

Prosenice, leden 22: Mohl za nehodu výpravčí? D1 porušení předpisu nezjistila

V lednu 2022 došlo v Prosenicích u Přerova ke srážce dvou nákladních vlaků. Drážní inspekce porušení předpisu nezjistila, ale náš spolupracovník Petr Kůžel po prostudování její Závěrečné zprávy tento názor nesdílí.

Když jsem se před rokem dozvěděl o srážce vlaků dne 13. ledna 2022 v Prosenicích, nepokládal jsem za nutné se o této nehodě zvlášť zmiňovat. Došlo ke srážce dvou nákladních vlaků z viny strojvedoucího, který projel odjezdové návěstidlo S1 v poloze Stůj a na lipnickém zhlaví se na výhybce č. 5 bočně srazil s právě odjíždějícím vlakem z třetí koleje.

Ovšem při seznámení se Závěrečnou zprávou o šetření nehodové události jsem názor změnil. Podle mne na nehodu má spoluvinu i vnitřní výpravčí stanice Prosenice, který rozhodl o výpravě Pn 52479, který stál na třetí koleji, před rozjetým nákladním expresem 43404, který přijížděl na první kolej od Přerova. Výpravčí totiž dosti závažným způsobem porušil článek 252 předpisu SŽ D1 část první o přednosti vlaků.

K nehodě nemuselo dojít

Nejde zde jen o zbytečné zpoždění mezinárodního nákladního expresu, ale jde o to, že kdyby výpravčí nechal nejdříve projet Nex 43404 a teprve potom vypravil Pn vlak, k uvedené nehodě by zcela jistě nedošlo. Ten výpravčí totiž

SŽ hledá zhotovitele modernizace trati u Karlštejna

Příprava modernizace trati mezi stanicemi Karlštejn a Beroun je ve finále. Správa železnic vypsal výběrové řízení na zhotovitele stavby, předpokládaná cena zakázky je přibližně 1,6 miliardy Kč. V rámci realizace projektu projde zásadní rekonstrukcí zastávka Srbsko, proběhne sanace skal u obce Tetín a vybuduje se nová odbočka Lom, která se bude nacházet přibližně v polovině mezistaničního úseku.

Stavební práce budou zahrnovat kompletní rekonstrukci železničního svršku a spodku na přibližně 7,1 kilometru dlouhého úseku, dále mostů a propustků, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, trakčního vedení a všech ostatních technologií. Na zastávce Srbsko se vybudují nová, bezbariérová nástupiště a podchod, rekonstrukcí projde také přilehlý přejezd. Pro zajištění větší kapacity trati a tím i spolehlivosti dopravy dojde zhruba v polovině úseku k vybudování nové odbočky Lom, která umožní vlakům přejíždět z jedné koleje na druhou. Pro zvýšení bezpečnosti provozu dojde k sanaci a zajištění skalních masivů nad tratí zejména v okolí obce Tetín.

Realizaci stavby se rychlost vlaků zvýší nejprve na 100 km/h, po aktivaci ETCS pak na 120 km/h. Soupravy s naklápací skříní zde budou moci jezdit ještě rychleji. Práce

strojvedoucímu Nex 43404, jak se říká, namydlil schody. Do své výpovědi sice uvedl, že jízdu vlaku Pn 52479 před jízdou vlaku Nex 43404 upřednostnil z důvodů následného umožnění vjezdu vlaku Nex 43204 z TK č. 2 od Dluhonic, který stál před vjezdovým návěstidlem 2DS, ovšem ten mohl vzít do stanice ihned po průjezdu Nex 43404.

Drážní inspekce ovšem do závěrečné zprávy napsala: "Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností provozovatele dráhy."

Pro úplnost dodávám, že v době nehody byla výluka zabezpečovacího zařízení dle ROV 15003 v žst. Prosenice a mezi žst. Prosenice a Lipník nad Bečovou, takže se jezdilo na přivolávací návěst a v mezistaničním oddílu, ale to nebylo v příčinné souvislosti s nehodou, pouze to omezilo propustnost velmi vytížené tratě.

Případné zájemce o další podrobnosti této nehody odkažují na Závěrečnou zprávu Drážní inspekce, kde se mohou na 76 stranách dozvědět více.

Petr Kůžel

(nehodě se budeme věnovat také v příštím vydání ZS)

Výtoň - časté dotazy



Správa železnic reaguje na debatu, která se rozprúdila mezi veřejností po vyhlášení vítězného návrhu mostu na pražské Výtoni. Na nejčastější otázky odpovídáme v následujících bodech:

Dá se most ještě opravit?

- Správa železnic se o významnější rekonstrukci mostu snaží od svého vzniku v roce 2003, požadavek na zpracování investičního záměru pochází už z roku 2008. - Původní myšlenku zachovat stávající ocelovou konstrukci pro další plnohodnotný železniční provoz musela Správa železnic opustit. Z výsledků provedených průzkumů vyplynulo, že je stávající konstrukce neopravitelná a není možné ji zachovat.

- Ve svém posudku to mj. potvrdil i Kloknerův ústav ČVUT, který se zabývá vědeckou a výzkumnou činností, nebo Žilinská univerzita.

- Ocelový most zkrátka narazil na svoje limity, které jsou dány jeho statickým a prostorovým řešením, stejně jako použitým materiálem. Tzv. plávková ocel, z níž je most vyroben, je velmi náchylná na únavové trhliny. Jejich vzniku a šíření nezabrání žádný nátěr.

- Jasně daná je také potřeba realizovat příslušný úsek trati jako tříkolejný.

Nemůže za stav mostu právě Správa železnic, protože zanedbala jeho údržbu?

- Po celou dobu své existence se Správa železnic o most řádně stará a udržuje jej v provozuschopném stavu.

- Do konce roku 1989 byla údržba nejen mostů všeobecně zanedbávaná. V dalších letech se kvůli nedostatečným finančním prostředkům komplexní údržba odkládala a probíhaly pouze dílčí úpravy.

- Správa železnic zajistila v roce 2020 a 2021 kompletní výměnu mostnic, k čištění spodních částí konstrukce došlo v letech 1998, 2000, 2003, 2007, 2010, 2017 a 2020.

- Péče o památkově chráněné objekty je nedílnou součástí činnosti Správy železnic, spravuje několik desítek takových objektů. Aktuálně probíhá rekonstrukce památkově chráněných nádražních budov v Plzni, Českých Budějovicích nebo v Pardubicích. Z renovovaných objektů lze jmenovat například Negrelliho viadukt.



Nestačí nám dvě koleje? Proč jich musí být víc?

- Trať' bude hlavním nádražím a Smíchovem je součástí tranzitního koridoru, denně tudy projede více než 15 tisíc cestujících.

- Podle přepravní prognózy počet pasažérů do budoucna ještě významně poroste, to z kapacitních důvodů přináší požadavek na rozšíření o další kolej.

- Vybrané tříkolejné řešení vykazuje výrazně vyšší provozní stabilitu, umožňuje zavedení nových vlakových linek i zlepšení kapacitních podmínek pro rozvoj dálkové dopravy směrem na Německo.

- Tříkolejné řešení navíc výhledově umožní vedení spěšných vlaků mezi hlavním nádražím a nově budovanou železniční stanicí na Letišti Václava Havla.

Kdy dojde k výstavbě nového mostu?

- Předpoklad zahájení stavby je v roce 2026, trvat má přibližně 20 měsíců.

- Stavba bude časově koordinována s modernizací železniční stanice na Smíchově a rekonstrukcí úseku tratě mezi pražským hlavním nádražím a Výtoní.

- Součástí je i výstavba nové železniční zastávky na Výtoni.

Text a foto (sž)

Vyjádření Odboru provozu osobní dopravy ČD

Dokončení ze strany 1

vozidel ve vlaku tak, aby byly dodrženy odpovídající podmínky pro zajištění bezpečnosti cestujících a zaměstnanců doprovodu vlaku. Řeší současně i postupy v případě zjištění závady systému SSOD/LAT, kterými, pouze při závadě předtím provozovaného systému SSOD/LAT, umožňuje i použití dostupného systému s nižší mírou zajištění bezpečnosti cestujících a zaměstnanců (TB 0). Dále obsahuje Výjimku, kterou je zohledněna nutnost provozování vlaků řízených HV WTB - vozy Bdmtee - řídicí vůz (A)Bfhvpee v systému SSOD i v případě, kdy vozy Bdmtee nejsou vybaveny tímto systémem. U vlaků nesplňujících podmínky pro použití SSOD/LAT (resp. TB 0 po zjištění jeho závady) pak nařizuje použití pouze postupů dle předpisu ČD D 2 (TB 5).

Opatření ŘO18 č. 37/2021 doplňuje Opatření ŘO18 č. 3/2021 tak, že dočasně umožňuje zařadit vozy Bdmtee i do soupravy vlaku s plánovaným řízením HV WTB - vozy Bdmtee0296 - řídicí vůz (A)Bfhvpee. Důvodem je přetrvávající nedostatek vozů řady Bdmtee0296.

Opatření ŘO18 č. 8/2022 je vydáno jako dočasné řešení problémů a nedostatků ovládání nástupních dveří při spojení HV a soupravy InterJet. Odstraněním těchto problémů pozbývá své platnosti.

Opatření ŘO18 č. 33/2022 doplňuje:

obecné pokyny pro spojování UIC kabelů mezi HV řady 193 a soupravou vozidel. Řeší odlišné konstrukční podmínky HV 193 oproti ostatním řadám HV;

možnost použití stranově selektivního systému blokování dveří TB S i na vlcích mimo netrakové jednotky railjet, pokud jsou všechna vozidla vybavena tímto systémem (soupravy InterJet apod.).

Opatření ŘO18 č. 2/2019, změna č. 4, je vydáno s platností pouze na vlaky vedené netrakovou jednotkou railjet. Znalost tohoto dokumentu je také stanovena pouze zaměstnancům, kteří tvoří doprovod vlaků railjet. Důvodem uvedení kompletních technologických postupů v Opatření je možnost seznámení se s podmínkami a postupy v jednom dokumentu, včetně drobných odchylek daných konstrukcí jednotky. Rozhodovací pomůcky byly vydány jako podpůrné dokumenty při rozhodování o použití a aktivaci systému blokování dveří odpovídajícího složení vlaku a využívají ustanovení výše uvedených dokumentů. Aktivace příslušného systému na HV je vždy na základě odpovídající poznámky v ZOB/MZOB.

Využití signalizace zavření nástupních dveří (Zelená linka) je povinné pouze u stranově selektivních systémů blokování dveří (SSOD/LAT nebo TBS). Naopak je zakázáno se touto signalizací řídit u systému TB 0, který

umožňuje zařazení vozidel tímto systémem nevybavených, a tudíž není zhasnutím této signalizace jednoznačně potvrzeno uzavření všech dveří na soupravě vlaku. Proto je požadováno tuto signalizaci u nově upravených HV v aktivním systému TB 0 potlačit.

Technologie odjezdu vlaku u systému blokování dveří od nulové rychlosti se prakticky liší pouze mezi stranově selektivním režimem (SSOD/LAT a TBS) a režimem neselektivním (TB 0). Tyto odlišnosti se ale týkají činností strojvedoucího minimálně. Ten na základě údaje v ZOB/MZOB aktivuje příslušný systém na HV a následně, po splnění ustanovení dopravních předpisů a uzavření dveří, uvede vlak do pohybu. Spolupráce s obsluhou vlaku se zpravidla týká pouze situací, kdy vlak stojí u nástupiště nebo strojvedoucí nemá kontrolu trvajících uzavření dveří (Zelená linka).

V současnosti probíhá zpracování návrhu dokumentu, který má, v návaznosti na dokončení potřebných úprav vozidel, za cíl maximálně sjednotit podmínky použití jednotlivých systémů blokování nástupních dveří od nulové rychlosti provozovaných na vlcích osobní dopravy ČD. Bohužel stále probíhající úpravy vozidel a nutnost zohlednění vlastností každého systému v současné době neumožňuje stanovit termín jeho dokončení.

O18 ČD

V ochranném pásmu dráhy nemá růst vegetace. Bez diskuze Stromy, stromy a zase stromy

Možná to už je spíše takový folklor na stránkách Zájmů. Přesto ani po mnoha letech, mnohých jednáních a spoustě popsaného papíru, není téma stromů v ochranném pásmu dráhy v žádném případě vyřešené.

Čtenáři si asi vzpomenou na články od Vladimíra Seluckého, který se tomuto tématu obšírně delší dobu věnoval, stejně jako i jiní autoři včetně mojí maličkosti. Všichni jsme apelovali na zákonem danou skutečnost, že v ochranném pásmu dráhy nemají růst stromy. Bez diskuze.

Na místě nezastavíme

Možná jste nedávno viděli na pořad v České televizi, kdy skupina ekologických aktivistů brojila a odsuzovala právě kácení stromů v ochranném pásmu dráhy. I na stránkách našeho periodika, se před několika měsíci rozvířila debata o vhodnosti kácení či nekácení stromů s odkazem na ekologii, nebo vnímání situace ohledně životního prostředí. Situace se před lety, díky několika mimořádným událostem, které právě padající stromy na těleso dráhy zavínaly, dostala

i do hlavního zpravodajství ČT. Tam přímo několik strojvůdců upozorňovalo na tuto nebezpečí a důrazně varovalo před možnou fatální nehodou, která lehce může zavinit zranění, nebo i úmrtí strojvedoucího. Velký kus práce v tomto směru odvedl náš kolega Ivo Vlachynský. Všichni, co měli možnost vystoupit v médiích, upozorňovali na skutečnost, že právě my jsme v čele vlaku, který nemůžeme zastavit na místě, když spadlý strom před sebou uvidíme. Prostě do něj vletíme, to se snad ani jinak nazvat nedá.

Pořádný kus železa

Že by se po těchto apelech situace zlepšila? Ne nijak uspokojivě. V médiích jsme se mohli dočíst, že v neděli 4.prosince narazil do spadlého stromu nákladní vlak u Jihlavy. Strojvedoucí byl při této mimořádné události zraněn, našťastí jen lehce. Velkou zásluhu na tomto faktu má jistě skutečnost, že v čele vlaku byla lokomotiva řady 754, tedy starý dobrý „brejlovec“, který je přes jízení mohutný a odolný a jeho rám je, jednoduše řečeno, pořádný kus železa. Jestli i tak došlo ke zranění našeho kolegy, jistě si dokážete představit, jak by mohla dopadnout Regionova, nebo jiné stroje osobní dopravy,

kde strojvůdce tolik ochranného prostoru před sebou prostě nemá. Nebudu to dál domýšlet ani rozvádět.

Jistě si pamatujete, jak Zájmy strojvůdce před nedávnem zveřejnily fotografie, kdy „osmsetdesítka“ do spadlého stromu narazila. Větev, která čelní sklo prorazila, se zastavila jen několik centimetrů od strojvedoucího. Nyní došlo ke zranění našeho kolegy.

Na co čekáme?

Vím, že členové prezidia FSČR důrazně vystupují a stejně důrazně na mnoha místech požadují urychlenou nápravu tohoto, pro nás naprosto nepřijatelného stavu. Ale na kompetentních místech, která rozhodují je to zřejmě stále málo. Na co ale ještě chceme čekat? Na to, až to někoho z nás jednou zabije? Až to bude ten pravý argument?

Každý z nás chce jít na konci směny domů. Já sám jsem před lety zažil srážku se spadlým stromem. Není to nic povznášejícího. Nechtějte to zažít také. Ale trochu škodolibě bych to přál zažít všem, co o kácení, či spíše nekácení stromů v ochranném pásmu dráhy liknavě rozhodují. Možná, že by se věci daly konečně do pohybu.

Evžen Mikolajek

SŽ loni zmodernizovala nejvíce přejezdů v historii Zrušeno 102 křížení

Zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech je jednou z priorit Správy železnic. Uplynulý rok byl v tomto směru rekordní, díky dostatečnému objemu finančních prostředků se podařilo zrekonstruovat 233 úrovnových

„Posilování bezpečnosti na přejezdech má pozitivní dopady jak na železniční, tak i silniční provoz. Jde o jednu z našich hlavních priorit, ve které neholdáme polevit ani v dalších letech. Výstražné kříže nahrazujeme světelným zabezpečovacím zařízením, instalujeme závory. Jen v loňském roce jsme do přejezdů a jejich bezpečnosti investovali 3,1 miliardy korun, vůbec nejvíc v historii,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Celkem se v roce 2022 podařilo zrekonstruovat 233 přejezdů, plány přitom počítaly s tím, že se za zmíněné období dočká úprav 150 úrovnových křížení. Správa železnic se zaměřila i na rušení vybraných přejezdů. Celkem se to loni povedlo na 102 místech. I to je rekordní číslo. Přejezdy se ruší nejen tam, kde trať kříží třeba lesní cesta, ale i v lokalitách s vysokou intenzitou dopravy. V takovém případě se nahrazují nadjezdem nebo podjezdem. Do roku 2030 se počítá

křížení. Původní plán přitom počítal s úpravou 150 přejezdů. Kromě modernizace a doplňování zabezpečovacího zařízení zajistilo vyšší bezpečnost dopravy také rušení přejezdů. K tomu došlo na více než stovce míst.

s dalším snížením počtu přejezdů o přibližně 5 procent.

Ani v letošním roce Správa železnic nepoleví v dalším zvyšování zabezpečení železničních přejezdů. Úpravy provede na 130 místech, celkové náklady přesáhnou 1,8 miliardy korun. Co se týká budování mimoúrovňových křížení, ještě letos by měl začít vznikat nový nadjezd v Olomouci-Holici, který nahradí stávající přejezd na koridorové trati.

Přehled železničních přejezdů k 31. 12. 2022

Celkový počet přejezdů	7 646
Přejezdy vybavené zabezpečovacím zařízením	4 269
- z toho přejezdy vybavené závorami	1 772
Přejezdy zabezpečené výstražnými kříži	3 377

České dráhy koupily dalších 11 vozů Stadler RS1 RegioSpiderů bude víc

Jedenáct motorových jednotek Stadler RS1 rozšíří flotilu vlaků Českých drah. Národní železniční dopravce tyto vozy první generace pořídil za 12,995 milionů eur (zhruba 320 milionů korun). Jednotky dříve jezdily na německých tratích.

Počet vozů RegioSpider se na českých kolejích rozroste. České dráhy získaly jedenáct vozů, které doposud jezdily po německé dopravce.

„Jedenáct motorových vozů jsme pořídili za necelých 13 milionů eur. Záměr odkupu motorových jednotek je součástí aktuálního investičního plánu,“ popisuje člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Jeřeta a dodává: „Odkupem vozidel reagujeme na aktuální a budoucí smluvní požadavky objednavatelů na dopravní obslužnost v závazku veřejné služby u kategorie vozidel DMU70, kde po roce 2025 vzniká potřeba vybavení zařízením ETCS.“

Všech jedenáct vozidel nyní absolvuje periodickou obnovu v prodeji, při které budou instalovány bezbariérové toalety. Po dohodě s objednavatelem budou vozy vybaveny Wi-Fi, elektrickými zásuvkami, informačním systémem a dojde také k úpravě barevného provedení laku. Vzhledem k těmto změnám a schvalovacímu procesu v ČR se předpokládá zahájení provozu v první polovině roku 2024.

Předpokladem je nasazení vozidel v oblasti Ústeckého a Středočeského kraje, aktuálně se o nasazení na konkrétní



Foto wiki PetrS.

tratě jedná. Zájem o provozování tohoto typu motorových vozů mají ale i jinde, například v Libereckém kraji.

Flotila nízkopodlažních motorových vozů Stadler RS1, známých také jako RegioSpider, ve vlastnictví Českých drah se tak rozroste na 67 kusů.

(luk)

Sto miliard do jednotek

České dráhy plánují nakoupit komfortní bezbariérové elektrické jednotky pro rychlíkové spoje. Jejich maximální rychlost bude 200 km/h. Cestujícím nabídnou Wi-Fi, palubní informačně-zábavní portál nebo občerstvení. Obnova rychlíkové soupravy je součástí Strategie 2030.

„V rámci naší Strategie 2030 chceme během této dekády investovat do nových moderních vozidel kolem sto miliard korun. Jednou ze stěžejních oblastí je obnova dosluhujících rychlíkových souprav a jejich náhrada moderními vlaky. Nové jednotky už budou určené pro rychlost 200 km/h, jejíž zavedení se na několika úsecích připravuje. Zároveň však musí splnit požadavky na spoje s velkým počtem zastávek, které jsou třeba jen dvacet kilometrů od sebe. Často v nich nastupují a vystupují cestující a je potřeba, aby pobyty ve stanicích byly krátké a nástup pohodlný. Proto chceme nové rychlíkové soupravy bezbariérové,“ říká generální ředitel Českých drah Michal Krapinec.

České dráhy požadují bezbariérové elektrické jednotky pro maximální rychlost 200 km/h s kapacitou nejméně 300 míst k sezení s oddíly 1. a 2. třídy. Soupravy musí nabízet přepravu nejméně dvou invalidních vozíků, několika kočárků a většího množství jízdních kol. Jednotky budou minimálně dvousystémové pro napájení 3 kV DC a 25 kV 50 Hz AC. Dodány budou

s komunikačním systémem GSM-R a evropským vlakovým zabezpečovacím ETCS.

Jako v letadle

„Požadujeme komfortní řešení pro dálkové spoje, které je standardem u našich nových vlaků. Interiér bude řešen jako přehledný velkoprostorový s prostornými bezbariérovými nástupními plošinami, což je výhodou při častých zastávkách na rychlíkových linkách. Sedačky v obou třídách budou polohovatelné a vybavené stoly, elektrickými zásuvkami 230 V 50 Hz a USB konektory pro napájení drobné elektroniky cestujících. K dispozici budou místa proti sobě i za sebou jako v letadle,“ doplňuje náměstek pro osobní dopravu Jiří Jeřeta.

Cestující podle něj budou mít na palubě vlaku k dispozici i Wi-Fi, informačně-zábavní portál, automat s chlazeným občerstvením a elektrické zásuvky 230 V 50 Hz pro dobíjení baterií u invalidních vozíků a elektrokol.

Jednotky budou dále vybaveny místy pro cestující s dětmi včetně

přebalovacího pultu. Nevidomým cestujícím budou sloužit dálkové ovládače nástupních dveří přes slepeckou vysílačku, naváděcími majáčky a ve vlaku budou k dispozici nápisy v Braillově písmu.

Rychlé obraty

Využití elektrických jednotek přináší dopravci a cestujícím další výhody. Jsou to například rychlé obraty v cílových stanicích bez nutnosti manipulace se soupravou a lokomotivou (tzv. objížďení, tedy přestavení lokomotivy na opačný konec vlaku), možnost vytvářet tzv. křídlové vlaky, tedy vést dvě spojené jednotky v části trasy společně a po jejich rozpojení na trase vést dál každou z nich do jiné cílové stanice, nebo garantovat produktovou kvalitu celé soupravy a všech vozů v ní. S vítězem tendru uzavřou České dráhy rámcovou dohodu na výrobu až 60 jednotek s možností dodávky náhradních dílů výměnného systému a údržby dodaných jednotek formou Full-service. Dodávka prvních jednotek by se měla být v roce 2025.

(peš)

U Lanžhotu pokračuje modernizace koridoru Trať bude o necelý metr výše

Nová kolej a mosty přes místní vodní toky už letos vznikly v rámci modernizace 1,5 kilometru trati mezi Lanžhotem a hranicí se Slovenskem. Správa železnic ji zahájila v únoru, práce provádějí za 595,7 milionu korun bez DPH společnosti Skanska a Elektrizace železnic Praha. Opti-

malizace tratěového úseku přinese rychlejší a bezpečnější provoz na koridorové trati. Navzdory zpoždění modernizace navazujícího úseku na slovenském území, realizované tamním manažerem infrastruktury ŽSR, bude stavba u Lanžhotu pokračovat podle plánu i v průběhu roku 2023.

malizace tratěového úseku přinese rychlejší a bezpečnější provoz na koridorové trati. Navzdory zpoždění modernizace navazujícího úseku na slovenském území, realizované tamním manažerem infrastruktury ŽSR, bude stavba u Lanžhotu pokračovat podle plánu i v průběhu roku 2023.

malizace tratěového úseku přinese rychlejší a bezpečnější provoz na koridorové trati. Navzdory zpoždění modernizace navazujícího úseku na slovenském území, realizované tamním manažerem infrastruktury ŽSR, bude stavba u Lanžhotu pokračovat podle plánu i v průběhu roku 2023.

malizace tratěového úseku přinese rychlejší a bezpečnější provoz na koridorové trati. Navzdory zpoždění modernizace navazujícího úseku na slovenském území, realizované tamním manažerem infrastruktury ŽSR, bude stavba u Lanžhotu pokračovat podle plánu i v průběhu roku 2023.

Není krauska jako krauska „Jiná“ Karolína



V článku o zániku Poříčanky, vlečky na brněnský veletrh, ve vánočním dvojčísle ZS jsem psal mj. o parní tramvaji CAROLINE vyrobené firmou Krauss, nesoucí pořadové č. 10, která je v majetku Technického muzea v Brně. Ta byla rovněž zmíněna pod ilustračním obrázkem na titulní straně dvojčísla. Na fotografii byla ovšem zcela jiná lokomotiva. Zobrazený stroj je z majetku KPKV Brno a jde o ř. 213 901, vyrobenou v ČKD

Praha, která byla užívána ve vlečkovém provozu. Po opravě členy klubu a dalšími fanfy je zpestřením nostalgických akcí, mikulášských vlaků a mnoha parních setkání. To by ovšem vydalo na samostatný článek.

Rád bych také poděkoval redakci i samotné autorce Martině Zderadkové za ilustrační fotografie k mému článku.

Zdeněk Herzig

Foto KPKV Brno, Filip Daněk



VUZ zvyšuje mzdy

Zástupci vedení Výzkumného Ústavu Železničního jakožto zaměstnavatele a odborové organizace Odborového sdružení železničářů podepsali na konci prosince 2022 dodatek k podnikové kolektivní smlouvě, na jehož základě VUZ od začátku nového roku navýší celkové mzdové prostředky o 9 %. Tarifní mzdy pro rok 2023 narostou nejméně o 5 % a výkonové odměny o další 4 %. Zachovány zůstávají i zaměstnanecké benefity, které byly v oblasti příspěvku na dopravu rozšířeny o příspěvek na OneTicket.

„O problematice navýšení mezd

jsme jednali od června minulého roku. Oceňuji konstruktivní přístup zástupců odborové organizace – podařilo se nám bez zbytečných emocí dosáhnout dohody, která bere v potaz jak potřeby zaměstnanců, tak ne příliš pozitivní ekonomickou situaci na trhu železničních vozidel a vysokou inflaci, se kterou se budeme muset jako firma v následujícím období vypořádat. Naším cílem je nadále udržet profesionalitu, nestrannost a nezávislost,“ řekl předseda představenstva a generální ředitel VUZ Martin Bělčík.

(rap)

Středohorskou železnici zajistí ČD

České dráhy podepsaly s Ústeckým krajem novou smlouvu nazvanou „Středohorská železnice“, která pokryje linky U6 a U11. Smlouva platí na deset let, cestující se mohou těšit na motorové jednotky Stadler. Obě linky mají mezi čtvrtou hodinou ranní a jedenáctou hodinou večerní základní 120minutový takt, který je ve špičkových časech na určitých úsecích posilován na 60 minut. Linka U11 bude v letních měsících prodloužena z České Lípy dvěma páry

vlaků až k Máchovu jezeru do stanice Doksy.

Provoz na obou linkách bude zajišťován celkem devíti turnusovanými jednotkami RS1 a dvěma záložními. Nově pořízená vozidla mohou díky lepší dynamice více využít opravenou infrastrukturu, kde Správa železnic revitalizovala větší část úseku z Loun do Lovosic a letos dokončila také úpravu úseku z Litoměřic horního n. do Úštěku a stanici Žalhostice.

(emv)

Na dvoukolejný koridorový trati bude díky probíhající investici možné zvýšit rychlost z původních 120 na 160 km/h, zlepšit se bezpečnost a plynulost provozu a snížit hlučnost a vibrace. Kvůli zachování jednokolejného provozu práce probíhají na etapě. V letošním roce se podařilo vybudovat kompletní 2. kolej. Modernizace úseku zahrnuje i zvýšení polohy kolejí

nad terénem o 0,75 m, jednak kvůli napojení na budoucí hraniční most přes Moravu s vyšší polohou, jednak kvůli ochraně před pravidelnými záplavami v okolních lužních lesích. „Pokračujeme podle harmonogramu. Přeložili jsme kabelové trasy, vybudovali jsme čtyři nové mosty, položili jsme konstrukční vrstvy železničního spodku i svršku. Svahy jsme ochránili proti

erozi a pravidelným záplavám zasypaním lomovým kamenem,“ říká projektový manažer Skanska Ondřej Zedník.

Vzhledem ke zpoždění prací na slovenské straně ale bude nutné na jaře během krátkodobé výluky spojit starou kolej na slovenské straně s už modernizovanou kolejí na české stavbě. „Koridor musíme zachovat průjezdný

alespoň po jedné koleji. Zřízení provizorního propojení sice pro nás jako investora představuje neplánované náklady, zastavení probíhající stavby a její zakonzervování kvůli zpoždění na Slovensku by ale vyšlo výrazně draž,“ vysvětluje za Správu železnic náměstek pro modernizaci Mojmir Nejezchleb.

Technické řešení spočívá v dočasném propojení kolejí na české straně. Vlak při jízdě ze Slovenska přejede most přes řeku Moravu po stávající 1. koleji a těsně za mostem bude pokračovat po nové 2. koleji dál do Česka. Díky tomu bude možné pokračování prací na české stavbě podle původního

harmonogramu. Jinak by totiž došlo k jejímu zpoždění minimálně o jednu stavební sezonu. Dokončení stavebních prací je plánováno na konec roku 2023.

Projekt je spolufinancovaný Evropskou unií z Nástroje pro propojení Evropy (CEF). Celková výše způsobilých nákladů projektu je 506 994 368 Kč. Míra podpory EU je 70 % ze způsobilých nákladů, maximálně výše dotace tedy činí 16 100 369,67 eur, čili zhruba 390 392 210 Kč. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

(sz)

Od mašinky do elektrárny podél Labe a Cidliny, k pomníčku, na Růžek a zase domů Pochod Jardy Serbuse se konal po patnácté

Tradiční pochod Jardy Serbuse se konal loňského 21. listopadu a pořádal ho výbor ZOFS Nymburk.

Vycházeli jsme, a také vyjžděli na kolech od mašinky u nymburského depa. Účast byla, ostatně jako již více minulých ročníků, hojná, a to nás ještě čekalo setkání s dalšími účastníky pochodu v Poděbradech pod zámkem.

Jaké bylo naše příjemné překvapení, když jsme přišli do Poděbrad. Setkali jsme se nejen s našimi členy, ale přijeli nás podpořit i kolegové z Ústí nad Labem. Ještě, než jsme dopochodovali z Nymburka, stihli zajímavou exkurzi v poděbradské elektrárně.

Podle Labe a pak podle Cidliny jsme přišli až k Jardovu pomníčku. Položili jsme kytičky, posvítili a zavzpomínali.

A honem do libické restaurace Na Růžku, kde byl připravený oběd. Doplnili jsme vydanou energii iontovými nápoji a v 16 hodin jeli domů. Tak za rok zase na shledanou u mašinky.

(Jo, a datum upřesníme.)

Za výbor ZO FS Nymburk
Pavel Slánský, foto Ivo Friedrich
a kolektiv



Společenská rubrika



Devátého listopadu 2022 se konala v pivním baru U Truta v Trutnově kolektivní oslava narozenin trutnovských strojevodců na penzi. Ortodoxní Slávista **Radko Šutaj** (5. října), kutil a zahrádkář **Miroslav Zíma** (4. listopadu), sportovec tělem i duší **Stanislav Matějka** (6. listopadu), a upovídaný **Josef Horák** (13. listopadu).

Všem oslavencům jsme před připitkem zapěli naši oblíbenou píseň „Živijó živijó“ a popřáli jim do dalších let pevného zdraví, pohlavní svěžesti a životní pohody.

Na fotce zleva Miroslav Zíma 75, Josef Horák 70, Radko Šutaj 72 a Stanislav Matějka 85. →



Prvním letošním oslavencem v ZO FSČR Brno Maloměřice je kolega strojevodce a stromistr CD Cargo **Jiří Stehlik**. V lednu oslavil 60 let. Jménem naší ZO mu přejeme klid a spoustu štěstí v náročné práci, ale i doma nebo při cestování po krásách světa, na lyžích i na kole. Zkrátka, Jirko, užijvej si, co to dá.

V polovině ledna oslavil už po šedesáté své narozeniny náš kolega strojevodce **Antonín Kohut** z CD Cargo pracoviště Trinec. Tondou všichni ti přejeme hodně štěstí, zdraví a ať vše vychází ke spokojenosti tvé a tvých blízkých. Přejeme ze ZO Jablunkov. Tonda moc děkuje redakci za zveřejnění a my se přidáváme s přáním všeho nejlepšího do nového roku. ZO Jablunkov.

Dne 26. ledna rozšířil řady šedesátníků náš kolega a kamarád, strojevodce a místopředseda ZO FSČR Plzeň **Pavel Hnojský**. Výbor ZO, kolegové a kamarádi přejí Pavlovi do dalších let vše nejlepší, hodně zdraví, štěstí a ještě mnoho bezproblémově ujetých kilometrů.



Desátého ledna 2023 oslavil své 85 narozeniny trutnovský strojevodce na penzi kolega **Jan Davídek**. Do dalších let mu přejeme pevné zdraví, životní pohodu a nezbytný optimismus. Brutus.



Kolegyně a kolegové z Frýdku-Místku a z Valašského Meziříčí zavzpomínali ve stanici Veřovice 25. listopadu 2022 při pátém výročí na kamaráda bývalého strojevodce **Jaromíra Mičolu**, který zemřel při vedení osobního vlaku právě v této stanici.



Dne 29. prosince 2022 ukončil pracovní poměr u ČD Cargo z důvodu ztráty zdravotní způsobilosti pan **Vladimír Volf**. Člen FS-Děčín, po absolvování SPŠ strojnické ve Varnsdorfu úspěšně zakončené maturitou v roce 1981 hned nastoupil do Lokomotivního depa v Ústí nad Labem. Ještě v téže roce na podzim narukoval na 2 roky k železničnímu vojsku v Brně Maloměřicích, později v Praze Vršovcích. V roce 1985 absolvoval zákonitě zkoušky na „traktory“, o 2 roky později (v roce 1987) pak zákonitě zkoušky na „tramvaje“. V roce 1992 přestoupil do Lokomotivního depa Liberec a z důvodu reorganizace v roce 1998 do strojové stanice Mladá Boleslav. V roce 2001 přestoupil do Lokomotivního depa Děčín, kde jezdil jak na osobní i na nákladní dopravě. V roce 2006 absolvoval zákonitě zkoušky na „ESA“. Při poslední reorganizaci v roce 2007 zůstal

u dceřiné společnosti ČD Cargo, kde jezdil převážně na tranzitních vlacích přes Českou Třebovou nebo přes Havlíčkův Brod do Brna a Břeclavi na lokomotivách řady 189 a 383. Vladimíre, přejeme Ti v nové funkci – DŮCHODCE – hlavně hodně zdraví a hodně pěkných výletů po Českém ráji i Tvé milované Šumavě.



Poslední rozloučení

Vážení kolegové, dovoluňte abychom na tomto místě zavzpomínali na našeho kolegu a strojevodce a vylučně z chomutovské ZO FS pana **Jana Coufala**, který nás opustil dne 29. prosince 2022 po krátké těžké nemoci ve věku 75 let. Kdo jste ho znali, prosím, věnujte mu tichou vzpomínku společně s kamarády a členy ZO FS Chomutov. Děkujeme.



Dne 6. ledna nás navždy opustil kolega strojevodce a vylučně z ZO FS Šumperk. Odešel po delší těžké nemoci ve věku 75 let. Kdo jste ho znali, věnujte krátkou vzpomínku na dobrého člověka a kamaráda. Výbor ZO FS Šumperk.

V měsíci lednu navždy opustil naše řady pan **Oldřich Plašil**. Zemřel dne 10. ledna ve věku 86 let.

Prosíme všechny, kdo jste našeho kolegu znali, věnujte mu společně s námi tichou vzpomínku. Bývalí kolegové a členové ZO FS Letohrad.

