dlouhodobě daří zvyšovat zájem a znalosti studentů o činnostech a profesích na železnici.

Doprovodným programem byla unikátní exkurze na stavbu a do zrekonstruovaných částí pražského hlavního nádraží, do Fantovy budovy a Vládního salonku.



STAŇ SE NA JEDEN DEN ELEKTROTECHNIKEM

Co všechno dělá elektrotechnik? Deset středoškoláků si na začátku prázdnin vyzkoušelo jednu z nejvíce poptávaných profesí na železnici.

Pro studenty písecké průmyslovky jsme uspořádali další zajímavou exkurzi. Nafasovali helmu a vestu a po absolvování vstupního školení nastoupili na pražském hlavním nádraží do vozidla MVTV (montážní vůz trakčního vedení). Tím se vydali na prohlídku trakční napájecí stanice na Zahradním Městě. Tam je čekal odborný výklad a návštěva míst, kam se veřejnost běžně nedostane.

Zpět do výchozí stanice Praha hlavní nádraží se opět přesunuli speciálním vozidlem MVTV, přezdívaným Mandelinka. V Informačním centru Správy železnic obdrželi certifikáty a reklamní a informační předměty s logem správce infrastruktury.

Zajímají vás profese na železnici a chcete se zúčastnit akce s názvem Staň se na jeden den...? Napište nám na adresu studenti@spravazeznic.cz. Vide a předchozích ročníků najdete na studentském webu a YouTube kanálu Správy železnic.

Muzeum v Telči podrobně mapuje historii místní dráhy

Když se řekne Telč, většina lidí si představí náměstí plné renesančních domů, známý zámek či rozsáhlý zámecký park. Toto město je ale také pevně spojené s historií železniční dopravy, kterou se úspěšně snaží oživit Společnost telčské místní dráhy.

TEXT **Tomáš Johánek**



FOTO autor

Podle příjezdu do Telče vlakem, neopouštějte hned nádraží se zářící opravenou výpravní budovou, ale porozhlédněte se po jeho okolí. V budově depa na dačickém zhlaví se totiž ukrývá poněkud nenápadné Muzeum místní dráhy Kostelec – Telč – Slavonice, které mapuje historii a současnost provozu na trati procházející hned dvěma kraji – Jihočeským a Vysočinou. Muzeum vzniklo v roce 2013 díky iniciativě místních železničářů a Svazku obcí Železnice Kostelec – Slavonice. Cílem svazku, který momentálně zastřešuje deset obcí kolem této trati, je mimo jiné propagace železnice. Vznik muzea byl součástí spolupráce s rakouskými partnery, v minulosti totiž trať z Kostelce do Slavonic pokračovala až do rakouského Waidhofenu an der Thaya. To už je ale poměrně dávno

historie, přeshraniční provoz se přerušil v roce 1945. Po sametové revoluci byly snahy o obnovu trati a železničního provozu, které ale skončily především kvůli předpokládaným vysokým finančním nákladům na rakouské straně. Během minulých let se na tělese původní trati u našich jižních sousedů vyvíjela cyklostezka. Ale zpět do Telče.

HISTORICKÉ VAGONY VEDLE MODERNÍCH MOTOROVÝCH VOZŮ

Ve spolupráci s telčskou radnicí si spolek pronajal část místního depa Českých drah, kam umístil svou expozici. V bývalé zasedací místnosti je velmi podrobně, zejména prostřednictvím historických fotografií, různých dokumentů i drážních artefaktů, zpracovaná

historie dráhy z Kostelce do Slavonic a dále až do rakouského Schwarzenau. V hale depa slouží jedna kolej muzejním účelům, na druhou se odstavují moderní motorové vozy ČD, které dopravce používá pro běžný provoz. Ještě nedávno zde trvale sídlila lokomotiva 310.093, zapůjčená i se soupravou historických vozů ze Železničního muzea ČD v Lužné u Rakovníka. To už je bohužel minulostí, dnes v ní najdeme historické osobní a nákladní vagony, které patří buď přímo spolku, nebo jsou zapůjčené od jiných majitelů. Konkrétně jde například o dva osobní vozy z bývalé Bratislavsko-vídeňské dráhy, dále uhlák ze Slovenska a cisternu po kompletní renovaci. Pro rozměrné exponáty slouží i nově postavená dřevěná hala v sousedství té původní. „Velmi důležitá je pro nás pomoc města, a to jak při zajišťování nových exponátů, tak zejména při pořádání různých akcí,“ říká místopředseda spolku Telčské místní dráhy Jan Vyhliďal.

NEJVĚTŠÍ AKCÍ JE TELČSKÉ PARNÍ LÉTO

Právě pořádání akcí pro veřejnost je vedle provozování muzea další náplní členů spolku. Každoročně od roku 1998 se na přelomu července a srpna pohybuje po trati parní vlak s historickou soupravou v rámci Telčského parního léta. V posledních letech se v čele těchto vlaků

prohání jedna z nejstarších provozuschopných parních lokomotiv u nás, Kafemlejnek řady 310.093, který má v rodném listě letopočet 1901. S touto akcí se počítá i do budoucna, přestože Jan Vyhliďal připouští, že je stále těžší podobně rozsáhlou akci uspořádat. „Nejde přitom jen o rostoucí náklady, letos jsme například měli velké problémy se zajištěním černého uhlí pro parní lokomotivu. Jednak je výrazně dražší a jednak prostě vůbec nebylo k dispozici,“ pokračuje. Nakonec se ale vše podařilo a jízdy parních vlaků nezhatilo ani velké sucho, které je letos na většině našeho území. Na 22. a 23. září spolek připravuje alespoň symbolické propojení Česka a Rakouska parním vlakem, ze Slavonic bude na jeden den do Rakouska nainstalována zahradní železnice. Přijďte se podívat, určitě nebudete litovat.

OTEVŘENO JE DO POLOVINY ZÁŘÍ NEBO PO DOHODĚ

Muzejní expozice místní dráhy v depu Telč je veřejnosti přístupná od 15. června do 15. září, a to v pátek (13–16 h), v sobotu a v neděli (9–12 a 13–16 h). Mimo tyto termíny je možné přístup do expozice dojednat na stránkách muzea.

Křížovka o ceny

Předmětem vašeho luštitelského zájmu jsou i tentokrát dvě česká nádraží. Své odpovědi pošlete do 16. září na adresu redakce@spravazeznic.cz. Ve hře jsou opět tři knižní odměny

podle vlastního výběru. Správné znění prázdninové tajenky bylo Dědov, Babice nad Svitavou. Publikaci s drážní tematikou od nás obdrží Ivan Press, Marta Ziková a Miloš Povolný.

	ČESKÝ DIRIGENT	ŽLUTOHNĚDÉ BARVIVO	ČÁST SVÍČKY	ANGL. SNADNÝ	SPZ OLOMOUCE	MŮŽSKÉ Jméno (28. 9.)	HÝKAVCI	SPZ ČESKÉHO KRUMLOVA	ASYRSKÝ BŮH VOD		VLASTNIT	NÁZEV HLASKY X	SPISOVÁ ZNAČKA	VZNIK	KONŽSKÉ SÍDLO	SNÍŽENÝ TÓN
ZAHRDLNÍ HLAVNĚ BROKOVNICE												ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ				
1. část tajenky												DAIDALŮV SYN				
												ZAVÝSKNUTÍ				
BĚH V PŘÍRODĚ												AUTOMATICKÉ NASTAVOVÁNÍ TV STANIC				
												VZOR				
	STARŠÍ ZKR. NAŠÍ REPUBLIKY	DRUH NORSKÉ SÍDLO														
SLOVEN. CO																
2. část tajenky																
ČÍSE (RUSKY)																
TĚŽKÁ PRÁCE (EXPR.)																

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

Vážení klienti,

dotace centrálního fondu FKSP byly vyčerpány, ale jedná se o dalším možném navýšení. Přesto můžete stále objednat rekreace od ČD travel a žádat o příspěvek ve vaší provozní jednotce. Na postupu objednávání se nic nemění, mění se pouze formulář objednávky.

Přejeme krásné léto
ČD travel

ŘECKO, KRÉTA

poslední volné pokoje od 24. 9. a 5. 10., Palm Bay hotel, 11/12denní pobyty, polopenze, letecky z Prahy, cena 15 000 Kč



CHORVATSKO

11. – 20. 9. 2022, penzion Plaža, 2–4lůžkový pokoj, polopenze, bus Praha, Brno, cena 11 200 Kč

ČD Travel

OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

CO SE SKRÝVÁ POD POJMY SWITCH OFF A SWITCH ON?

Železničních vozidel dovybavených palubním systémem jednotného evropského zabezpečovače ETCS přibývá, v tuto chvíli již prošlo finálním schválením typu kolem 20 takto osazených vozidel. Do konce roku předpokládáme úplné schválení dalších více než 150 vozidel.

Abyste byl proces dovybavování vozidel palubní částí ETCS co nejplynulejší, jsou nastaveny dvě fáze zkušebního provozu. V první fázi, v tzv. režimu SWITCH OFF, je instalován hardware zabezpečovače a systém je připravený na následné zapnutí. V této fázi se dokazuje, že je systém odizolovaný od ostatních obvodů a že nemůže narušit bezpečnost vozidla.

Následuje fáze SWITCH ON, kde se dokazuje úplná schopnost bezpečného provozu se zapnutým ETCS. Po najetí určitého počtu kilometrů a doložení všech podkladů pro typové schválení je možné dokončit úplné schválení takového vozidla. Zahájení zkušebního provozu předchází technická prohlídka a zkouška, kde se sleduje samotná zástavba zabezpečovače do vozidla a vydávají se příslušné průkazy způsobilosti.

DÚ