



## MODERNÍ ŽELEZNICE

### NAŠÍM CÍLEM JE POPULARIZOVAT ŽELEZNICI I NAŠI ORGANIZACI

Ředitelka odboru komunikace Kateřina Šubová představuje náplň jeho činnosti

02

### MODERNIZACE TRATĚ DO STŘELIC JDE DO FINÁLE

Na konci září se vrátí vlaky mezi Brno a Střelice, definitivně hotovo bude příští rok

04

### AKTIVITY SPOLKU OŽIVUJÍ DRÁHU DO BEZDRUŽIC

Lokálka na odpis dostala šanci na nový život i díky aktivitám dobrovolníků

08



FOTO: Miroslav Bušek

# V letošním roce jsme zmodernizovali již přes 60 přejezdů

**Naše státní organizace si dala letos za cíl upravit až 200 železničních přejezdů. Do modernizace spojené z velké části také se zvýšením úrovně zabezpečení chce investovat téměř dvě miliardy korun. Plán se jednoznačně daří plnit.**

TEXT | Tomáš Johánek

Do poloviny srpna byly rekonstrukce dokončeny na 66 přejezdech. Na dalších 75 v tu dobu stavební práce probíhaly. Z více než šesti desítek dokončených úprav křížení železnice s pozemními komunikacemi se téměř polovina týkala přejezdů zabezpečených původně výstražnými křížemi. Na 23 takových místech je nově nainstalováno světelné zabezpečovací zařízení. Další 13 je kromě výstražných světel osazeno také závorami. O závorová břevna pak bylo při modernizaci doplněno 14 přejezdů původně se světelným zabezpečovacím zařízením. Na devíti místech v republice také dosloužily mechanické závory. Nahradila je většinou zabezpečovací zařízení se světelnou signalizací, ve třech případech doplněná i závorami.

**ZÁVORY MÍŘÍ ZEJMÉNA NA FREKVENTOVANÁ KŘÍŽENÍ**  
Moderní zabezpečovací zařízení tak namísto původního ze 70. let získala například šestice přejezdů v úseku Ústí nad Labem-Střekov – Svádov, kde v minulosti docházelo ke střetům s osobami nebo vozidly, většinou s tragickými následky. Čtyři z těchto přejezdů byly při rekonstrukci vybaveny také závorami. Ve dvou případech byla použita moderní kompozitní závorová břevna s výstražnými LED svítilnami. Například na dvojici přejezdů na trati mezi Vraným nad Vltavou a Dobříší byly výstražné kříže doplněny světelným zabezpečovacím zařízením, v jednom případě navíc i závorami. Také aktuálně probíhající úpravy řeší zvýšení úrovně zabezpečení nejčastěji u přejezdů původně s výstražnými křížemi a výstražnými

světly. Nemalé investice se tak odrážejí ve vyšší bezpečnosti železničního i silničního provozu. Modernizace přejezdů se odrazila i v nižším počtu nehod. V loňském roce na nich došlo k 143 střetům, což je o 22 méně než v roce předchozím.

#### TEMPO MODERNIZACE PŘEJEZDŮ ZRYCHLUJE

V posledních letech se také výrazně zrychlila modernizace přejezdů. Zatímco v loňském roce naše státní organizace zrekonstruovala celkem 155 úrovnových křížení za více než 1,5 miliardy korun, letos to bude naplnění avizovaného počtu až 200 opravených nebo zmodernizovaných přejezdů. Podle statistik je v České republice celkem 7753 přejezdů, z nichž je 45 procent zabezpečeno pouze výstražnými křížemi.

Tento poměr se ale daří rok od roku snižovat. V roce 2015 to bylo více než 50 procent. Významný je i nárůst zabezpečení přejezdů závorami, které jsou z hlediska bezpečnosti provozu považovány za nejučinnější. V roce 2015 bylo závorami zabezpečeno 15,6 procenta všech přejezdů, v letošním roce je to již 21,3 procenta. Samozřejmě stále platí, že nejbezpečnější přejezd je takový, který neexistuje. Proto je dlouhodobým cílem také snaha o snížení jejich počtu. Typickými případy rušení přejezdů jsou například modernizace tratí Sudoměřice – Votice a Soběslav – Doubí, kde vznikají tratě v nové stopě zásadně bez úrovnových křížení. Samostatně se pak řeší náhrady některých velmi frekventovaných přejezdů, jako například ve Studénce, Uhersku či Olomouci. V některých případech se pak provádějí náhrady málo využívaných úrovnových křížení spojovacími účelovými komunikacemi, které převádí dopravu na další přejezd se zvýšeným stupněm zabezpečení.

#### STOP PORUŠOVÁNÍ PŘEDPISŮ NA PŘEJEZDU

Železnice je sama o sobě celoevropsky nejbezpečnějším druhem dopravy. Bohužel negativní statistiky ovlivňují časté střety vlaků s dalšími účastníky provozu na železničních přejezdech. Příčiny jsou ve většině případů na straně řidičů a také chodců. Ti nerespektují zabezpečovací zařízení a hazardují se svými životy i životy cestujících ve vlaku. K nehodám na přejezdech tak dochází právě kvůli ignorování zabezpečovacího zařízení, hazardu nebo nepozornosti. Většinu kolizí by se dalo zabránit správným chováním účastníků silničního provozu.



FOTO: archiv Správy železnic

### OBNOVA TORNÁDEM PONIČENÉ TRATĚ POKRAČUJE

Na konci června poničilo tornádo, které zasáhlo část Břeclavska a Hodonínska, mimo jiné také mezinárodní koridor mezi Hruškami a Hodonínem. Velmi rychle se podařilo obnovit provoz vlaků v nezávislé trakci, složitější je vzhledem k rozsahu škod obnova trakčních podpěr a trolejového vedení. V září proběhne betonáž nových základů pro trakční podpěry, osvětlovací věže a osvětlovací stožáry. Po uplynutí technologické doby zrání betonu bude následovat montáž nových podpěr a následně trakčního vedení.

### ROUDNICE NAD LABEM BUDE MÍT BEZBARIÉROVÁ NÁSTUPIŠTĚ

V Roudnici nad Labem začala rekonstrukce nástupiště, jejichž cílem je zajistit bezbariérový přístup na ně pomocí výtahů. Cestujícím zde v současné době slouží jedno ostrovní, jedno vnější a dvě úroňová nástupiště, která mají výšku 200 až 300 mm nad kolejí. Přístupné jsou pouze po schodištích z podchodu, respektive z odbavovacích prostor výpravní budovy. V rámci stavby zde vznikne i jednostranné ostrovní nástupiště s přístupem nově vybudovaným schodištěm a výtahem ze stávajícího podchodu.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

### MODERNIZACE KORIDORU NA BRNĚNSKU STARTUJE

Během nadcházejících týdnů začnou stavební práce hned na třech projektech mezi Brnem-Maloměřicemi a Blanskem. Od 1. září byl zaveden jednokolejný provoz v úseku Adamov – Blansko. V rámci modernizace tratí proběhne rekonstrukce železničního svršku a spodku, výstavba nové odbočky Svítava a komplexní úprava zastávek Bílovice nad Svítavou, Babice nad Svítavou a Adamov zastávka. Stanice Adamov dostane dvě nová ostrovní nástupiště, která budou přístupná z lávky.

# Naším cílem je popularizovat železnici i naši organizaci

Práce odboru komunikace se na první pohled může zdát dobře viditelná díky tiskovému oddělení. Jeho náplň je však mnohem širší a zahrnuje i aktivity, o nichž někteří kolegové nemají ani tušení. Pod pokličku nás proto nechala nahlédnout ředitelka odboru Kateřina Šubová.

TEXT | Pavel Tesař



FOTO Paula Matřová

#### Co si představují zaměstnanci v tak velké organizaci, jakou je Správa železnic, že zajišťuje odbor komunikace?

Myslím si, že řada lidí asi řekne tiskové oddělení, tedy komunikaci s médii. Ale to je jen část naší práce. Dnes už zajišťujeme kompletní komunikaci vně naší organizace, jak vůči novinářům, tak odborné i široké veřejnosti. Pro cestující a další zájemce máme kontaktní linku a infocentrum na pražském hlavním nádraží. Aktivně žijeme na sociálních sítích. Vytváříme korporátní identitu, vydáváme firemní noviny, naši korekturu projdou všechny publikace, spravujeme několik webů a intranet naší organizace, produkčně zajišťujeme akce Správy železnic.

#### V čem konkrétně se rozchází představy s realitou?

Logicky může každý z nás hodnotit podle výstupů, článků a reportáží, dál nemůže dohlédnout. Naše mluvčí Radku, Nelu a Dušana zná asi většina zaměstnanců. Samozřejmostí je jejich denní servis médiím. Jejich pravidelná pracovní doba končí v pozdních odpoledních hodinách, spíše večerních. Střídají se v nepřetržitých službách, každý třetí týden tak jedou úplně bez přestávky. To je náročné v běžném režimu, natož při mimořádnostech. V takové situaci není výjimkou odbavit stovku telefonátů během dne. Stejný režim mají kolegové ze sociálních sítí či správy webů. Výjimkou nejsou kolegyně z kontaktní linky nebo infocentra. Znamená to být stále na příjmu

a vždy připraven pohotově a relevantně reagovat.

#### Práci vašeho odboru patrně mnoho lidí hodnotí a má dojem, že jí rozumí, protože přece „komunikujeme“ všichni a „víme, jak na to“. Co však veřejnost ani vaši zaměstnanci nevidí či si neuvědomují?

Komunikace je bytostnou lidskou schopností. Ale to, že komunikuji, ještě neznamená, že komunikaci rozumím. To je stejné, jako kdybych řekla, že když řídím auto, umím ho i sestrotit. Náš odbor musí pokrýt kompletní činnost celé firmy, to je obrovské množství dat a velmi odborných informací. Každý jiný kolega má svoji oblast, v té je odborník, my musíme pokrýt vše s potřebnou znalostí. Stojí to hodně času a úsilí. Tlak na rychlost je přitom neuvěřitelný. V minulosti stačilo reagovat v řádu dnů, dnes je problém několik hodin. Trochu se ze všeho stává závod s časem.

#### Jak naši zaměstnanci vnímají odbor komunikace? Jakou máte zpětnou vazbu?

Mnozí kolegové změnili názor v okamžiku, kdy si sami stoupnou před kameru. Tvrzení, co na tom je, když řeknu jednu větu v reportáži, je liché. To přece není o jedné větě, někdy vás doslova „grilují“ dlouhé minuty, musíte si nastudovat a zjistit maximum podkladů a odborné, a zároveň srozumitelné se vyjádřit. Kritika není nic příjemného, je-li věcná, jsem za ni ráda, protože může mě i kolegy posunout. Nerozumím

spíš obecným tvrzením, takovým jedovatým slinám, že komunikace nekomunikuje. Ale s tím se musíme umět vyrovnat.

#### Odbor komunikace se nezabývá jen komunikací s médii či veřejností, ale také uvnitř organizace. Kde všude se naši zaměstnanci setkají s tímto odborem?

Velkou výzvou je pro nás interní komunikace. Tady cítím, že máme velké rezervy. Připravujeme nový intranet, což je časově i technicky náročný projekt. Stále nejdůležitější ale bude dennodenní komunikace napříč organizací. Právě proběhl historicky první velký zaměstnanecký průzkum. Aktivně se zapojilo 5220 kolegů, což je krásné číslo. Všem děkuji. Těším se na výstupy; ukážou nám, co je pro kolegy důležité, co je trápí a co můžeme zlepšit.

#### V poslední době se velmi rozšířily aktivity tohoto odboru. Proč je v dnešní době nutné posilovat komunikaci jak dovnitř naší státní organizace, tak i s veřejností?

Nemáme klasický přímý kontakt se zákazníky, nejsme dopravce, nenabízíme zboží či služby. Jsme velmi technicky zaměřená firma a pro mnohé těžko uchopitelná, často spojená do univerzálního pojmu: dráhy. Naším cílem je železnici popularizovat. Aby si každý s nádražím i infrastrukturou spojil naše logo, tedy naše hodnoty. Tady vidím lví podíl v jasné nastavené firemní grafice, která posiluje

i samotnou značku. Rozhodně jsme více vidět. To je totiž klíčové pro nábor nových kolegů. Odborníky potřebujeme a všichni víme, že naše firma nemládne.

#### Do jaké míry může odbor komunikace ovlivnit obraz Správy železnic v médiích, jak si vůbec v tomto směru vedeme?

Pokud budeme hodnotit optikou jedné mimořádnosti, nepříjemného článku či reportáže, jak se mnohdy děje, zkusíme si vědomě skutečnost, a ta je jiná. V loňském roce se o nás uveřejnilo 22 501 zpráv, jedná se o 19% nárůst oproti roku 2019. Obdobný trend očekávám i letos. Negativních příspěvků obsahujících pouze kritiku je opravdu minimum. Hodně nám v narovnávání vnímání pomáhají sociální sítě. Jsme na všech, tím se otevíráme mladým, kterým běžným jazykem představujeme hodně technické projekty. Byla bych ráda, kdyby nás aktivně sledovalo více našich kolegů.

#### Cestující si občas stěžují na nedostatek informací například o zpoždění vlaků či o výlukách. Je možné v tomto směru něco zlepšit, jsou ještě nějaké jiné možnosti, jak dostat informace včas k cestujícím?

Hlavní platformou, která pokrývá vše o Správě železnic, je náš web. Ten prochází neustálou proměnou. Dominantní je logicky sekce pro cestující. Hodně sázíme na interaktivní mapu. Jedná se o aplikaci, kde na jednom místě naleznete informace o stavbách, poloze vlaků, omezení provozu a infotabule z nádraží. Kolegové připravují další funkcionality. Návštěvnost neustále roste a navíc s touto aplikací propojujeme sociální sítě.

#### BC. KATEŘINA ŠUBOVÁ ředitelka odboru komunikace

Narodila se v roce 1973. Absolvovala studium na Filozofické fakultě Univerzity Palackého v Olomouci. V letech 2009 až 2016 pracovala jako tisková mluvčí Českých drah. Od roku 2016 působí na Generálním ředitelství Správy železnic, nejprve jako vedoucí tiskového oddělení, od roku 2018 jako ředitelka odboru komunikace. Ve volném čase se věnuje rodině, čtení, sportu a historii.



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.

## Tři stavby se v létě otevřely veřejnosti

Hned třikrát se během letních prázdnin nabídla široké veřejnosti možnost navštívit rozsáhlé stavby na koridorových tratích. V červenci mohli zájemci navštívit stavbu Sudoměřice – Votice na pomezí středních a jižních Čech, největším lákadlem zde byla možnost projít si pěšky 840 metrů dlouhý tunel Mezno, kterým už za pár měsíců budou jezdit vlaky. Na počátku srpna mohla veřejnost nahlédnout pod pokličku modernizace I. tranzitního koridoru mezi Poříčany a Velimí. Hlavním lákadlem byly pracovní stroje SMD 80 a PM 1000.

Návštěvníci tak mohli zblízka pozorovat například automatizovanou výměnu pražců, čištění štěrkového lože či usazování kolejnic. V polovině srpna si pak návštěvníci zblízka prohlédli, jak probíhají práce na modernizaci IV. tranzitního koridoru v úseku Soběslav – Doubí. K vidění byl například právě budovaný Zvěrotický tunel. Součástí všech dnů otevřené stavby byl bohatý doprovodný program, v rámci kterého naše organizace prezentovala další klíčové stavby. Na své si přišli i ti nejmenší, pro které byly připraveny různé atrakce a soutěže.



## Na Šluknovsku skončila realizace hned několika staveb

Jízdu parního vlaku skončila ve Šluknovském výběžku realizace několika staveb. Konkrétně šlo o opravu traťového úseku Rumburk – Velký Šenov, dále o rekonstrukci železničního viaduktu ve Vilémově u Šluknova a modernizaci stanice Mikulášovice dolní nádraží.

TEXT **Pavel Tesař**

Stavební práce na jednotlivých akcích probíhaly od března 2019. Největší pozornost veřejnosti přitahovala rekonstrukce viaduktu přes Karolinino údolí ve Vilémově u Šluknova. Celý objekt o sedmi mostních otvorech měřil 217,3 metru a pocházel z roku 1904. V prvním a sedmém otvoru byla kamenná klenbová konstrukce, ve druhém až šestém pak ocelová příhradová konstrukce. Nový most nijak nezměnil krajinný ráz, tvoří ho ocelová příhradová svařovaná konstrukce ve stejném tvaru a v obdobných rozměrech jako dosud. Maximální výška nad údolím dosahuje 34 metrů.

Takřka souběžně s výměnou mostní konstrukce probíhala oprava 16 kilometrů dlouhého traťového úseku mezi Rumburkem a Velkým Šenovem. Hlavním cílem stavebních prací bylo zvýšení traťové rychlosti až na 90 km/h a odstranění propadů rychlosti. Součástí stavebních prací byla výměna železničního svršku, nově se zde zřídila bezстыková kolej na betonových pražcích s pružným upevněním. V úsecích s menšími poloměry oblouků byly použity ocelové pražce ve tvaru Y.

Stavbaři dále opravili 7 mostů, 16 propustků a 21 železničních přejezdů, na zastávce ve Šluknově došlo k úpravám nástupiště pro zajištění bezbariérového přístupu. Současné probíhaly i práce v rámci rekonstrukce nástupiště ve stanici Šluknov. Hlavní částí této stavby byla přestavba jednoho vnějšího a jednoho ostrovního nástupiště a zřízení bezbariérových přístupů k nim.

Jako první ze všech staveb začala v březnu 2019 rekonstrukce dolního nádraží v Mikulášovicích. Díky ní získali cestující zvýšená nástupiště, nové zabezpečovací zařízení zase zkrátilo křížování vlaků. Úpravami prošlo také několik železničních přejezdů. Všechny nástupní hrany mají normovou výšku 550 milimetrů nad kolejí a délku 90 metrů. Příklad k vlakům je plně bezbariérový, cestující se dostanou na poloostrovní nástupiště přes centrální přechod, který je zabezpečený výstražnou signalizací. Dosavadní ruční přestavování výhybek nahradilo nové zabezpečovací zařízení. Akcí navazující přímo na rekonstrukci kolejové části byla oprava mikulášovické výpravní budovy.



FOTO Josef Novotný



## Desítky výpravních budov dostávají novou podobu

Naše státní organizace pokračuje v intenzivní obnově nádražních budov po celé republice. Jen během letošního roku se dokončí více než stovka objektů, které získají moderní odbavovací prostory, bezbariérové přístupy, a stanou se tak příjemnějším a pohodlnějším místem pro tamní cestující i zaměstnance. To vše za přibližně dvě miliardy korun.

TEXT **Tomáš Johánek**



FOTO archiv Správy železnic

Jen během prvního pololetí letošního roku se dokončily renovace výpravních budov například v Milevsku, Protivíně, Strakoněch, Žihli, Sušici, Kolinci, Nýrsku, Blovicích, Horažďovicích, Hrušovaněch nad Jevišovkou-Šanově, Křižanově, Třebíči, Skleném nad Oslavou, Sedlčanech, Středoklukách, Kadani, Nejdku, Ivanovicích na Hané, Krnově-Cvilíně, Loukách nad Olší, Kunčicích pod Ondřejníkem, Holicích, Městci Králové, Olomouci-Řepčíně, Šumperku, Kostelci na Hané, Kroměříži a Skrochovicích. „Největšími probíhajícími akcemi jsou rekonstrukce rozsáhlých budov

v krajských městech, které jsou zpravidla památkově chráněné. V Praze se pomalu blíží do finále oprava fasády a střechy budovy na hlavním nádraží, naplno se pracuje v Českých Budějovicích a v Hradci Králové. Před několika měsíci navíc začala rekonstrukce výpravní budovy v Plzni. Ještě letos se začne opravovat také komplex budov v Pardubicích,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Z dalších větších nádraží, kde momentálně probíhají stavební práce, lze jmenovat například Havířov, Beroun, Hanušovice, Hronov, Veselí nad Lužnicí, Mnichovo Hradiště, Písek či Pačejov. Dále jsou realizovány opravy nádražních budov

třeba v Děhylově nebo Potštejně. V některých stanicích se postaví zcela nové výpravní budovy. V Praze-Vysočanech jde o součást modernizace celé stanice a přilehlého úseku do Mstětic. Nové budovy se dočká i Vsetín, kde začíná práce ještě letos a kde je tento projekt rovněž součástí přestavby kolejí. Vedle kompletních rekonstrukcí výpravních budov pracuje Správa železnic také na obnově nádražních veřejných WC. Do konce letošního roku by se měly nacházet renovované toalety ve více než 60 lokalitách; jde zejména o hlavní nádraží v krajských městech, další stanice s obratem vyšším než 4000 cestujících nebo o přestupní terminály.



# Modernizace tratě do Střelice jde do finále, vlaky se sem vrátí 20. září

Už za pár dní, konkrétně 20. září, se vrátí vlaky na trať mezi Brnem-Horními Heršpicemi a Střelicemi. Skončí nejnáročnější nepřetržitá výluka, která začala 2. července a souvisela s dokončováním elektrizace dvoukolejného traťového úseku.

TEXT **Tomáš Johánek**

Stavební práce na uvedeném úseku začaly loni v červenci, definitivně hotovo bude příští rok na jaře. Už od září ale budou cestujícím k dispozici zrekonstruovaná nástupiště na zastávkách Troubsko a Střelice dolní. V celém úseku bude také dokončena montáž trakčního vedení. Během více než dvouměsíční výluky se největší objem prací odehrál ve stanicích Střelice. Konkrétně zde probíhaly dokončovací práce na výstavbě podchodu a ostrovního a vnějšího nástupiště. V samotném kolejišti se stavbaři přesunuli do části, která se nachází dále od výpravní budovy. Pracovalo se také na rekonstrukci železničního spodku a svršku

na kolejích ve směru na Tetčice a Moravské Bránice a opěrné zdi mezi těmito kolejemi. Současně proběhly práce na stavbě nové lávky přes stanici, její ocelová konstrukce už je uložena na svém místě. Dokončovalo se také trakční vedení. K 20. září budou ve Střelicích zprovozněny tři staniční koleje a obě zhlaví. V dalších týdnech se bude pracovat mimo jiné na staničních objízdných kolejích.

## NOVÉ ZASTÁVKY SE OTEVŘOU V PROSINCI

V mezistaničním úseku do Brna-Horních Heršpic už byla dokončena kompletní rekonstrukce obou traťových kolejí. Hotové jsou rovněž úpravy všech tří přejezdů,

které společně s křížením přímo ve stanicích Střelice získaly nejvyšší možné zabezpečení, tedy světelnou signalizaci se závorami. Zmodernizované zastávky Troubsko a Střelice dolní začnou sloužit cestujícím hned od 20. září, nově vybudované zastávky Brno-Starý Lískovec a Ostopovice se otevřou od nového jízdního řádu, který letos vstoupí v platnost 12. prosince. Všechna nástupiště budou mít nástupní hranu v normové výšce 550 milimetrů nad kolejí, samozřejmě bude bezbariérový přístup. Celý traťový úsek bude elektrizován střídavou trakční soustavou. Současně dostane nové zabezpečovací zařízení, které se bude po dokončení ovládat dálkově



FOTO Josef Novotný (5x)

ze stanice Brno hl. n. Maximální rychlost vlaků se po vybudování systému ETCS zvýší na 120 km/h, do té doby budou vlaky jezdit maximálně 100 km/h.

## ZAČNE ZDVOUKOLEJNĚNÍ TRATĚ DO ZASTÁVKY U BRNA

Na jaře příštího roku by se měl začít realizovat navazující projekt, zdvoukolejnění a elektrizace tratě do Zastávky u Brna. Naše státní organizace aktuálně hledá dodavatele stavby. Probíhají také výkupy pozemků či další přípravné práce související s následným zahájením samotných stavebních prací. Do konce roku 2023 zde projdou rekonstrukcí i nástupiště ve stanicích a na zastávkách, nově

na ně bude zajištěn bezbariérový přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Maximální rychlost vlaků bude 120 km/h. Během stavby proběhne také sanace železničního spodku, rekonstrukce železničního svršku s výstavbou nástupiště a vlastního trakčního vedení. Dále bude provedena obnova mostních objektů, silnoproudých, zabezpečovacích a sdělovacích zařízení. Stavba bude obsahovat rekonstrukci zastávek Omice a Rosice u Brna a železničních stanic Tetčice a Zastávka u Brna. Součástí projektu je také modernizace zabezpečovacího zařízení. Po jeho dokončení se provoz bude řídit z Brna.

# Interaktivní mapa nabízí nové funkcionality

Na konci června spustila naše státní organizace novou interaktivní mapu, na které se výrazně rozšířil objem poskytovaných informací. Konkrétně přibyly aktuální údaje o poloze vlaků, mimořádných událostech a omezeních provozu, nechybí ani přehled informačních tabulí.

TEXT **Nela Friebová**

Stávající mapa byla spuštěna v roce 2019 a obsahuje základní informace o investičních akcích Správy železnic, významných opravných pracích a připravovaných Rychlých spojeních včetně vysokorychlostních tratí. Upravená verze zachovává jednoduchost používání, intuitivní ovládání a přináší rozšíření funkcí, větší rozsah dostupných informací a nové možnosti vyhledávání, zároveň přidává další kategorie. Uživateli tak má nyní k dispozici v prostředí

interaktivní mapy všechny potřebné údaje. Součástí aplikace jsou i aktuality zaměřené na oblast investiční výstavby, které zpravidla odkazují na sociální síť Správy železnic a na konkrétní stavbu v interaktivní mapě.

Jaké novinky konkrétně tedy inovovaná mapa přináší? V tabulce staveb je nyní přidána možnost výběru sloupců. Nová je i funkce dynamického zobrazení, která umožňuje zobrazovat informace ve smyslu „co vidím na mapě, to



mám v tabulce“. Přidána byla funkce pro vyhledávání staveb na základě spolufinancování. V rubrice Poloha vlaků se aktuálně zobrazují aktuální polohy osobních vlaků na železniční síti, u jednotlivých vlaků nechybí informace o tom, kdo je jejich dopravcem, odkud a kam jedou či jak vysoké je případné zpoždění.

Záložka Statistika obsahuje aktuální informace o počtu vlaků, dopravců, zpoždění, NAD, odklonu atd.

Další položkou v interaktivní mapě jsou Informační tabule, které obsahují data o příjezdech a odjezdech vlaků v jednotlivých železničních stanicích s možností vyhledání a lokalizace

stanic. Posílena byla i složka Mimořádnosti a omezení provozu, kde se aktuálně objevuje „crawl“ s popisem mimořádné události a jejím předpokládaným ukončením. Kliknutím na mimořádnou událost v „crawlu“ se provede její lokalizace v mapě a v bublině se zobrazí detailní informace o mimořádné události.

# Nádraží pod Střekovem je dominantou Polabské dráhy

Pravobřežka nebo také Polabská dráha z Nymburka do Děčína, dnes jedna z nejvýznamnějších tratí pro nákladní dopravu v Čechách, je dílem Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB), postaveným v letech 1871–1874. Střekovské nádraží patří k jejím dominantám.

TEXT **Marek Binko**

ÖNWB nejprve v roce 1868 získala koncesi na tzv. základní síť zahrnující hlavní trať Vídeň – Mladá Boleslav s odbočením z dnešního Havlíčkova Brodu do Rosic nad Labem a z Velkého Oseku do Poříčí u Trutnova včetně dalších odboček. Následně v roce 1871 získala koncesi pro tzv. doplňovací síť, tedy tratě z Chlumce nad Cidlinou, respektive Ústí nad Orlicí do Mezilesí a z Nymburka do Prostředního Žlebu včetně odbočky do Prahy. Právě trať podél Labe propojující Vídeň se saskou hranicí se fakticky stala hlavní tratí ÖNWB. V Ústí nad Labem, které bylo mj. tehdy největším přístavem rakouské

monarchie, postavila ÖNWB nádraží pod hradem Střekov, pojmenované nejprve jako Ústí (pravý břeh), od roku 1881 Střekov a konečně od roku 1947 Ústí nad Labem-Střekov. Ze stanice byla vybudována přes Labe odbočka do nádraží Ústecko-teplické dráhy, na které byla až do roku 1946 zřízena zastávka s původním názvem Ústí (levý břeh). Na Střekově, stejně jako v Litoměřicích, postavila ÖNWB typovou výpravní budovu I. třídy architekta Karla Schlimpa. V roce 1895 byla jižní hrázďená přístavba nahrazena prodloužením jižního křídla výpravní budovy, což dalo celému objektu asymetrický vzhled,



FOTO autor

Moderní železnice

na rozdíl od Litoměřic, kde kromě snesení verandy k následným přestavbám nedošlo. Během první světové války byla Polabská dráha zdvoukolejněna, v roce 1958 byl zahájen elektrický provoz, už o rok dříve začaly vlaky používat nový dvoukolejný most přes Labe.

## PAROSTROJNÍ VODÁRNA JE OPĚT PLNĚ FUNKČNÍ

Součástí střekovského nádraží je od počátku i vodárna, která čerpala vodu pro parní lokomotivy z Labe pomocí parního stroje; díky spolku Zubrnická museální železnice se zachovala dodnes a lze ji i navštívit. Jde

o jedinou zachovanou drážní parní vodárnu u nás, druhá, ale civilní parní vodárna je v Olomouci-Chválkovicích. Další raritou střekovského nádraží, byť skrytou před zraky veřejnosti, je elektrodynamické zabezpečovací zařízení z let 1963–1965. Jde o řídicí stavědlo, které ovládá výpravní spolu se signalistou ze stavědla č. 3 na severním zhlaví, a závislá stavědla – č. 1 a trvale neobsazené č. 2 na jižním zhlaví. Elektrodynamické zabezpečovací zařízení nebyla u nás, na rozdíl od sousedního Německa, příliš rozšířená a většina z nich již byla zrušena. I to střekovské má vzhledem k plánované modernizaci Pravobřežky své dny sečtené.

## Co se děje v regionech



### V DOLNÍM ŽLEBU ODPočítávají ČAS UNIKÁTNÍ NÁDRAŽNÍ HODINY

Na konci června se ve stanici Dolní Žleb na Děčínsku odehrála významná událost, byly zde slavnostně odhaleny renovované perónové hodiny. Jedná se o nejstarší funkční nádražní hodiny na našem území, jejich obnova probíhala v úzké spolupráci s odborníky Muzea města Děčína.

Hodiny byly vyrobeny v 70. letech 19. století v Sasku, do Dolního Žlebu byly instalovány pravděpodobně po roce 1900, nejpozději však v roce 1918. Úsek Podmokly (dnes Děčín hl. n.) – Dolní Žleb – státní hranice spravovaly až do roku 1945 Německé říšské dráhy. Díky souhře šťastných okolností a také péči ze strany personálu stanice se hodiny dochovaly až do dnešních dní. Jsou poháněny mechanicky, na jedno vytažení závaží jsou v chodu cca 30 hodin. Hodiny původně osvětlovala plynová lampa, dnes mají elektrické osvětlení. Do čekárny byly dále umístěny popisy hodin, obce a okolí v češtině a němčině.

### VÝPRVNÍ BUDOVA VE STRAKONICÍCH SLOUŽÍ JAKO PŘESTUPNÍ TERMINÁL

Ve Strakonících skončila rekonstrukce tamní výpravní budovy, která bude nově sloužit i jako zázemí pro cestující a řidiče z přilehlého dopravního terminálu. Přestavba objektu začala v říjnu 2019, stavební práce vyšly na 79 milionů korun.

Cílem stavby bylo zlepšení technického stavu výpravní budovy a realizace takových úprav, které budou odpovídat aktuálním provozním potřebám. Záměr navázal na nedávno dokončenou výstavbu terminálu autobusové dopravy, který se nachází v bezprostřední blízkosti železniční stanice. Práce byly rozděleny do několika etap. Jako první vznikla provizorní výdejna

jízdenek. Následovala demolice sousedního drážního objektu a celková rekonstrukce hlavní výpravní budovy, jejíž střešní část byla ve výrazně horším stavu, než ukazovaly přípravné sondy. Poslední dílčí etapou byla výstavba služebního parkoviště.

Změnilo se provozní uspořádání rekonstruovaného objektu. V přízemí se nyní nachází společná odbavovací hala s pokladnami, informační koutek a prostory pro prodej novin a rychlého občerstvení. Nechybí ani veřejné WC, úschovna zavazadel a technické zázemí pro úklid vnitřních prostor. První patro slouží jako zázemí pro dopravce, které doplňují další kanceláře.



FOTO archiv Správy železnic

### ČÁST VÝPRVNÍ BUDOVY V DĚČÍNĚ VYUŽIJÍ ZÁJMOVÉ KROUŽKY

Celé první patro nádražní budovy ve stanici Děčín východ obsadí zájmové kroužky Domu dětí a mládeže Teplická (DDM) – železniční modelář a plastický modelář. Kromě toho zde nově vznikne kroužek šití.

Podle zástupců města Děčína bude velkým přínosem přímé propojení železničních modelářů se skutečnou železnici, kterou budou mít přímo pod okny. Do budoucna by se do prostor mohla nastěhovat také autodrůha nebo robotika, v plánu je i využití opuštěné osobní pokladny jako vrátnice.

„I touto formou chceme podporovat zájem dětí o drážní obory, které mohou studovat na nedaleké střední průmyslové škole a najít uplatnění v mnoha perspektivních oborech na železnici. Správa železnic bude s kroužkem modelářů spolupracovat a umožní mu exkurze na svá pracoviště,“ řekl Martin Kašpar, ředitel Oblastního ředitelství Správy železnic v Ústí nad Labem.

Technické kroužky DDM by se do nových prostor měly přestěhovat na podzim letošního roku. Do té doby se musí realizovat úpravy dosud nevyužívaných prostor.



## PRAHA-UHŘÍNĚVES

19. června

V nočních hodinách začala ve stanici Praha-Uhřetěves za jízdy nákladního vlaku Pn 53794 hořet postrková lokomotiva 751.036. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 3,35 milionu korun.

## BAKOV NAD JIZEROU – MLADÁ BOLESLAV-DEBŘ

15. července

Po poledni se na železničním přejezdu mezi Bakovem nad Jizerou a Mladou Boleslaví-Debří střetl nákladní automobil Iveco s Os 9567, kterým byla motorová jednotka Regionova 814.128. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na dva miliony korun.

## NĚMČICE NAD HANOU

31. července

Odpoledne se ve stanici Němčice nad Hanou srazil odjíždějící lokomotivní vlak 52489 (Vectron 193.618) s vjíždějícím Os 3821 (elektrická lokomotiva 163.091 a tři osobní vozy), u kterého vykolejily dva osobní vozy řady Bdt. Při srážce byli lehce zraněni jeden cestující a vlakvedoucí osobního vlaku, strojvedoucí lokomotivy utrpěl středně těžké zranění. Škoda byla předběžně vyčíslena na 10,3 milionu korun.



## KRALUPY NAD VLTAVOU

4. srpna

Nad ránem došlo v Kralupech nad Vltavou při vjezdu nákladního vlaku Pn 62310 k vykolejení posledních tří vozů řady Eas. Následkem toho se jeden vůz převrtil, vysypal se z něj náklad a byl poškozen železniční svršek. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 2,2 milionu korun.

## RADONICE

4. srpna

Dopoledne se ve výhybně Radonice nedaleko Domažlic srazil Ex 351 (motorová lokomotiva Herkules 223.066 a čtyři osobní vozy) s Os 7406 (motorová jednotka RegioShark 844.006). Při srážce byli usmrceni oba strojvedoucí a jedna cestující v osobním vlaku. Dále bylo těžce zraněno sedm cestujících, dalších 56 osob pak lehce. Škoda byla předběžně vyčíslena na 103 milionů korun.



FOTO archiv O18 GR Správy železnic (2x)

# Krušnohorský tunel vyprojektuje mezinárodní sdružení

**Správa železnic uzavřela společně s německým partnerem DB Netz smlouvu na projektovou přípravu přeshraničního úseku VRT z Prahy do Drážďan, Krušnohorského tunelu. Dokumentace pro jeho výstavbu bude hotová za tři roky.**

TEXT Tomáš Johánek

Krušnohorský tunel bude dlouhý minimálně 26 kilometrů a je klíčovou stavbou připravované VRT. Zadávacího řízení se zúčastnily přední evropské společnosti zabývající se projektováním dopravních staveb. V soutěži uspělo sdružení firem vedené rakouskou společností ILF Consulting Engineers Austria GmbH. Na projektu přeshraničního tunelu budou spolupracovat nejen zahraniční experti se zkušenostmi z podobných evropských staveb, ale také odborníci z České republiky. Studie proveditelnosti počítá s využitím tunelu pro osobní i nákladní dopravu, což umožní převedení až 150 vlaků přepravujících zboží z údolí řeky Labe. To přispěje ke snížení hlukové zátěže v okolí stávajících tratí. Zprovozněním tunelu zároveň dojde k radikálnímu zkrácení jízdní doby z Ústí nad Labem do Drážďan. Expresní vlaky přepraví cestující na této trase za méně než půl hodiny.

## AKTIVNĚ JEDNÁME O NEJVHODNĚJŠÍ TRASE

Po zmírnění vládních opatření proti šíření covidu se během jarních měsíců opět zintenzivnila jednání zástupců naší organizace s představiteli krajských i místních samospráv. Setkání se mohla vrátit od monitorů počítačů zpět k osobním prezentacím nejen výhod nových vysokorychlostních tratí. Zástupci Správy železnic také v některých regionech pokračují diskuzích o budoucím vedení tratě v území. Vzhledem k hustotě osídlení u nás je hledání nejvhodnější trasy velmi komplikované a vyžaduje pečlivé zvážení všech variant. Například na Ústecku momentálně existují tři varianty, kudy by VRT mohla v budoucnu vést. Poslední návrh přitom přímo reaguje na limity v území, které byly diskutovány s účastníky pracovní skupiny hejtmana Ústeckého kraje.



FOTO DB

V té jsou kromě zástupců kraje zastoupeny také obce nebo Ministerstvo dopavy. Původní varianty, pojmenované jako Mrchový kopec a Holý vrch, byly navrženy a prověřeny v rámci studie proveditelnosti, kterou již dříve schválila Centrální komise Ministerstva dopavy. Dochází však na nich ke konfliktům s hustým osídlením a řadou chráněných ploch. Ani nově navrhovaná varianta s názvem Pod Bulfem ale není zcela bez konfliktů v území. Vychází z již studii prověřené varianty Holý vrch. Je vedena na rozhraní obcí Židovice a Hrobce, následně překračuje Labe a obchází obec Chodouny z jihovýchodu tak, aby byla dále od obydlených oblastí. Na základě dohody v rámci pracovní skupiny bude v nejbližší době požádáno o aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje. V tomto zákonném procesu budou řádně a komplexně posouzeny všechny

tři varianty, přičemž vyjádřit se k nim budou moci místní samosprávy, veřejnost a další dotčené orgány.

## PŘIPRAVUJE SE SOUTĚŽ NA DALŠÍ TERMINÁL

Vedle hledání nejvhodnější trasy VRT pokračuje i příprava realizace dalších terminálů pro vysokorychlostní vlaky. Naše státní organizace připravuje otevřenou architektonickou soutěž na podobu terminálu v Roudnici nad Labem. Ten bude součástí připravovaného úseku VRT Podřipsko a je navržený nedaleko stávajícího roudnického letiště. Sloužit bude nejen obyvatelům Litoměřicka, ale také dalších částí Ústeckého kraje nebo severu středních Čech. Terminál nabídne rychlé vlakové spojení do centra Prahy, kam se cestující po zprovoznění VRT dostanou zhruba za 20 minut.

# Audit kybernetické bezpečnosti provede Ernst & Young

**Naše státní organizace musí podle zákona pravidelně provádět audity kybernetické bezpečnosti (AKB). Jako nejvhodnější způsob zajištění těchto auditů byl identifikován tzv. co-sourcing neboli zajištění provádění AKB externím auditorem ve spolupráci s útvarem interního auditu auditované organizace.**

TEXT Přemysl Šrámek

Na počátku června uzavřela Správa železnic smlouvu se společností Ernst & Young, s.r.o. Její auditoři budou pro Správu železnic zajišťovat zejména výkon bezpečnostní role auditora kybernetické bezpečnosti, vytvoření metodiky k realizaci auditu AKB, zpracování plánu výkonu činnosti auditora kybernetické bezpečnosti na období let 2021–2023, zpracování programu AKB na období dvou let a následnou realizaci AKB. Dále vypracují zprávy z AKB včetně jejich

projednání se zástupci auditovaných OS a prezentace pro Výbor pro řízení kybernetické bezpečnosti Správy železnic i provedení školení vybraných zaměstnanců Správy železnic.

Spolupráci s auditory společnosti Ernst & Young bude zajišťovat oddělení auditu IT a kybernetické bezpečnosti odboru interního auditu. To bude mimo jiné také vést evidenci nápravných opatření přijatých ze strany auditovaných OS a zajišťovat

prezentace zpráv ve Výboru pro řízení kybernetické bezpečnosti i pro vrcholové vedení Správy železnic.

Následujících 36 měsíců čeká odbor interního auditu Správy železnic intenzivní spolupráce se zkušenými auditory z velké čtyřky, jejímž hlavním cílem má být ujištění o správném nastavení systému řízení bezpečnosti informací včetně efektivního zajištění kybernetické bezpečnosti, případně doporučení směřující k jeho optimalizaci.



FOTO pixabay

# Festival mezinárodního vzdělávání přijede po železnici

Dva vagóny plné přednášek a workshopů, pódia s koncerty a stánky se soutěžemi. Tak bude vypadat festival mezinárodního vzdělávání, který propaguje možnosti zahraničního studia, stáží a dobrovolnictví. Ve třetím zářijovém týdnu postupně navštíví Prahu, Plzeň, Liberec, Olomouc a Brno.

TEXT **Eva Rubešová**

Akci Příští stanice svět pořádá Dům zahraniční spolupráce, česká národní agentura pro mezinárodní vzdělávání. Pětidenní vlakovou tour oslaví začátek nového programového období dvou evropských vzdělávacích programů – Erasmus+ a Evropského sboru solidarity.

## VLAKEM ZA VZDĚLÁNÍM

Název Příští stanice svět neodkazuje jen k cestám do zahraničí, ale také k železniční dopravě. Jednou z priorit mezinárodního vzdělávání je totiž ekologická udržitelnost. Cílem organizátorů je tak podporovat tento způsob dopravy jako ideální variantu při cestování nejen za studiem a stážemi do zahraničí. Právě proto si také zvolili vlak jako symbol i dějiště celého festivalu. Vlaková souprava bude cestovat po České republice a každý z festivalových dní bude mít zastávku v jednom městě.

**Festival mezinárodního vzdělávání**  
**Příští stanice svět**  
14.-18. 9. 2021  
Klára Vytisková  
Barbora Poláková  
Ventolin  
Thom Artway a další

**NABÍDE DO VLAKU ZA NOVÝMI ZÁŽITKY S PROGRAMY ERASMUS+ A EVROPSKÝ SBOR SOLIDARITY**

workshop / beseda / přednáška	14. 9.	15. 9.	16. 9.	17. 9.	18. 9.
dobrovolnictví, eko cestování, zahraniční studium, odborné stáže, život v cizině...	Praha	Plzeň	Liberec	Olomouc	Brno

Vstup pro registrované účastníky zdarma #prististanicesvet

www.prististanicesvet.cz

## INFORMACEMI NABITÉ VAGÓNY

Návštěvníci akce se mohou těšit nejen na program nabitý informacemi o novinkách v možnostech studia, stáží a dobrovolnictví v zahraničí, ale také na zajímavé zážitky z cest od slavných i méně slavných absolventů Erasmus; dále se dozví tipy, jak uskutečnit vlastní dobročinný

projekt ve svém městě nebo jak se na cestách chovat ekologicky. Velká část programu přitom bude probíhat přímo ve speciálně upravených vagónech. U vlaku najdou také hlavní pódium, stánky s občerstvením, soutěžní stanoviště a další doprovodný program. Každý festivalový den zakončí dva koncerty

## Zastávky vlaku na českém území

14. 9. | Praha  
15. 9. | Plzeň  
16. 9. | Liberec  
17. 9. | Olomouc  
18. 9. | Brno

[www.prististanicesvet.cz](http://www.prististanicesvet.cz)

– v jednotlivých městech se vystřídají například Barbora Poláková, Thom Artway, Klára Vytisková, Ventolin nebo The Tap Tap. Programem bude provázet oblíbené moderátorské duo Johan Mádr a Ondřej Havel.

## MEZINÁRODNÍ VZDĚLÁVÁNÍ NENÍ JEN PRO STUDENTY

Ačkoliv se může zdát, že je celá akce určena jen pro studenty, není tomu tak. Vydejte se na festival a možná zjistíte, že i vaše příští stanice může být svět. Na akci je vstup zdarma, stačí se předem registrovat. Více informací a kompletní program najdete na [www.prististanicesvet.cz](http://www.prististanicesvet.cz).

## FISAIC má svoji kapelu

Zájmové skupiny ČZS FISAIC reprezentují své železniční firmy na mnoha akcích v Česku i v zahraničí. Svůj um na nich prezentují fotografové, literáti, výtvarníci, filatelisté, filmaři, radioamatéři, esperantisté, modeláři či příznivci kreativních ručních prací. Jen jedno se nikdy nepodařilo sestavit – kapelu. Až do letoška...

Ve dnech 13. a 14. července se sešlo v České Třebové šest železničářů-muzikantů, aby si vyzkoušeli společné hraní. Odvahu zahrát si našli akordeonisté

Liboslav Kučera a František Tylšar, oba členové hudebně-divadelní formace Řehečské kvarteto, která s FISAICem dlouhodobě spolupracuje. Dechové nástroje vzali do rukou



flétnista Karel Bartoň a Rudolf Louda, všestranný muzikant hrající převážně na klarinet. Struny akustické kytary a banja rozezněl Martin Měkuta. A co by to bylo za kapelu bez zpěvačky – Jany Čáblíkové? Nelze také opomenout osobu nejdůležitější, autorku nápadu, která kapelu fakticky

založila a zorganizovala setkání, výkonnou tajemnici ČZS FISAIC Jarmilu Šmerhovou.

Během dvoudenního maratonu nacvičili přítomní základní repertoár, který není v žádném případě konečný. Jeho širší verzi zabránil pouze čas, který měli k dispozici. Přestože se mnozí viděli poprvé, můžeme konstatovat, že vzniklo nové hudební těleso, o kterém určitě ještě uslyšíme. A to možná již brzy. Kapela s názvem JEDETO bude hrát návštěvníkům Národního dne železnice v Lužné u Rakovníka. Přijďte si s nimi zazpívat nebo jen poslechnout písničky ve dnech 18. a 19. září 2021!

## Dva bratry spojuje láska k železnici

Pavel a Jindřich Plíškoví jsou mladé tváře českolipské dráhy. Vyprávějí další příběh o tom, jak se dostali na železnici a jak se nakazili svým entuziasmem. Jeden je výpravčím a druhý signalistou.

TEXT **Eva Rubešová**

Starší z bratrů, Pavel, měl jasno už od šesté třídy základní školy. Z původního dětského snu stát se „fírou“ sešlo, když objevil kouzlo spočívající v řízení provozu. Rozhodl se, že bude výpravčím. Vážný vztah k dráze se ještě víc upevnil na střední škole. Děčínská průmyslovka, do které dojížděl ze své domoviny, je dodnes uznávanou „mekkou“ železničního učení na severu Čech. Měl možnost setkat se s osvědčenými pedagogy, kteří mu ukázali mimo jiné i to, jak se na dráze pracuje. Brali ho do provozu, zajišťovali ty nejlepší praxe a zkoušeli ho z principů fungování řízení železniční dopravy.

Tento svět ho zcela pohltil a už nepustil. Po maturitě nastoupil do své první stanice – Horní Police. Jeho metou však byla Česká Lípa, kterou už z praxi znal jako své boty. K cíli vedla ještě dlouhá cesta, která dala Pavlovi potřebné lekce, aby se z něj stal správný dopravák, kterým dnes je.

O deset let mladší Jindřich původně toužil stát se hasičem nebo záchranářem. Dráha pro něj byla až druhou volbou. Nakazlivému nadšení Pavla ale nešlo uniknout. Navíc když s takovým srdcařem žil pod jednou střechou. Jindra nakonec nastoupil na děčínskou dopravní průmyslovou

školu a vyrazil po stopách Pavla. Měl tu výhodu, že učitelé znali staršího bratra, který se zde dobře zapsal, a tak trochu dopředu počítali s tím, že i v Jindrově bude velký potenciál. Dnes pracuje jako signalista v Mimoni, do budoucna se chce stát také výpravčím. Má i záložní plán: být drážním hasičem, a tím skloubit současnou vášeň a dětský sen. Kdo ví? Možná se klukům jednou poštěstí sloužit ve stejné stanici – jeden jako venkovní a druhý jako dispoziční výpravčí.

Kromě práce je spojuje i společný koníček – elektromechanické zařízení z roku 1989. To se jim spolu s dalšími



FOTO archiv Správy železnic

kolegy podařilo zachránit před sešrotováním doslova za minutu dvanáct. Rušilo se totiž kvůli modernizaci českolipské stanice v roce 2015, kdy zde začala rozsáhlá rekonstrukce nádraží. Většinu volného času tráví v depu, kam se zařízení přesunulo. Jejich cílem je zprovoznit ho, aby se na něm mohli školit kolegové i studenti z okolních škol.

## UNIVERZITA PARDUBICE MÁ UNIKÁTNÍ VÝUKOVOU LABORATOŘ

Studenti a experti z Univerzity Pardubice mohou začít využívat unikátní laboratoř, díky které si už během studia lépe osvojí práci dispečerů na železnici. Speciální výuková učebna je jedinou svého druhu v České republice. Simulátor Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) vznikl během dvou let na Dopravní fakultě Jana Pernera.



Potenciál využití této laboratoře je zejména při výuce odborných předmětů, vhod přijde ale i v rámci specializovaných kurzů ve spolupráci se Správou železnic, ze kterých se rekrutují dispečeri reálných sálů CDP. Laboratoř bude také využita pro výzkumnou činnost v oblasti propustnosti železničních sítí, je zde možné také testovat nové funkce před jejich aplikací na reálných sálech CDP.

Simulátor je špičkovým prostředkem pro organizaci a řízení drážní dopravy na dlouhých traťových úsecích a ve velkých dopravních uzlech. Kromě běžných funkcí zabezpečovacího zařízení obsahuje software také simulaci automatického stavění vlakových cest, grafického editoru koleje či aplikace GTN (graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení), která automaticky vede dopravní dokumentaci, poskytuje informace o jízdě vlaků informačním systémům pro cestující nebo podává v reálném čase aktuální obraz dopravní situace.

V současné době studuje na Dopravní fakultě Jana Pernera v bakalářských, magisterských a doktorských studijních programech na 1300 vysokoškoláků. Fakulta nabízí komplexní vzdělávání v oblasti dopravy. U všech studijních programů se klade velký důraz na propojení teoretické výuky s praxí. Absolventi mají velmi dobré uplatnění na trhu práce, a to přímo v oboru, který vystudovali.

## POZVÁNKA NA RODINNÝ DEN

V sobotu 11. září od 10:00 do 16:00 se v areálu stanice Praha-Dejvice uskuteční Rodinný den Správy železnic. Po celý den budou probíhat jízdy parních vlaků mezi Masarykovým nádražím a Dejvicemi. Připravena bude prezentace našich klíčových projektů, drážní hasiči předvedou svou výstroj a výzbroj. Pro velké, menší i ty nejmenší bude připraven bohatý program skládající se z her, soutěží i kulturních vystoupení.

# Lokálka do Bezdrůžic ožívá i díky aktivitám spolku dobrovolníků

Řada lokálních drah u nás zažívá v poslední době doslova renesanci. Často je to díky dobrovolníkům, pro které se daná trať stane doslova srdeční záležitostí a svou činností přispívají k jejímu zvelebení. Mezi ně patří také lokálka mezi Pňovany a Bezdrůžicemi na Plzeňsku.

TEXT **Tomáš Johánek**

První vlaky se po přibližně 24kilometrové trati do Bezdrůžic rozjely v roce 1901, o 109 let později hrozilo lokálce dokonce zastavení provozu. Tomuto kroku se naštěstí podařilo zabránit a dnes je nenahraditelnou součástí regionální dopravy na Plzeňsku. Na přelomu století se začaly kolem lokálky pohybovat některé spolky a občanská sdružení s cílem zpomalizovat nejen samotnou trať, ale celý region kolem Konstantinových Lázní. Velkou událostí byly oslavy 100 let od otevření tratě v červenci 2001. Kromě tradičního připomenutí historie železnice a jejího významu pro kraj byly během oslav a v tisku prezentovány snahy obcí o prodloužení tratě do Teplé. Úspěšné oslavy výročí byly impulsem pro pořádání dalších jízd s nostalgickými a zábavními vlaky. V tu dobu se pořádání akcí začal aktivně účastnit také spolek zájemců o historii, současnost a budoucnost železniční dopravy Plzeňská dráha, který postupně převzal nad lokálkou patronát. V dalších letech odstartovaly i různě rozsáhlé rekonstrukce staničních budov v Bezdrůžicích, Konstantinových Lázních, Kokašicích a Cebivě. Novou střechu dostala i výtopna v Bezdrůžicích.

## PROJEKT VLÍDNÁ NÁDRAŽÍ ZÚTULNIL STANICE I ZASTÁVKY

Vědomí, že jen na nostalgii se nedá stále stavět, vedlo sympatizanty s tratí k rozpracování několika projektů. Vlídna nádraží – Bezdrůžická lokálka, tak zní oficiální název projektu, který má zvelebit okolí stanic a zastávek za dohledu odborníků,



konkrétně zahradních architektů a památkářů za spoluúčasti občanů. Konkrétním výsledkem bylo například opětné zpřístupnění čekárny v Cebivě a několik brigád na úklid okolí stanic Bezdrůžice, Kokašice, Trpísty a Blahousty. Snahou obcí je převzít nevyužitou staniční budovu do své správy a najít pro ně nové využití v návaznosti na rozvoj cestovního ruchu po vzoru újndřichohradeckých místních drah.

## NEJVĚTŠÍM LÁKADLEM JE BEZDRŮŽICKÉ PARNÍ LÉTO

Pro veřejnost nejatraktivnějším počinem jsou samozřejmě akce s účastí historických drážních vozidel. První se konaly ještě před rokem 1989 pod patronátem tehdejších ČSD. Významnou akcí po roce 2000 byly již zmíněné oslavy 100 let trati Pňovany – Bezdrůžice. O dva roky později na ni navázaly tzv. Dny lokálky, již za účasti parní lokomotivy 310.072. Naposledy se akce konala v roce 2005. Zcela unikátním počinem v českém měřítku byl v červenci 2006 Návrat do třicátých let. Akce nejen s historickými drážními vozidly, ale také se silničními, prvorepublikovými četníky,



hubbou a tancem. Událost měla mimořádný ohlas, proto o dva roky později dala vzniknout svému nástupci – Bezdrůžickému parnímu létu. To se letos konalo u příležitosti 120. narozenin lokálky.

## BEZDRŮŽICKÉ MUZEUM SE OTEVÍRÁ ZATÍM JEN NEPRAVIDELNĚ

Jednou z dalších aktivit spolku Plzeňská dráha je zřízení muzea železnice v Bezdrůžicích, které je věnováno historii železniční dopravy v Plzeňském kraji se zvláštním přihlédnutím k trati Pňovany – Bezdrůžice. Nachází se v objektu historického drážního skladiště vedle staniční budovy v Bezdrůžicích. Skladiště se podařilo zachránit na poslední chvíli, už na ně byl vydán demoliční výměr. Bývá obvykle otevřeno jen při konání zvláštních akcí na trati nebo po předchozí domluvě. Interiéry muzea byly až na některé odborné práce kompletně rekonstruovány vlastními silami členů spolku. V jeho vlastnictví je i malý bistrovůz a motorový vůz řady M 131, jehož postupné zprovoznění se plánuje.

## Křížovka o ceny

I v zářijové tajence se ukrývají názvy dvou našich nádraží. Správná řešení pošlete do 17. září na adresu: [redakce@spravazeleznic.cz](mailto:redakce@spravazeleznic.cz). Tři úspěšní řešitelé si opět budou moci vybrat z naší nabídky

železničních publikací. Správná odpověď z letního čísla zněla: Zbiroh, Našiměřice. Mezi pěti výherci figurují Ivan Trnka, Pavel Lorenc, Nina Fejksová, Anna Hadašová a Josef Sandr.

	SUŠENKA	FR. SÍDLO	OBLÍBENÁ STOLNÍ HRA	ŽVANIT	DVOJZPĚV	ON (NĚM.)	KOCOUR (NÁREČNĚ)	OBCHODNÍ TISKÁRNÝ KOLIN (ZKR.)	GRUZÍNSKÁ MÍČOVÁ HRA	FILIPÍN. OSTROV	JIZVY	MOJE	DOMÁCKY ABRAHAM	CITOSLOVCE JUKÁNÍ	INIC. FR. MĚNĚNÍHO NÁVRHÁŘE
NA JAKÉ MÍSTO			VŠUDE								CHUTĚ (HOV.)				
JÁ			BÝVALÝ MOBILNÍ OPERÁTOR DOMÁCKÝ IVO								OBRAZOVÁ HADANKA TLUMOKY				
1. část tajenky					DOJEMNÁ MNOŽSTVÍ ŠKODLIVÝCH PŘÍMĚSÍ VE VZDUCHU							MEZINÁR. OZNAČENÍ NÁKL. ŽEL. VAGONŮ SLADKOVODNÍ RYBA			
SPRÁDATI						STAROŘÍMSKÝ ÚŘEDNÍK	NA ONO MÍSTO (BÁSNICKY) ŘEKA NA OSTROVĚ HONŠŮ						NÁSTRAHY	RUSKÉ SÍDLO	PÉRO (NÁŘ.)
ZVÝŠENÝ TÓN		DÍTĚ DOMÁCKÝ RONALD						ČESKÝ PRÁVNÍK 19. STOL. KVĚTEN (NĚM.)	JEDNOOKÝ OBR						
STAROČESKÉ PLATIDLO				OXID BORNATÝ	USTALENÁ RČENÍ STRÍDAVÝ PRŮDU (MEZ. ZKRATKA)							2. část tajenky ZN. ARSENU			
INTERNET ON LINE (ZKR.)			HRÁČ NA BASU								TVŮRCE				
VIDINY VE SPÁNKU			AMERICKÉ KOČKOVITĚ ŠELMY								SNĚNÍ (BÁSNICKY)				

FOTO autor (2x)

**ČD TRAVEL**  
Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

Vážení klienti, prosíme všechny vlastníky Lex Voucher poukazů o pozornost. Již v průběhu prázdninových měsíců jsme klientům začali vracet peníze z poukazů Lex Voucher. Zaměstnanci dostávají peníze zpět prostřednictvím Správy železnic. K automatickému vracení peněz dojde od 1. do 14. 9. 2021. Chceme co nejdříve vrátit všechny finanční prostředky jak klientům, tak zaměstnavatelům. Peníze nemůžeme vrátit klientům, kteří mají pobyt zprostředkovaný CK Blue Style a rozhodli se přes naše upozornění přijmout poukaz Travel Safe, který nelze směnit za peníze. Jsme velice rádi, že můžeme dostát všem závazkům vůči našim klientům. V měsíci září budeme nabízet ještě spoustu krásných a cenově výhodných pobytů u moře i v tuzemsku. Sledujte naše webové stránky nebo naše pravidelné středně e-maily s nabídkou Last minute. Pokud ji chcete dostávat i na svoji soukromou adresu, stačí poslat zprávu na e-mail: [jisova@cdtravel.cz](mailto:jisova@cdtravel.cz). Přejeme všem krásné léto a hlavně pevné zdraví. Vaše ČD travel – cestovní kancelář, na kterou se můžete spolehnout.



## OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

**VOLNÁ MÍSTA**  
Hledáme nové kolegy do sekce provozně-technické i sekce infrastruktury. Staňte se součástí týmu Drážního úřadu, který se podílí na fungování kompletního drážního systému v České republice! Aktuálně hledáme nové kolegy na služební místa:

- Sekce provozně-technická**
- vedoucí oddělení pevných elektrických zařízení
  - odborný rada oddělení MHD, interoperability a ECM
  - rada/odborný rada oddělení drážní dopravy a práv cestujících
  - odborný rada dopravních, plynových, tlakových a zdvihacích zařízení
  - rada/odborný rada oddělení elektrických zařízení drážních vozidel
  - odborný rada oddělení železničních vozidel

- Sekce infrastruktury**
- rada/odborný rada oddělení ostatních drah a vleček, územní odbor Praha
  - rada/odborný rada oddělení železničních celostátních a regionálních drah, územní odbor Olomouc

Podrobnosti najdete na webových stránkách Drážního úřadu na adrese [www.ducr.cz](http://www.ducr.cz) v sekci Volná místa nebo kontaktujte naši personalistku, PhDr. Lenku Němečkovou, 602 686 790, [nemeckova@ducr.cz](mailto:nemeckova@ducr.cz).



Pomůcka: AGON, ILIN, KISO, OLOV, YSL