

MODERNÍ ŽELEZNICE

PŘÍPRAVA TUNELU Z PRAHY DO BEROUNA JE VELKOU VÝZVOU

Tunelový inženýr Michal Froněk přibližuje projekt rekordně dlouhého tunelu

02

NOVÉ ODDĚLENÍ SE ZAMĚŘÍ NA OBCHODNÍ VYUŽITÍ MAJETKU

Odbor strategie bude nově plánovat optimální využití nádraží

04

VE VRACOVĚ SI MŮŽETE VYZKOUŠET ŽELEZNIČNÍ PROFESE

Úzkorozchodná elektrická dráha nabídne návštěvníkům jednu novinku

08



Rozsáhlé výluky výrazně omezí provoz na hlavním koridoru

Od úterý 6. dubna 2021 platí výluková změna jízdního řádu na hlavním koridoru mezi Brnem a Prahou, která se dotkne i provozu vlaků z Ostravy a Olomouce do české metropole. Důvodem omezení je souběh několika stavebních akcí, které výrazně sníží kapacitu dráhy.

TEXT | Tomáš Johánek

Omezení provozu vlaků startují už nyní na počátku dubna a potrvají v různé míře až do prosince příštího roku. Zásadními projekty, které se už začaly realizovat, případně které jsou ve finálním stavu přípravy, jsou modernizace tratě mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí, přestavba železničního uzlu Pardubice či rekonstrukce koridoru mezi Velimí a Poříčany. Ve druhé polovině letošního roku dojde k výraznému omezení provozu mezi Brnem a Českou Třebovou, kde se začnou realizovat investiční akce v úsecích Brno-Maloměřice – Adamov, Adamov – Blansko a Březová nad Svitavou – Svitavy, opraví se zde také velké množství přejezdů a proběhnou další opravné práce v úseku Blansko – Česká Třebová.

Ve spolupráci s Ředitelstvím silnic a dálnic se bude koordinovat stavba dálničního mostu na D35 v Opatovci u Svitav a v Blansku se postaví nový silniční nadjezd.

ZAČÍNÁ OPRAVA TRATĚ MEZI ÚSTÍM A BRANDÝSEM

V rozmezí let 2021 až 2023 proběhne rekonstrukce tratě mezi stanicemi Ústí nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí na hlavním železničním koridoru z České Třebové do Prahy. Stavba začne na počátku května výlukou druhé traťové koleje, zrekonstruuje se první traťová kolej, opraví trakční vedení a mosty a vloží výhybky v plánované odbočce Bezpráví. Na konci letošního roku se tato odbočka zprovozní, což umožní využít obě koleje mezi stanicí Ústí nad Orlicí a odbočkou Bezpráví,

respektive mezi touto odbočkou a stanicí Brandýs nad Orlicí při organizaci následné výlukové činnosti. Nebude pak již nutné omezovat provoz v celém úseku. Tyto stavební práce skončí letos v prosinci.

Další výrazná omezení provozu budou následovat i v příštím roce. V únoru začne výluk první traťové koleje v úseku odbočka Bezpráví – Brandýs nad Orlicí, ve které se kromě rekonstrukce traťové koleje, trakčního vedení a mostních objektů rozeběhnou i práce na rekonstrukci stanice Brandýs nad Orlicí. V roce 2023 budou probíhat rekonstrukční práce na svršku a spodku ve všech čtvrtinách úseku Ústí nad Orlicí – odbočka Bezpráví a odbočka Bezpráví – Brandýs nad Orlicí. Po většinu stavebních prací bude zachován jednokolejný provoz,

zvýšení kapacity dráhy výrazně pomůže dokončení odbočky Bezpráví.

Objem všech stavebních prací je však takového rozsahu, že se neobejde v některých dnech bez několikahodinového celkového zastavení provozu v obou traťových kolejích mezi stanicemi Ústí nad Orlicí a Brandýs nad Orlicí. V roce 2021 to nastane celkem v 80 případech, kdy bude úplně zastaven provoz na 6 hodin. Pro minimalizaci dopadů na osobní dopravu jsou tato zastavení provozu plánována na noční hodiny.

Pokud jde o konkrétní dopad na provoz, osobní vlaky budou vedeny náhradní autobusovou dopravou, dálkové spoje ve směru Praha – Brno pojedou odklonem přes Havlíčkův Brod. Výjimkou bude linka R19 (Praha – Choceň – Svitavy – Brno) a vybrané ranní a večerní spoje tak, aby byla zachována dopravní obslužnost menších měst na trase přes Českou Třebovou. Dálkové vlaky

OMEZENÍ JSOU NUTNÁ PRO ZVÝŠENÍ PLYNULOSTI PROVOZU

Veškerá omezení, která čekají cestující ve vlacích na hlavním železničním koridoru mezi Prahou a Brnem, respektive Prahou a Ostravou, jsou nezbytná zejména pro zlepšení technického stavu tratí, zamezení snižování rychlosti, a tím zkrácení přepravní doby, zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu a v neposlední řadě zajištění mimoúrovňového a bezbariérového přístupu cestujících na nástupiště. Více informací o jízdních řádech v době výluk získáte na webových stránkách Správy železnic nebo přímo v aplikaci Najdispoj.

Pokračování na straně 3



DALŠÍ SMLOUVY NA PŘÍPRAVU NOVÉ TRATĚ DO DRÁŽDAN

Správa železnic a DB Netz uzavřely další dvě smlouvy na terénní průzkum přeshraničního úseku nové tratě mezi Ústím nad Labem a Heidenau. Sdružení vedené společností Dr. Spang Ingenieurgesellschaft für Bauwesen, Geologie und Umwelttechnik z Freibergu bude dodavatelem geologických a hydrogeologických znaleckých služeb. Drážďanská společnost BAUGRUND DRESDEN Ingenieurgesellschaft bude poskytovat průběžnou podporu v odborných oblastech geologie, hydrogeologie a geotechniky.

MODERNIZACE UZLU ČESKÁ TŘEBOVÁ SE BLÍŽÍ

Naše státní organizace hledá dodavatele projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení na modernizaci železničního uzlu Česká Tře-



FOTO: areál Správy železnic

bová. Vlastní zahájení rozsáhlé přestavby celého uzlu, který plní důležitou roli jak v osobní, tak i v nákladní železniční dopravě, se předpokládá v závěru roku 2023. Práce potrvají 68 měsíců. Přestavbou projde nejen celé osobní nádraží, alelepší se také technické parametry pro potřeby nákladní dopravy.

DALŠÍ ÚSEK KORIDORU JE VYBAVEN SYSTÉMEM ETCS

Skončila instalace evropského zabezpečovače ETCS na traťovém úseku z Petrovic u Karviné do Břeclavi. Na české železniční síti díky tomu přibýlo dalších 204 kilometrů tratí, které jsou vybavené moderním systémem zabezpečení. Stavební práce začaly v polovině roku 2017 a trvaly tři a půl roku. Zavedení jednotného evropského systému vyžadovalo technické úpravy na CDP v Přerově, ze kterého je řízena rozsáhlá oblast v dotčeném úseku druhého tranzitního železničního koridoru.

Příprava tunelu z Prahy do Berouna je velkou výzvou

Co přiměje specialistu na výstavbu tunelů, který se podílel na klíčových projektech v několika zemích po celém světě, k návratu domů? Může to být třeba velká profesní výzva. A tou se staly pro Michala Froňka ze Stavební správy západ dva připravované tunely na české železniční síti.

TEXT | Tomáš Johánek



FOTO: Paula Metřová

Proč jste se rozhodl věnovat právě výstavbě tunelů? Co vás na nich zaujalo?

Během bakalářského studia na ČVUT v Praze jsem se specializoval na betonové mosty a tunely. Na tunelech mě zaujala jejich komplexnost, využíváme u nich interakci horninového prostředí a betonových zdí pro optimalizaci návrhu, jedná se o složitý kompozitní materiál. Velmi zajímavé na tunelech je také to, že nevíte, co vás v podzemí vlastně čeká, jaký materiál máte před sebou; musíte být schopni během ražby rychle reagovat na neočekávané situace. To je skutečně velká výzva.

Ze všech konstrukcí, které běžně stavíme, mi tunely přijdou jako ty nejsložitější a nejzajímavější.

Jak se český inženýr dostane k velkým stavbám tunelů například v Austrálii?

Magisterské studium jsem ukončil na Imperial College v Londýně a dostal práci v jedné mezinárodní projekční kanceláři. První dva roky jsem zůstal v Londýně a dělal hlavně na projektech metra a železnice v Hongkongu a USA. Po dvou letech se naskytla příležitost jít pracovat s touto firmou do Kataru na projektu metra v Dauhá, kterou jsem využil a jel nabrat nové zkušenosti. Po skončení mé části projektu jsem měl možnost se buď do Londýna vrátit, nebo pokračovat v cestě někam dále. Rozhodl jsem se pro Melbourne, kde naše firma v tu dobu vyhrála krásný projekt nového metra.

Na který projekt nejraději vzpomínáte?

Každý projekt byl něčím zajímavý. Třeba v Melbourne jsme používali největší tunelovací stroje na jižní polokouli o průměru 15,6 metru. Ty po zhotovení pojmu třípruhovou dálnici. Další úžasný projekt bylo metro v Kataru, kde jsme razili šesti tunelovacími stroji najednou. Dokázali jsme tam postavit 14 kilometrů tunelů a deset železničních stanic za zhruba pět a půl roku, což je na tak komplexní stavbu

v městském prostředí téměř nadlidský úkol. Rád vzpomínám i na svůj první projekt, to byla rekonstrukce starého kanálu v Londýně pod Buckinghamským palácem. Každé ráno jsme odstranili silniční poklop a lezli po žebříku 30 metrů hluboko pod zem. Sice menší a trochu špinavý projekt, ale byl výbornou školou.

Můžete srovnat přípravu tunelů v zahraničí a u nás? Kde bychom se mohli třeba poučit?

Asi to platí obecně pro přípravu všech staveb dopravní infrastruktury v Česku – v zahraničí je obecně méně projektových stupňů. My jich máme opravdu velké množství, projektová příprava pak trvá příliš dlouho. V zahraničí se navíc různé projektové fáze překrývají, není nutné čekat na to, až jedna skončí, aby druhá mohla začít. Nečeká se zbytečně třeba na nějaké povolení úřadu, příprava se nepozastavuje a pokračuje. Cílem je realizovat stavbu co nejdříve, aby bylo možné rychle čerpat benefity novostavby. Třeba i za cenu nějakých teoreticky zmařených investic v projekční fázi. V zahraničí se také vhodně kombinuje širší škála smluvních podmínek, které se uzpůsobují potřebám projektů, to u nás z různých důvodů prozatím nastává jen zřídka.

Co vás přimělo vrátit se do České republiky?

Byly to dvě roviny. Jedna osobní, posledních deset let jsem se stěhoval od projektu k projektu, většinou jsem někde byl dva roky a pak se stěhoval do další země. Trochu mě to začalo unavovat. Mohl jsem tedy buď zůstat v Melbourne, vrátit se do Londýna, nebo zpět do ČR. Pro návrat domů jsem se rozhodl z důvodu znovuoobnovení přípravy dvou projektů, ke kterým mám nějaký osobní vztah, protože jsem vyrůstal na západ od Prahy, a to tunelů Praha – Beroun a Dejvice – Veleslavin. Lákala mě možnost podílet se na realizaci těchto dvou obřích staveb v blízkosti mého domova.

Čím bude výjimečný tunel Praha – Beroun a v jaké fázi je jeho příprava?

Tunel bude výjimečný především svou délkou přibližně 24 kilometrů. To je hodně i na celosvětové poměry. Částečně povede v krasové oblasti, představte si tedy, že razíte tunel někde, kde, když to přeženu, můžete teoreticky narazit na menší neobjevenou Koněpruskou jeskyni. Geotechnický průzkum i samotná ražba se tedy musí na možné geologické anomálie připravit a těm nejrizikovějším oblastem se vyhnout.

Velká výzva bude projekt zvládnout i logisticky. Budeme zde mít obrovské množství rubaniny, kterou bude potřeba někde uložit, popřípadě znovupoužít jako kamenivo pro výrobu betonu nebo u vápenců pro výrobu cementu. Náročné logisticky bude i zajistit dodávky prefabrikovaných dílců tunelu, dodávky energií a zajistit dostatek kvalitní pracovní síly; ve špičkách očekáváme, že projekt bude potřebovat více než 1000 lidí.

Čím se bude ražba lišit od ražby dosud nejdelšího českého tunelu u Ejovic?

Tunel Ejovice je ve volné krajině a ražba i zásobování tunelů mohly tedy probíhat od portálů. Pro berounský tunel bohužel tento luxus nemáme, přístup k portálům je omezený. Hlavní ražby tedy budou muset probíhat z 90–140 metrů hlubokých šachet zhotovených podél trasy tunelu. Pro představu, nejhlubší stanice pražského metra Náměstí Míru je v hloubce „pouhých“ 50 metrů. Veškeré zásobování tunelu tedy bude využívat velké a výkonné jeřáby a materiál se bude překládat na tunelové zásobovací stroje na dně šachty. Pro lidi se postaví dlouhé stavební výtahy. To je časově, bezpečnostně i náklady na mechanizaci asi ta největší komplikace a rozdíl. Tunelovací stroje budou ve své zásadě podobné tomu ejpovickému. Jen budeme používat čtyři razicí štíty místo jednoho a pravděpodobně budou vybaveny dodatečnými bezpečnostními prvky kvůli větší délce tunelu, například záchranou komorou pro pracovníky pro případ požáru tunelovacího stroje. A z důvodu náročnější geologie také budou vybavené detekčními systémy podobnými sonarům pro detekci krasových jevů před čelbou tunelu.

BC. MSC. MICHAL FRONĚK CENG MICE DIC

Tunelový inženýr, projektant a zhotovitel, který se po studiu na ČVUT v Praze a Imperial College v Londýně podílel na realizaci významných tunelových komplexů po celém světě. Působil například ve Velké Británii, v Hongkongu, USA, Kataru či Austrálii. Mimo jiné se podílel na stavbách metra Gold Line v katarském Dauhá, Crenshaw v Los Angeles nebo Melbourne metra v Austrálii. Jeho posledním projektem byla dvojice tunelů West Gate Tunnel v Melbourne, které budou s průměrem 15,6 metru největší na jižní polokouli.



MODERNÍ ŽELEZNICE, Interní bulletin Správy železnic

Vydavatel Správa železnic, státní organizace
Adresa redakce Dlážďená 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.

Pokračování ze strany 1

směr Praha – Olomouc pojedou v upravených časových polohách, ve kterých už je zohledněno zdržení na výluce a nutnost kyvadlového řízení dopravy v jednokolejné úseku. Některé spoje linek Ex2 (Praha – Vsetín – Žilina) a R18 (Praha – Luhačovice) pojedou v úseku Praha – Česká Třebová vzájemně spojeny. Ve dnech s úplným zastavením provozu budou vybrané dálkové spoje nahrazeny autobusy a vlaky s lůžkovými vozy pojedou podle zvláštních jízdních řádů s dřívějším odjezdem z Prahy.

VÝLUKY UMOŽNÍ ROZJET MODERNIZACI PARDUBIC NA MAXIMUM

Výlukový jízdní řád umožní výrazně zvětšit rozsah modernizačních prací v pardubickém železničním uzlu. Na konci května začne nepřetržitá půlroční výluka traťové koleje Pardubice hl. n. – Pardubice-Rosice nad Labem. V jejím rámci budou souběžně probíhat práce na zdvoukolejnění tratě Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová. Během této výluky se také opraví nástupiště č. 1 a 2 a zhlaví ve směru na Přelouč. Během půlročního přerušování provozu se budou realizovat provizorní přeložka tratě včetně přesunu železničního mostu přes řeku Labe a modernizační práce ve stanici Pardubice-Rosice nad Labem včetně budování nástupišť. Po dobu

výluky mezi Pardubicemi hl. n., Pardubicemi-Rosicemi nad Labem a Medlešicemi budou všechny vlaky nahrazeny autobusy.

Už minulý rok začaly stavební práce na modernizaci koridoru mezi Velími a Pečkami. Letos se zde vybudují nové odbočky Cerheřnice a Tatce. Hlavní část stavebních prací souvisejících se vznikem těchto odboček směřuje do letošního léta, kdy budou v tomto úseku také nejrozsáhlejší výluky. V červenci a srpnu totiž bude nutné postupně zavést jednokolejný provoz mezi Poříčany a Pečkami a Pečkami a Velími. V závěru letošního roku proběhne výluka traťového úseku Sadská – Poříčany včetně zaústění tratě do stanice Poříčany. Při dalších výlukách už bude možné využít nové odbočky, dopad na provoz vlaků tedy bude menší. Většina stavebních prací s dopadem na železniční dopravu skončí do konce roku 2023. Během výluk budou osobní vlaky nahrazeny autobusy, vlaky dálkové dopravy budou dojíždět do cílové stanice s několikaminutovým zpožděním. Některé spoje dálkové dopravy mezi Prahou a Kolínem a vlaky v relaci Praha – Hradec Králové budou vedeny odklonem přes Lysou nad Labem a Nymburk.

MODERNIZOVAT SE BUDE I MEZI ČESKOU TŘEBOVOU A BRNEM

Letos v září se také výrazně omezí kapacita dráhy mezi Adamovem a Blanskem, bude zde



FOTO Tomáš Johánek

zaveden jednokolejný provoz. Od poloviny prosince pak vlaky opustí trať mezi Brnem a Blanskem úplně. V létě příštího roku se pak na tři měsíce zastaví provoz i mezi Březovou nad Svitavou a Svitavami. Realizovat se zde budou hned tři projekty. Mezi Brnem-Maloměřicemi a Adamovem a mezi Adamovem a Blanskem proběhne kompletní rekonstrukce železničního svršku, postaví se nová odbočka Svitava a výrazně zmodernizují zastávky Bílovice nad Svitavou, Babice nad Svitavou

a Adamov zastávka. Stanice Adamov dostane dvě nová ostrovní nástupiště, přístupná z lávky. Mezi stanicemi Březová nad Svitavou a Svitavou se pak bude v létě příštího roku sanovat násep. V rámci těchto omezení provozu se bude postupně měnit konečná stanice pro linku R19 mezi Brnem a Prahou, dále povezu cestující autobusy. Osobní vlaky budou také nahrazeny autobusy. Většina dálkových spojů mezi Brnem a Prahou bude jezdit přes Havlíčkův Brod již od 6. dubna.



Rekonstrukce Fantovy budovy se přesunuje do interiéru

Zatímco oprava fasády a střechy historické Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží se blíží do finále, během příštích týdnů začne proměna jejího interiéru. V rámci samostatné první etapy proběhne rekonstrukce velkých historických sálů v severní části objektu a jejich zázemí.

TEXT Tomáš Johánek



Reprezentativním prostorám se v co největší míře vrátí původní historická podoba. Stavební práce budou probíhat v přízemí a také v 1. podzemním podlaží a mezaninu. Fantova budova díky nim získá nové propojení s úrovní podchodů, a to formou eskalátorů umístěných v levé části severního podchodu. S dokončením této etapy se počítá v první polovině příštího roku.

V následné druhé etapě se do roku 2023 zrekonstruují zbylé prostory budovy s výjimkou bývalé Fantovy kavárny v centrální části objektu, která již v nedávné době renovací prošla. Bezbariérový přístup do jednotlivých podlaží zajistí výtahy. Vznikne i další propojení s novou odbavovací halou hlavního nádraží.

Fantova budova tvoří spolu s přilehlou halou nad nástupiště největší secesní památku v Česku. Všechny úpravy jsou proto připravovány tak, aby respektovaly požadavky státní památkové péče. S ohledem na technické a statické možnosti dojde k odstranění některých nepůvodních konstrukcí.

Rekonstrukce přinese celkové oživení a zajištění maximální využitelnosti Fantovy budovy. Cestující v ní po dokončení najdou kavárnu, restauraci, čekárnu či dětský koutek. Nyní nepřístupné prostory v přízemí se otevřou veřejnosti. Sloupový sál poslouží jako VIP čekárna, z velkého sálu se stane multifunkční prostor pro pořádání kulturních a společenských akcí. V rekonstruovaných prostorech vznikne také nové hygienické zázemí pro návštěvníky kulturních sálů, které bude přístupné i z úrovně prvního nástupiště. V současné době využívají Fantovu budovu Drážní úřad, České dráhy, Správa železnic a Policie ČR. Tyto složky zde budou sídlit i po rekonstrukci.

Reportáže a podcasty – nové formy komunikace

Naše státní organizace jako moderní a inovativní firma pečlivě sleduje nejnovější trendy v oblasti komunikace se svými zaměstnanci, zákazníky i všemi zájemci o dění na české železnici. Proto k informování o svých aktivitách, zajímavých projektech a dění kolem železnice využívá ve stále větší míře sociální sítě i další produkty dnešní doby. Velmi oblíbené jsou například fotoreportáže z rozestavěných staveb na Facebooku, krátké aktuality pravidelně zveřejňujeme také na Twitteru, krásné fotky z oblasti železnice můžete najít na Instagramu. Novinkou posledních týdnů jsou reportáže a podcasty zveřejňované na webu Správy železnic. Zatímco reportáže se zaměřují především na informace o aktuálním dění na stavbách, představují zajímavé projekty a jejich prostřednictvím můžete navštívit netradiční místa, podcasty budou pravidelně přinášet rozhovory se zástupci Správy železnic na aktuální témata. A proč to všechno? Hledali jsme možnosti, jak atraktivním způsobem přiblížit nejširší veřejnosti činnost naší organizace, jak jí představit zajímavé lidi z řad našich zaměstnanců. Reportáže a podcasty jsou pro to ideální formou.



Nové oddělení se zaměří na lepší obchodní využití majetku

Letos v únoru vzniklo na odboru strategie naší organizace nové oddělení koncepce obchodních činností. Jeho náplní práce je rozšířit možnosti obchodního využití majetku a podpořit implementaci nových řešení a konceptů, se kterými se setkáváme okolo nás a které vycházejí z nových technologických trendů.

TEXT **Tomáš Johánek**

Oddělení pod vedením Alexe Béma bude nejen identifikovat nové příležitosti, ale současně povede diskuzi nad vhodným konceptem realizace nových podnětů včetně případného řízení pilotních projektů. Novinky, na které se oddělení zaměří, budou služby, které pozitivně osloví cestující a rozšíří využití nádražních prostor. Současně s tím budou nové služby i ekonomicky přínosné pro naši organizaci. „Vlivem situace s covidem-19 se změnilo naše chování. Z jedné strany stále musíme respektovat určitá omezení, na straně druhé ale upravujeme naše zvyky a učíme se novým věcem. Naše potřeby se vlivem změn okolního prostředí tedy mění, a to vše vytváří

příležitost pro nové služby, kterými můžeme cestující oslovit,“ říká vedoucí oddělení Alex Bém.

NÁDRAŽÍ SE POSTUPNĚ MĚNÍ, NABÍZEJÍ NOVÉ SLUŽBY

Naše nádraží se tak postupně budou měnit z pouhého tranzitního bodu na místo, kde cestou ze zaměstnání obstaráme nákupy, vyzvedneme zásilky, případně vyřídíme schůzku s obchodním partnerem. Vytvoření vhodných podmínek pro nové služby vyžaduje koncepční přístup, koordinaci vývoje a řízení pilotních projektů v rámci ČR. Aby vše dobře fungovalo a vývoj byl dostatečně rychlý, vzniklo toto nové oddělení, které novinky

nejenom identifikuje, ale i komunikuje a koordinuje jejich vznik v rámci celé organizace včetně úzké spolupráce s jednotlivými oblastními ředitelstvími, jež mají cenné provozní zkušenosti. Obdobné aktivity a snahy již existují v zahraničí. Nádraží se postupně mění na obchodní centra, ale specifického charakteru, protože cestující, kteří jdou okolo, nemají zájem například nakupovat velké a těžké věci. Důraz bude kladen na dobrou informovanost cestujících o poskytovaných službách, na navigaci pro snadnou orientaci a celkové vytvoření příjemné atmosféry v restauracích nebo vznik zón pro relaxaci, příp. pro pracovní jednání.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic (3x)

PLÁNUJE SE I DALŠÍ ROZVOJ LOGISTICKÝCH SLUŽEB

To vše bude významné i v souvislosti se zvyšováním rychlosti přepravy do 200 km/h na stávající síti, které výrazně zkrátí dobu cestování v porovnání s klasickou silniční dopravou. Samostatnou kapitolou pak budou logistické služby, které s cílem rychle a efektivně doručit zboží zákazníkovi budou stále více uvažovat o využití železniční dopravy. Menší zásilky tak případně bude možno doručovat podstatně rychleji, ideálně během jednoho pracovního dne, a to velmi efektivním způsobem i na delší vzdálenosti. Tyto všechny myšlenky bude nutno strukturovat a domyslet, nastavit související procesy a vyzkoušet společně s partnery Správy železnic na pilotních instalacích, které ukáží jejich životaschopnost. O těchto novinkách, průběhu jejich vývoje a testování vás budeme průběžně informovat.

ZMĚNY V ORGANIZAČNÍ STRUKTUŘE SPRÁVY ŽELEZNIC

Vznik nového oddělení v rámci odboru strategie nebyl jedinou změnou, ke které došlo v organizační struktuře Generálního ředitelství Správy železnic. Už k 1. lednu se původně samostatné oddělení přípravy vysokorychlostních tratí transformovalo do odboru přípravy VRT, spadajícího pod gesci náměstka GR pro modernizaci dráhy. Od 1. března pak vznikl zcela nový odbor v sekci náměstka pro ekonomiku. Konkrétně jde o odbor dotačního managementu EU, jeho náplní bude správa evropských dotací.

Naše organizace obhájila energetický certifikát

Loni skončila platnost certifikátu Osvědčení o systému řízení hospodaření s energií organizace, který jsme získali v roce 2017. Obhajoba skončila úspěšně, naše organizace splnila všechny požadavky revidované normy ČSN EN ISO 50001:2019, která přinesla mnohé změny.

TEXT **Petra Karpíšková**

Naše státní organizace v roce 2017 zavedla a certifikovala systém managementu hospodaření s energií podle normy ČSN EN ISO 50001:2012, která podporuje celosvětovou poptávku po efektivním hospodaření s energií.

Účelem této normy je nastavit kroky a procesy vedoucí k systematickému a neustálému zlepšování energetické hospodárnosti a zvyšování energetické účinnosti. Certifikace systému hospodaření s energií je pro Správu železnic velkým

úspěchem a zároveň i nástrojem pro zlepšování v oblasti energetiky, což vede k řadě energetických úspor.

Správně nastavený systém managementu hospodaření s energií zajišťuje snížení její spotřeby a zvýšení efektivity i produktivity. V neposlední řadě napomáhá při snížení dopadů na životní prostředí. Dobře fungující systém vyžaduje nejen spolupráci členů týmu energetického managementu, ale i všech pracovníků naší organizace, kteří mohou přispět k úsporám svým každodenním chováním podle Energetického desatera Správy železnic.

Certifikát byl vydán s tříletou platností s tím, že každoročně probíhaly v naší organizaci dozorové audity vedené nezávislou mezinárodně uznávanou certifikační společností United Registrar of Systems Czech,



které ověřovaly správné zavedení systému a plnění požadavků normy ISO 50001. Po uplynutí tříleté platnosti certifikátu, tedy v roce 2020, proběhl recertifikační audit. Ten byl veden již podle revidované verze normy ČSN EN ISO 50001:2019.

Všechny potřebné informace a dokumenty související se Systémem managementu hospodaření s energií podle ČSN EN ISO 50001:2019 jsou dostupné na intranetových stránkách oddělení hlavního energetika.

FOTO archiv Správy železnic

Železniční most v Náměšti nad Oslavou

Českomoravská transversální dráha byla souborem několika železnic propojujících hlavní tratě převážně vedoucí z Vídně. Celková délka těchto drah, postavených v letech 1883 až 1889 mezi Domažlicemi a Trenčianskou Teplou, dosáhla téměř 560 kilometrů.

TEXT **Marek Binko**

Zatímco českou část stavěl a provozoval rakouský stát prostřednictvím Císařsko-královských státních drah (kkStB), moravské úseky zadal soukromé Společnosti státní dráhy (StEG). To lze dodnes rozpoznat i podle zcela odlišné architektury budov. Také velké mosty obou částí transversálky mají jinou konstrukci. Zatímco v Čechách se s výjimkou překročení Vltavy u Červené stavěly přes údolí kamenné obloukové viadukty, na Moravě to byly ocelové příhradové. Právě jejich stavbu si vyžádal úsek mezi Borovinou u Třebíče a Rapoticemi na Českomoravské vrchovině. Šlo přitom o překročení řek Jihlavy a Oslavy a jejich přítoků. Nejznámějším zdejším viaduktem je bezesporu Třebíčský (Borovinský) o délce 193 metrů a výšce 41 metrů. Takřka

stejnými parametry, délkou 188 metrů a výškou 42 metrů, se pyšní i most přes Chvojnici poblíž Kralic nad Oslavou, který je však kvůli své nepřístupnosti takřka neznámý. Další velké mosty jsou mezi Třebíčí a Vladislaví, přímo ve Vladislaví a také v Náměšti nad Oslavou. Všechny byly postaveny v roce 1886 a všechny byly ocelové příhradové s horní mostovkou, na kamenných podpěrách, příp. ještě s kamennými oblouky na začátku a konci mostu.

Výjimkou byl most přes řeku Jihlavu u Vladislaví, který měl dolní mostovku a hlavní pole bylo křivopásové, na naše poměry s poněkud neobvyklým tvarem. Všechny mosty po sto letech dožily a během 80. let 20. století byly rekonstruovány, přičemž jejich ocelové nosníky byly vyměněny za plnostěnné komorové, opět

FOTO autor



Moderní železnice

s výjimkou mostu přes Jihlavu, který je plnostěnný s dolní mostovkou. Nejzajímavější rekonstrukcí prošel v letech 1988 až 1990 most přes Oslavu v Náměšti nad Oslavou. Nedošlo zde totiž jen k výměně ocelové konstrukce, ale byl postaven zcela nový most, opět dvoupolový, ale umístěný v jiné ose. Došlo proto i ke směrové úpravě navazujících úseků a kamenné podpěry byly vystřídány betonovými. Čím se ale tento most stal raritním, je jeho ocelový nosník ve směrovém oblouku o poloměru 406 až 418

metrů. Celý most je dlouhý 142 metrů a vysoký 18 metrů. Má průběžné šterkové lože a díky směrovému oblouku nadstandardní šířku 7,23 m. V roce 2017 prošel opravou, při které získal namísto stříbřitého modrý nátěr.

Kousek za mostem se řeka Oslava, trampy nazývaná Oslavka, zařezává do divokého a krásného údolí táhnoucího se až k Oslavanům. Je rájem pro trampy a romantiky a nejedna píseň, např. od legendární skupiny Kamelot, opěvuje jeho krásu.

Co se děje v regionech



FOTO archiv Správy železnic (3x)

VÝMĚNA KOLEJOVÝCH OBVODŮ ZVÝŠÍ SPOLEHLIVOST PROVOZU

Mezi jednu z nejzásadnějších oprav posledních měsíců u OR Brno patřila oprava přijímačů kolejových obvodů na tzv. brodské trati. Hlavním důvodem výměny původních přijímačů ze 70. a 80. letch minulého století za nové je umožnění provozu lokomotiv s velkým výkonem.

Jejich používání je nutné v souvislosti s převedením části dopravy z I. tranzitního koridoru na trať přes Havlíčkův Brod z důvodu stavebních prací v úseku Brno – Blansko, v oblasti okolo Brandýsa nad Orlicí a v uzlu Pardubice. V následujících dvou letech tak bude tato trať jedinou spojnici mezi Prahou a jižní Moravou, proto zde bylo nutné i zvýšit spolehlivost provozu.

Nové přijímače s vyšší šuntovou citlivostí zamezí možnému ovlivnění kolejových obvodů drážními vozidly s asynchronními motory. Napájecí a reléové jednotky výstroje kolejových obvodů jsou z kolejiště přemísťovány do stavebních ústředí. S výjimkou dvojitých kolejových spojek jsou kódovací smyčky ve výhybkách odstraňovány a nahrazovány kódováním do kolejí, na dvojitých kolejových spojkách jsou původní kolejové obvody nahrazovány počítači náprav. Přínosem je také již uvedená vyšší provozní spolehlivost, bezpečnost provozu a snížení energetické náročnosti zařízení.

V rámci oprav byla také staniční zabezpečovací zařízení doplněna o diagnostiku, která zlepší možnosti údržby a umožní minimalizovat negativní dopady na dopravu při odstraňování poruch včetně zkrácení doby lokalizace poruchy, šetření mimořádných událostí apod.

NÁDRAŽÍ V CHOCNI VYUŽÍVÁ NOVÉ POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY

Služebna Obvodního oddělení Policie České republiky, která sídlila v centru města Choceň, se začátkem letošního roku přestěhovala do nově vybudovaných prostor ve výpravní budově železniční stanice Choceň. Krajské ředitelství Policie ČR se rozhodlo využít nabídku naší státní organizace na poskytnutí volných prostor přímo na nádraží.



Původní prostory sloužily pro restauraci, která byla dlouhodobě nevyužívaná. Ve druhé polovině loňského roku byly přestavěny na služebnu Policie České republiky. Nově jsou zde kanceláře, hygienická zařízení a zasedací místnost. Dále byly vystavěny místnosti celý předběžného zadržování, skladu zabavených věcí a hygienická zařízení. Uvnitř objektu také vznikl prostor garáže pro policejní automobily. Realizaci stavby provedla firma Chládek a Tintěra, Pardubice, a.s.

Veškeré finanční náklady na rekonstrukci objektu hradila ze svých prostředků naše organizace, Policie ČR bude platit pouze měsíční provozní náklady za pronájem a spotřebu energií. Policisté dosud v Chocni sloužili v nevyhovujících prostorách. Zřízení nové služebny přímo v choceňském železničním uzlu přispěje k vyšší bezpečnosti cestujících.

ZAČALA REKONSTRUKCE VÝPRAVNÍ BUDOVY V PÍSKU

Výpravní budova v železniční stanici Písek se výrazně přiblíží svému historickému vzhledu. Umožní to její celková rekonstrukce, která začala v průběhu března. Výsledkem investice s celkovými náklady ve výši 54 milionů korun bude dále zvýšení komfortu pro cestující, úprava přilehlého okolí a zlepšení návaznosti na ostatní druhy dopravy.

Kompletní rekonstrukce zahrnuje úpravu a zateplení fasády, která se zároveň doplní o zdobné prvky. Vymění se okna, dveře

a střecha. V 1. podlaží, které slouží především k zajištění provozu a služeb pro cestující, se díky změně dispozic zefektivní využití prostor. Například dojde k přesunutí veřejných toalet do bezprostřední blízkosti čekárny. Ve 2. podlaží se zrekonstruují prostory bytových jednotek a podkrovní budovy, které tak bude stavebně připraveno pro budoucí komerční využití. Vstup do budovy a na 1. nástupiště bude plně bezbariérový, zajistí ho dvě nové rampy.

Namísto jednopodlažního objektu, který je nyní k budově přidružen, vzniknou parkovací stání, chodník a zatravněná plocha. Další stání pro auta a kola vzniknou podle architektonické studie města v přednádražním prostoru, kde současně dojde k úpravě autobusových zastávek a chodníků. Tato akce bude koordinována nejen s rekonstrukcí výpravní budovy, ale i připravovanou modernizací tratě Nemanice – Protivín – Písek město, která bude mimo jiné řešit i vyústění plánovaného podchodu a přístup na nástupiště ve stanici.

Zhotovitelem prací bude společnost EDIKT, jejich dokončení se předpokládá příští rok v červenci.





TLUMAČOV – OTROKOVICE 5. února

Po půlnoci se mezi stanicemi Tlumačov a Otrokovice srazil nákladní vlak Nex 42511 s koncem nákladního vlaku Pn 49455. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 31,1 milionu korun.

VRBÁTKY – PROSTĚJOV 15. února

Před polednem se na železničním přejezdu mezi stanicemi Vrbátky a Prostějov hlavní nádraží střetl osobní automobil BMW X5 s vlakem R 910, v jehož čele byla elektrická lokomotiva řady 362. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 4,3 milionu korun.

NOVÁ VES U ČESKÝCH BUDĚJOVIC – ČESKÉ BUDĚJOVICE 2. března

Odpoledne se na železničním přejezdu mezi stanicemi Nová Ves u Českých Budějovic a České Budějovice střetl osobní automobil Ford C-Max s osobním vlakem 2166, kterým byla elektrická jednotka řady 650. Při střetnutí byl v automobilu usmrcen nezletilý spolujezdec, řidička a druhý nezletilý spolujezdec byli těžce zraněni. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,3 milionu korun.

SLATIŇANY – CHRAST U CHRUDIMI 4. března

V odpoledních hodinách se na železničním přejezdu mezi stanicemi Slatiňany a Chrast u Chrudimi střetl osobní automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 15324, tvořeným motorovou jednotkou 844.031. Při střetnutí byli usmrceni řidič a jeho spolujezdkyně. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,28 milionu korun.



FOTO archiv O18 GR Správy železnic (2x)

SLAPY – TÁBOR 8. března

V odpoledních hodinách vykolejilo za jízdy osobního vlaku 28413 v km 3,318 mezi dopravnou D3 Slapy a stanicí Tábor první dvojkolí prvního taženého osobního vozu řady BDtax. Po nakolejení a následné jízdě tohoto vlaku do stanice Tábor (sníženou rychlostí 5 km/h a bez cestujících) došlo k opětovnému vykolejení předmětné nápravy osobního vozu v km 0,602. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 305 tisíc korun.

Třaskavky pomáhaly zastavit vlak při mimořádné události

Při mimořádných událostech, kdy bylo potřeba zastavit jedoucí vlak všemi dostupnými prostředky v dostatečné vzdálenosti od překážky na trati, se používaly jako doplňková návěst třaskavky. Vzhledem k hluku, který vytváří jedoucí vlak, bylo nutné použít výbušný prostředek.

TEXT | Josef Schrötter

Úkolem tohoto zařízení bylo akustickým efektem, konkrétně třeskem, informovat lokomotivní četu o nutnosti okamžitě zastavit vlak. Třaskavka je uvedena do činnosti najetím kola na zařízení, které je pomocí úchytek připevněno na kolejnici. Mechanické zatížení třaskavky pak uvede do činnosti roznětku, která způsobí výbuch. Třaskavky se upevňovaly tři ve vzdálenosti 20 metrů od sebe na zábrzdnu vzdálenost od kritického místa ve směru příjezdu očekávaného vlaku.

ZA VYNÁLEZEM TŘASKAVKY STOJÍ ANGLICKÉ MLHY

Signalizaci pomocí třaskavek navrhl v roce 1841 anglický vynálezce Edward Alfred Cowper (1819-1893). Důvodem pro jejich používání byly časté mlhy, které zhoršovaly viditelnost návěstidel a rozeznání jejich polohy. Třaskavky měl na starosti „fagsignalman“, který je upevňoval na kolejnici v určených místech. Jejich používání se postupně rozšířilo do dalších zemí. Na našem území byly použity již v roce 1850 na Severní dráze císaře Ferdinanda. Aby nenavlhly, musely se uchovávat v plechové krabici. Postupem času se například zkoušely i třaskavky s barevným dýmem, aby kromě akustické výstrahy fungovala i optická signalizace. Rozšířily se prakticky po celém světě, některé železnice mají stále povinnost mít je připravené k použití. Někde se toto zařízení používalo také u návěstidla, které bylo v poloze Stůj. V takovém případě musel zaměstnanec dráhy nebo nějaký mechanismus položit třaskavku na kolejnici, ta při projetí návěstidla explozí upozornila strojvedoucího na nedovolené

projetí návěstí Stůj. Podobným zařízením bylo smykadlo, které bylo upevněné na lokomotivě a při projetí návěstidla v poloze Stůj rozhoupalo zvonec na lokomotivě. V koleji byl prvek, který byl při poloze návěstidla na Stůj vystouplý, aby o něj mohlo zavazit smykadlo.

POHYBLIVÁ TŘASKAVKA BYLA VYSLÁNA PROTI VLAKU

V roce 1909 si Němec F. Patera nechal patentovat pohyblivou třaskavku. Ta byla umístěná na malém vozíku, který se usadil na kolejnici ve směru příjíždějícího vlaku. Pohon vozíku byl tvořen raketovými motorky. Obsluha zapálila doutnák, který zažehnul raketové motorky, a vozík s třaskavinou vyrazil proti příjíždějícímu vlaku. Dýmové spaliny dávaly optický signál. Výbuch při nárazu na dvojkolí pak dal i signál

akustický. V našich zemích nebyl tento systém zaveden. Ve Francii byly vyvinuty třaskavky i v provedení, které nepoškozovalo pryžové obruče motorových vozů. Výbuch třaskavky byl vždy návěstí Stůj, zastavte všemi prostředky. Třaskavky musely být také z hlediska funkčnosti přezkušovány, protože nesprávná funkce (neexplodující zařízení) by naopak mohla ohrozit jedoucí vlak. Návěstní předpisy z roku 1920 předepisovaly jejich prohlídku alespoň dvakrát do roka, a pokud byly starší 20 let, prováděly se zkoušky na vzorku 10 kusů. Při selhání poloviny zkoušených kusů muselo být informováno Ministerstvo železnic. V roce 1922 byl interval zkoušek prodloužen. Použití třaskavek bylo u ČSD a ČD předepsáno až do roku 1997, kdy bylo novelizací Dopravního předpisu D1 jejich používání zrušeno.



FOTO sbírka autora

Ruské železnice sází na elektrizaci tratí

Ruské dráhy chtějí v příštích letech investovat v přepočtu 890 miliard korun do modernizace sítě a vozidel. Přibližně 220 miliard investují už v letošním roce. Prioritou jsou investice do Bajkalsko-amurské magistrály, Transsibiřské magistrály a do nových vozidel.

TEXT | Roman Štěrba

Ruské železnice (RŽD) patří k největším na světě. V roce 2019 provozovaly téměř 86 500 kilometrů tratí, pracovní uplatnění u nich našlo více než 710 tisíc zaměstnanců a roční výnosy dosáhly 744 miliard korun. Plánované investice se mají rozložit do období 2021 až 2023. Investice do nových vozidel přitom začaly už loni. V roce 2020 nakoupily RŽD 566 nových lokomotiv za 28,2 miliardy korun, z toho 328 elektrických, 238 diesellových a 294 pro nákladní dopravu. Loni podnik nově elektrizoval 353 kilometrů tratí a obnovil trakční vedení na 158 kilometrech tratí. V letech 2021 až 2025 plánují RŽD pořídit 1156 elektrických motorových vozů, 2800 osobních vozů a 2522 lokomotiv.

RŽD provozují 44 067 kilometrů elektrizovaných tratí, což je více než 51 procent z celkové délky sítě. Více než 85 procent osobní přepravy je realizováno v ekologické elektrické trakci. Symbolem elektrizované železnice jsou

moderní jednotky Lastočka, jejichž počet vzrostl v posledních letech ze 183 na 270 vlaků. Jedná se o univerzální jednotku pro příměstskou i meziměstskou dopravu. Cestování po železnici s Lastočkou znamená 3,5krát nižší emise CO₂ oproti silniční dopravě a téměř 10krát nižší oproti letecké dopravě.

S nákupy diesellových lokomotiv hodlají RŽD skončit v roce 2025. Do budoucna tak podnik vsadí na elektrizaci, plyn a alternativní zdroje trakční energie. Vedle pokračující elektrizace tratí mají RŽD velká očekávání s využitím vodíku pro pohon motorových jednotek a plynu pro pohon lokomotiv.



Moderní elektrické jednotky RŽD Lastočka našly opravárenskou základnu v depu Podmoskovnaya.

FOTO autor

Budoucí odborníky hledáme v lavicích partnerských škol

Ani v době svázané pandemií nepolevujeme v popularizaci železniční dopravy. Bez úzké spolupráce s vybranými středními a vysokými školami by to ale nešlo. Jedním z významných partnerů je pro nás VOŠ a SPŠD v pražské Masné ulici.

TEXT | Eva Rubešová

Vyšší odborná škola a střední průmyslová škola dopravní v Praze 1, která má téměř sedmdesátiletou tradici ve výchově dopravních expertů, se může pochlubit stabilizovaným a respektovaným pedagogickým sborem a vysokou úrovní vybavení svých učeben. To představuje spolu s rodinnou atmosférou záruku kvality jak všeobecného, tak zejména odborného vzdělání. A to v době, kdy zájem o technické obory mezi žáky upadá, není špatné. Naopak společně věříme, že technika a zejména oblast železniční dopravy má budoucnost a představuje pro absolventy technických škol zaručené uplatnění jak ve Správě železnic, tak i v celé řadě dalších společností. Učební plány proto odpovídají potřebám praxe a posledním poznatkům vědy a techniky. Absolventi této školy mnohdy pokračují ve studiu na partnerských vysokých školách, ČVUT v Praze a Univerzitě Pardubice. Kromě běžné výuky se žáci 4. ročníku mají možnost díky nadstandardním hodinám matematiky ještě lépe připravit na přijímací zkoušky na vysoké školy, a podpořit tak svoji konkurenceschopnost mezi ostatními žáky.

ATRAKTIVNÍ NABÍDKA ZÁJMOVÝCH ČINNOSTÍ

V nabídce školy najdete také celou řadu nepovinných předmětů a zájmových činností. Tradiční podporu má sport. Přestože je škola v centru Prahy, má pro něj velmi příznivé

podmínky – tělocvičnu, posilovnu anebo hřiště s umělým povrchem. „Naši žáci se každým rokem umísťují na předních místech v různých sportovních soutěžích. Kromě sportovních kroužků nabízí škola také železniční kroužek,“ říká ředitel školy Josef Ineman. Žáci se pravidelně účastní odborných, jazykových a dalších soutěží s výbornými výsledky. Součástí výuky jsou odborné praxe a stáže u tuzemských i zahraničních firem. „Nabídku praxí Správy železnic využívá čím dál více žáků, a proto také tuto oblast neustále vyvíjíme, a to zejména s ohledem na nábor absolventů. V současné době jsme bohužel byli nuceni kvůli protiepidemickým opatřením praxe přerušit, ale jsme připraveni je opět naplno rozjet, až bude vše zpět v normálních kolejích,“ říká Jitka Češková, vedoucí oddělení vzdělávání personálního odboru.

NADSTANDARDNÍ VYBAVENÍ UČEBEN

Výuka za běžného stavu probíhá v 52 učebnách, z toho je 22 odborných. Najdete zde učebny výpočetní techniky, jazykové učebny, elektrolaboratoř, dále laboratoř technologických měření, diagnostiky silničních vozidel, robotiky a programování, 3D vizualizace a virtuální reality, fiktivní kancelář dopravní a zasilatelské firmy, učebnu pro výuku psychologie a rétoriky, dopravní sál kolejové a také letecké dopravy, učebnu



FOTO archiv školy

dopravního zeměpisu a školní dílny. Škola má vlastní tělocvičnu a hřiště, informační středisko a školní internetový klub. Odborné učebny jsou nadstandardně vybavené, aby se žáci v odborných předmětech mohli seznamovat s novými poznatky vědy a techniky. Jde například o diagnostická zařízení pro testování jednotlivých agregátů silničních vozidel, zkušební automobily, auto trenažer, vozidla autoškoly, simulátory stanoviště strojvedoucího, řidiče tramvaje a strojvedoucího metra, letadlový simulátor, simulátor řízení letového provozu nebo vybavení elektrolaboratoří.

VLASTNÍ VÝUKOVÉ PROGRAMY

Běžně se využívají jak vlastní výukové programy, například na simulaci řízení železničního provozu nebo konstrukci grafikonů, tak i profesní programy, jimiž lze simulovat činnost dopravních firem. „Všechny

učebny jsou vybaveny audiovizuální, prezentační a výpočetní technikou, některé rovněž interaktivní tabulí. Do informačního systému školy mají přístup všichni rodiče žáků, a mohou tak průběžně sledovat prospěch svých dětí,“ dodává ředitel školy. Oficiálním informačním zdrojem je školní intranet, ke kterému se mohou žáci připojit i mimo školu (např. mobilní aplikací). Ve škole jsou instalovány velkoplošné obrazovky a tzv. informační kiosky. Všechny 310 školních počítačů je propojeno do sítě s vysokorychlostním připojením k internetu. V celé škole je také k dispozici wi-fi síť, bez které si už téměř nikdo z nás neumí představit fungování světa.

Nabídku projektů a programů pro žáky a studenty naleznete na spravazeleznic.cz/studenti. Pro více informací pište na studenti@spravazeleznic.cz.

Volitelný předmět mu otevřel cestu k vysněné profesi

Rodák z Hradce Králové a student pardubické Dopravní fakulty Jana Pernera Jindřich Vohnout pracuje ve svém volném čase jako signalista. Jeho cílem je ale stát se výpravčím.

TEXT | Eva Rubešová

Jednadvacetiletý student oboru Technologie a řízení dopravních systémů na pardubické dopravní fakultě Jindřich Vohnout, který na dráhu přišel z ulice (železniční žargon, pozn. red.), slouží jako signalista na druhém stavědle ve stanici Smiřice na trati z Hradce Králové do Jaroměř. Za sebou má i krátké působení ve stanici Hradec Králové-Slezské předměstí. Železnice se pro něj stala posláním a zároveň i koníčkem.

Jeho cílem je sloužit jako výpravčí ve stanici Chlumec nad Cidlinou nebo na hlavním královéhradeckém

nádraží. Zda se svému snu přiblíží, zjistí již za pár měsíců. Po absolvování třetího semestru volitelného předmětu Odborné praktikum v železniční dopravě bude totiž připraven k úspěšnému složení odborné zkoušky D-07, potřebné právě pro práci výpravčího.

Odborné praktikum se jako volitelný předmět vyučuje již na třech vysokých školách – v Praze, Přerově a Pardubicích. Významně tak přispívá k popularizaci železnice a profesí signalista, výpravčí či traťový dispečer. Výuku zajišťují interní lektori Správy

železnic, kteří kromě odborné přípravy poskytují studentům i zkušenosti. Vedle těch profesních také osobní, které jsou mezi budoucími kolegy ceněné.

„Příjemně mě překvapila forma studia, kdy k nám lektori přistupují jako profíci z oboru a snaží se nám prakticky vysvětlit veškeré předpisy. Bohužel již od začátku studia nás postihla pandemická krize, ale vyučující se i přesto nevzdali boje a v prvním semestru nás úspěšně dotáhli k odborné zkoušce D-03 (výhybkář/signalista). Nyní studuji odborné praktikum již třetím

semestrem a blížíme se s kolegy k odborné zkoušce D-07 (výpravčí). Určitě předmět doporučuji,“ dodává osobní zkušenost Jindřich Vohnout.

Po skončení studia na vysoké škole plánuje zůstat věrný dráze. Ve volném čase s přítelkyní projíždějí české tratě a vyrážejí společně na železniční výlety. Kromě toho se svými přáteli pracuje ve Veselí nad Lužicí na saunovém vagoně pro různé výlety a těší se, až se v něm někdy vydají. Svůj entuziasmus přenáší také na spolužáky a kamarády.



FOTO Jindřich Vohnout

ZAPOJTE SE DO NOVÉ ZELENÉ SOUTĚŽE!

Nejste lhostejní k ochraně životního prostředí a zajímáte se o ekologii? Potom je Zelená soutěž pro vás jako stvořená. Pomozte nám a dejte vědět svým dětem a známým, že jsme spustili novou soutěž na studentském webu, která poběží po celý duben. Více informací o pravidlech soutěže se dozvíte na spravazeleznic.cz/studenti. Hrát se bude jak jinak než o zajímavé ceny vyrobené šetrným způsobem a z ekologických materiálů. Vyhrává ten, kdo v termínu odpoví správně na všechny kvízové otázky, své odpovědi pošle na studenti@spravazeleznic.cz a do předmětu e-mailu uvede heslo: zelená soutěž. Cílem zelené soutěže je přispět k většímu povědomí o ekologii. V rámci toho také připravujeme v letošním roce další počiny v této oblasti. Jmenovat můžeme sázení stromků či úklid kolem tratí anebo rodinný den zaměřený na propagaci šetrného chování k přírodě. Pokud se náhodou rozhodnete již nyní posbírat sami odpadky ve svém okolí anebo třídit odpad, vyfoťte se nám u toho. Své fotky pošlete na studenti@spravazeleznic.cz a do předmětu e-mailu uveďte heslo: ekofoto. Autor nejkurioznější, nejveselejší anebo nejinspirativnější fotky získá balíček ekologických reklamních předmětů Správy železnic.

Eva Rubešová

ČERSTVÁ VÝPRAVČÍ ZABODOVALA VE VIRTUÁLNÍM BĚHU

Velkého sportovního úspěchu dosáhla zaměstnankyně OŘ Brno a čerstvá absolventka kurzu pro výpravčí Renata Glierová. V mezinárodním virtuálním běhu, kterého se kromě českých železničářů zúčastnili i běžci Belgie, Rakouska, Švýcarska, Dánska a Velké Británie, obsadila druhé místo mezi všemi ženami. Druhý v absolutním pořadí doběhl Jan Lachnit z odboru tvorby jízdního řádu. Celkem 111 běžců a běžkyň uběhlo dohromady 777 kilometrů. I když všichni sportovali individuálně v nejbližším okolí svého bydliště, mohli se poměřit s výkony běžců ze šesti evropských zemí, ze zasláných snímků byla dokonce vytvořena společná fotografie jako památka na tuto událost. Příjemný je také pocit sounáležitosti a uvědomění si toho, že nyní jsme na tom všichni v celé Evropě hodně podobně.

Ondřej Šmehlík

Ve Vracově si můžete vyzkoušet železniční profese

Když se řekne Vracov, příznivcům železnice se vybaví místní úzkorozchodná elektrická dráha, která funguje už od roku 2007 a stále se rozrůstá. V letošním roce čeká zájemce jedna novinka – mohou si zde vyzkoušet některé železniční profese.

TEXT Tomáš Johánek



FOTO Železnice 600 (3x)



O historii a současnosti této železnice jsme psali v polovině roku 2019, takže jen stručně. Její počátky sahají do roku 2007, v současné době je délka tratě 500 metrů. Na rozdíl od všech podobných zahradních železnic je tato elektrifikovaná. „K elektrifikaci dráhy jsme přistoupili kvůli tichému a ekologickému provozu, ale také proto, že železnice je uprostřed zástavby klidné části města. Bylo zvoleno síťové napětí 230 V, protože vedení bylo možné umístit do bezpečné výšky a k použití není potřeba složité transformace napětí,“ říká duchovní otec vracovské úzkokolejky Zdeněk Iš. K dispozici jsou celkem tři lokomotivy, unikátem je zejména model elektrické lokomotivy řady 362. Skutečným stroji odpovídají nejen dvě stanoviště strojvedoucího a průchozí strojovna. Lokomotiva má funkční vlakový zabezpečovač, nezávislou vzduchovou brzdu, záchrannou brzdu a také je vybavená elektronickým systémem regulace tahu. Stav všech systémů lokomotivy a napájení se zobrazuje na LED panelu na stanovišti. Dále je model vybaven dvěma pneumatickými sběrači a má možnost napájení třemi systémy (trakční, generátor,

baterie). Věrnou kopií je i plně funkční model motorového vozu řady 810. V provozní dny je v pohotovosti veškerá technika i personál. Výpravčí se starají o bezpečnost a řídí odjezdy vlaků. A na nedostatek práce si rozhodně nestěžují, na poměrně malém prostoru se totiž pohybují tři soupravy najednou.

STROJVEDOUČÍM NEBO VÝPRAVČÍM NA ZKOUŠKU

Pro letošní rok připravili provozovatelé úzkorozchodné elektrické železnice jednu zásadní novinku. „Dostávali jsme hodně e-mailů a množily se dotazy, jestli je možné vyzkoušet si nějaké železniční profese nebo přijít do dopravní služby na naší železnici ve Vracově. Zejména se jedná o velký zájem potenciálních zaměstnanců drah, popřípadě Správy železnic, tedy budoucích strojvedoucích, dispečerů a dalších,“ pokračuje Zdeněk Iš. Proto se připravuje program, ve kterém bude možné (bez přítomnosti veřejnosti) si nezávazně vyzkoušet několik atraktivních železničářských profesí na této dráze. „Jednou z hlavních činností našeho spolku je

získat do řad železničářů skutečné železniční fandky a nadšence, pro které pak bude radost a splněným snem pracovat na velké reálné železnici,“ popisuje Zdeněk Iš okolnosti, které vedly k přípravě novinky.

Jak to bude vypadat v praxi? V areálu železnice se v předem dohodnutých termínech a časech bude konat malý, základní kurz, který bude přízpůsoben schopnostem a věku zájemce. Absolvovat jej bude možné pouze za předpokladu výborné fyzické i psychické kondice – předpokládaný minimální věk zájemce je 10 až 12 let. Součástí kurzu bude seznámení se s bezpečností práce a provozu na Železnici 600, dále instruktáž o technice a dopravním provozu k danému tématu. Pak bude následovat samotný výkon služby. Cílem organizátorů je také zajistit profesionální pracovníky železnice z řad ČD a Správy železnic, kteří mají praktické zkušenosti z provozu na železnici a kteří rádi poradí a v případě zájmu dokážou odpovědět na zvědavé dotazy.

Kurzy bude možné pořádat od letošního května, pokud to samozřejmě dovolí epidemická situace v ČR.

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

Vážení klienti, v letošním roce registrujeme zvýšený zájem o TUZEMSKÉ REKREACE, což je pochopitelná reakce na současný stav.

Oslovili jsme tedy další české hotely s žádostí o spolupráci a jejich nabídku postupně zveřejňujeme. V tuto chvíli NABÍZÍME 75 ČESKÝCH HOTELŮ A APARTMÁNOVÝCH DOMŮ. Pokud máte i vy oblíbený hotel a chtěli byste jej vidět v naší nabídce, napište nám. Hotel oslovíme, a pokud bude mít zájem o spolupráci, přidáme jej do nabídky i pro ostatní zájemce. Kontaktní e-mail je: jisova@cdtravel.cz.

V nabídce ČD travel najdete i mnoho lázeňských pobytů, některé lázně nabízejí i speciální povodivové pobyty, které ulehčují zotavení po nemoci.

Všichni věříme, že se letos podíváme i k moři. Budeme vás informovat ihned, jak budou jasné podmínky vycestování.

Přejeme optimismus, pevné zdraví a klidné dny
Blanka Jišová, ředitelka ČD travel



BYLA PODEPSÁNA DOHODA O SPOLUPRÁCI SE SLOVENSKEM

V návaznosti na zavedení 4. železničního balíčku podepsali zástupci Drážního úřadu a slovenského Dopravného úřadu dohodu, která řeší spolupráci obou států v oblasti společného dohledu, povolování železničních vozidel a vydávání jednotných bezpečnostních osvědčení pro provoz v příhraničních oblastech.

Jak dohoda funguje, vysvětluje ředitel DÚ Jiří Kolář: „Dohoda snižuje administrativní zátěž subjektů například v tom, že povolení k uvedení železničního vozidla do provozu na území jedné ze smluvních stran opravňuje provozovat toto vozidlo v přeshraniční dopravě ve vymezených úsecích na území druhé strany. Smluvní strany si v těchto úsecích budou při přeshraniční dopravě také navzájem uznávat jednotná bezpečnostní osvědčení udělená daným železničním podnikem podle podmínek daných smlouvou.“

V dohodě se Slovenskem se vymezenými úseky rozumní tratě Kúty – Břeclav, Kúty – Holíč – Hodonín – Břeclav, Kúty – Skalica na Slovensku – Sudoměřice nad Moravou – Veselí nad Moravou, Kúty – Skalica na Slovensku – Sudoměřice nad Moravou – Rohatec – Hodonín, Veselí nad Moravou – Vrbovice – Nové Mesto nad Váhom, Bylnice – Vlárský průmysk – Trenčianska Teplá, Horní Lideč – Púchov a Trinec – Mosty u Jablunkova – Čadca.



Křížovka o ceny

Křížovka opět obsahuje názvy dvou nádraží na síti Správy železnic. Na vaše řešení čekáme do 14. dubna na adrese: redakce@spravazeleznic.cz. Tři z vás od nás získají knižní odměnu. V březnové tajence se ukrývaly názvy Březová u Broumova a Dubová Lhota. Výherci jsou Zdeněk Procházka mladší, Marta Ziková a Alois Sedlařík.

	TÉLOCVIČNÝ PŘEVK	DRUH PAPOUŠKA	ANGL. LÁSKA	PROVĚST SETI	BEZKMENNÁ DŘEVINA	ZBOŽÍ (SLOVENSKY)	OVOCE (NĚM.)	AKKADSKÝ BŮH NEBES	PLASTIKA	TVOJE	OZNAČENÍ AFGHÁNSKÝCH LETADEL	METY	ZNAČKA ČERPACÍ STANICE	CHAPLINŮV FILM (1921)	VYSOKÉ KARTY (SLOVENSKY)
PODBRADEK					TOPINKY									ANGL. DORT	
VYMÍLÁNÍ PŮDY (ZAST.)					OBNOVOVÁNÍ OBROUBIT ŠITIM								RECKÁ BOHYNĚ DUHY ŘÍMSKÝCH 2055		
1. část tajenky											OPAK STARÉ EGYPTSKÝ FARAON (CHUFEV)				
	DÁMSKÝ KABÁTEK	LATINSKÁ SPOJKA A ČISTIČÍ PROSTRÉDEK NA SKLO			PŘEVLEKÁRNA VÝSTAVNÍ DŮM					PIVOVARSKÁ SUROVINA ŠEDÝ (NĚM.)				VTEKÁNÍ	POVEL KOČIHO
SPZ JHLAVY		DOMÁCKÝ ADOLF		KROUŽNÝ POHYB VZDUCHU MĚSTO NA ZAPADĚ UKRAJINY		SVĚTOZNÁMA HOUSLISTKA	ZLUTOHNĚDÉ BARVIVO	DRUH KRĚMU ŽABI CITOSLOVCE				RADA (NĚM.)	INIC. PRVNÍHO ČESKÉHO PREZIDENTA VÝRAZ POCHOZENÍ		
LASKAVĚ SE ODHODLAT (IRONICKY)						2. část tajenky KÓD NIZOZEMÍ									
ÚVAL (ZAST.)					NARYCHLO								VODÁCKÝ POZDRAV		
ČERNOMŮR- SKÝ PŘÍSTAV					HEREC Z JAZYKO- LAMU (VLADIMÍR)								ROVNĚŽ		