

# MODERNÍ ŽELEZNICE

## JE NUTNÉ DŮSLEDNĚ TRESTAT VINÍKY

S Jiřím Kolářem nejen  
o zvýšení bezpečnosti na  
železničních přejezdech

02

## S PŘÍPRAVOU VRT POMŮŽE NOVÝ MANUÁL

Jeho dokončení je  
významným mezníkem  
pro přípravu projektů

06

## VLAKEM PO ČESKU ZA SPLNĚNÍM SNŮ

V době omezených možností  
zahraničních cest je ideální  
čas na poznávání krás Česka

08



# Negrelliho viadukt je opět jako nový

**V pondělí 1. června se vrátily vlaky na Negrelliho viadukt v centru Prahy. Stalo se tak přesně po 170 letech od zahájení provozu a zhruba tři roky poté, co viadukt obsadily stavební stroje, aby proběhla jeho komplexní modernizace. Technická památka nyní září novotou.**

TEXT **Tomáš Johánek**

Negrelliho viadukt je zcela unikátní železniční stavbou, a to nejen v českém, ale i evropském kontextu. Dlouhou dobu se jednalo dokonce o nejdelší železniční most v Evropě, v rámci střední Evropy má toto prvenství dodnes, je to zároveň druhý nejstarší most přes Vltavu v Praze. Empírový kamenný viadukt začal růst na jaře 1846, svého dokončení se dočkal o tři roky později. Provoz byl podle dochovaných záznamů spuštěn 1. června 1850. Jeho zásadní rekonstrukce trvala také tři roky, i když mělo být hotovo podle původního plánu dříve. Technická památka spojuje Masarykovo nádraží s Bubny, je nedílnou součástí protipovodňové ochrany

v Karlíně i v Holešovicích (v mostních pilířích na obou stranách Vltavy je zabudovaná konstrukce, do které se v případě hrozícího nebezpečí osadí mobilní protipovodňové bariéry) a má významné místo v projektu železničního spojení centra metropole s Kladnem a Letištěm Václava Havla.

Viadukt není v celé míře ve své původní podobě. Za dobu existence prošel částečnými úpravami, které ovlivnily jeho vzhled. Stavební zásahy byly provedeny zejména kvůli zlepšení plynulosti silniční dopravy. Výraznější úprava se datuje do počátku 70. let 19. století, kdy byl přistavěn 351 metrů dlouhý karlínský spojovací viadukt. Ten

umožnil přímé spojení mezi pražskými nádražími Bubny a Libeň. Celková délka unikátní stavby se tak prodloužila na dnešních 1430 metrů.

### KOMPLEXNÍ MODERNIZACE PO DESETILETÍCH PROVOZU

Zřejmě nejsledovanější modernizace železniční infrastruktury začala v dubnu 2017 a hotovo mělo být vloni v září. Za prodloužením opravy stojí fakt, že se muselo obnovit více kamenných kleneb, než se původně počítalo. Jejich špatný technický stav bylo možné odhalit až po snesení železničního spodku. Právě dokončená rekonstrukce přinesla celou řadu pozitiv. Došlo zejména ke zlepšení technického

stavu mostních konstrukcí. Cestující pocítí dopad prací ve zkrácení jízdní doby, kterou zajistí zvýšení rychlosti na 60 km/h. Je to maximum, které technická památka, umístěná navíc v centru Prahy, umožňuje. Nový železniční svršek a spodek pak zajistí klidnější a plynulejší jízdu. Náhrada stávajícího zabezpečovacího a sdělovacího zařízení za moderní elektronické zvýší bezpečnost.

Změna nastane i pro obyvatele okolní přilehlé husté městské zástavby. Instalace antivibračních rohoží či modernějších výhybek sníží hladinu hluku před jejich domy. Propustnost dvoukolejné elektrifikované tratě se zvýší, což umožní navýšení počtu vypravovaných vlaků až na 14 párů za hodinu. Obnovou prošlo také trakční vedení a jiná energetická zařízení. Během stavebních prací se zrekonstruovalo celkem 100 cihlových, pískovcových či žulových kleneb, osm překračuje Vltavu. Celých

### PŘÍPRAVUJÍ SE DALŠÍ ÚSEKY

Projekt výstavby moderního a rychlého železničního spojení centra Prahy s Kladnem a ruzyňským letištěm, jehož součástí je i Negrelliho viadukt, obsahuje dalších šest staveb v různém stadiu přípravy. Nejdále se pokročilo u dvou projektů. V listopadu získala naše organizace územní rozhodnutí pro úsek Kladno – Kladno-Ostrovce a již připravuje dokumentaci pro stavební povolení. To samé platí i pro úsek mezi stanicí Praha-Bubny a novou zastávkou Praha-Výstaviště.

19 kleneb muselo být kompletně rozebráno a znovu sestaveno. Právě u sedmi z nich se ukázalo, že jsou v horším stavu, než se předpokládalo.





### NOVÁ NAPÁJECÍ STANICE ZVÝŠÍ SPOLEHLIVOST PROVOZU

V Praze na Balabence se postaví nová trakční napájecí stanice (TNS), která díky vyššímu výkonu zajistí bezpečný a spolehlivý provoz elektrických vlaků v metropoli. Stavební práce by měly začít letos v prosinci, dokončení se plánuje v závěru roku 2022. Stávající TNS se nachází v areálu CDP Praha a funguje jako zásadní uzlový bod pro napájení vnitrostátní a mezinárodní kolejové dopravy v metropoli. Nová TNS bude přemístěna na reaktivovanou zelenou plochu nedaleko Krejčárku.

### HNACÍ VOZIDLA BUDOU UMĚT KOMUNIKOVAT S ETCS



FOTO: archiv Správy železnic

Naše státní organizace vybaví 98 svých speciálních drážních vozidel mobilními jednotkami ETCS. Momentálně hledá prostřednictvím tendru dodavatele. Mobilní jednotky budou instalovány do 33 vozidel MVTV 2, deseti MVTV 2.2, osmi MVTV 2.3, třech MTW 100 a 44 vozidel MUV 75. Dosazení mobilní části ETCS umožní jejich provoz na tratích, kde bude instalovaná traťová část tohoto vlakového zabezpečovače. Povinnost instalovat systém ETCS do hnacích vozidel platí i pro dopravce.

### VLAKY SE VRÁTÍ NA ČÁST TRATĚ U LOVOSIC

Na počátku května začaly opravné práce na traťovém úseku z Lovosic do Chotiměře. Provoz zde byl přerušen po sesuvu drážního tělesa v navazujícím úseku z Chotiměře do Radejčína. Opravou projde devět kilometrů tratě, práce budou mimo jiné zahrnovat sanaci skal a částečné úpravy železničních přejezdů. Na zastávce Oparno se opraví přístřešek, ve stanici Chotiměř dojde k obnově nástupiště a přístupové cesty k vlakům kolem výpravní budovy. Vlaky se na uvedený úsek vrátí 6. června.

# Nehody na přejezdech omezí důsledné trestání hříšníků

Odebrání řidičských průkazů při opakovaném porušování pravidel silničního provozu, obvinění z obecného ohrožení u profesionálních řidičů. To je podle ředitele Drážního úřadu Jiřího Koláře jediná cesta, jak snížit stále vysoký počet střetnutí na železničních přejezdech.

TEXT | Tomáš Johánek

**Česká železnice se musí v současné době vypořádat s výraznými omezeními souvisejícími se šířením koronaviru. Jak se v této souvislosti změnila práce Drážního úřadu, například proces schvalování vozidel či dalších technických zařízení?**

Proces schvalování vozidel a dalších zařízení musel být z naší strany samozřejmě zabezpečený, vir nevir. Komplikace nastávaly v případech, kdy jsme ke správnému řízení potřebovali doložit různé podklady nebo výsledky zkoušek, protože i ostatní subjekty pracovaly v omezeném režimu. Konzultace, na které jsou naši klienti zvyklí, musely probíhat na dálku. I přes nouzový stav jsme se s touto situací podle mého názoru statečně vypořádali. Snažili jsme se co nejméně prodlužovat schvalovací procesy, což bylo pro klienty zcela zásadní.

**V loňském roce se zejména na začátku roku zvýšil počet mimořádných událostí zaviněných pracovníky dopravců. Jaká opatření jste přijali?**

Ačkoliv situace na jaře loňského roku vypadala dost děsivě, nakonec se celkové oficiální statistiky za rok 2019 oproti předchozímu roku nijak výrazně nelišily. Přesto jsme samozřejmě nějaká opatření realizovali. Kromě standardních státních dozorů jsme také řešili možnosti zlepšení přípravy strojvedoucích, analýzu jejich činnosti či návrh na legislativní opatření v podobě monitoringu licence strojvedoucích, který přímo samo Ministerstvo dopravy řeší novelou zákona o dráhách. Je potřeba zdůraznit, že i samotní dopravci zareagovali na naši výzvu a sami učinili opatření, která situaci po loňském jaru stabilizovala.

**Pokud jde o bezpečnost železničního provozu, hodně se v tomto směru očekává od zavádění ETCS. Jaké jsou dosavadní zkušenosti z provozu tohoto systému u nás, co lze od jeho instalace a používání očekávat?**

Ano, do ETCS jsou vkládány velké naděje. V Evropě jsou termíny zavádění různé. Česká republika se hlásí k roku 2025. Zde mám trochu obavy, zda všichni dopravci budou připraveni, a tím pádem schopni vyjet s lokomotivami na připravenou infrastrukturu. Na druhou stranu, je před námi pět let a během této doby můžeme hodně pokročit. Systém ETCS se u nás teprve rozbíhá. Určitě ale nelze popřít, že od něj



FOTO: Drážní úřad

#### DOC. ING. JIŘÍ KOLÁŘ, PH.D. Ředitel Drážního úřadu

Po studiích na děčínské dopravní průmyslovce absolvoval VŠ dopravní v Žilině, obor provoz a ekonomika železniční dopravy. Doktorát obdržel na Univerzitě Pardubice, docenturu pak na Fakultě dopravní ČVUT. Na dráze začínal jako výpravčí a postupně prošel dalšími profesemi až po přednostu stanice Kladno. Následovaly manažerské zkušenosti v pozici šéfa OPŘ Ústí nad Labem a náměstka generálního ředitele ČD. V letech 2012 až 2014 vedl naši organizaci, od roku 2014 stojí v čele Drážního úřadu.

očekáváme zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

**Statistiky ukazují, že se nedaří nějak výrazně snížit počet srážek silničních vozidel s vlakem na železničních přejezdech. Jak tuto problematiku vnímá Drážní úřad?**

Vnímáme ji samozřejmě silně a jako dalším subjektům na železnici se ani nám nelíbí, že železniční přejezd je některými vnímán v duchu „to je v pohodě, to projedu“. Určitě je tu stále velký potenciál s tím něco dělat. Předně se musí všechny školy věnovat dopravní výchově, končenců BESIP v minulosti připravil materiály pro všechny druhy škol.

A riziku plynoucímu ze železničních přejezdů se musí dostatečně věnovat i v autoškolách. Pokud existují dopravní značky upozorňující na přejezd, tak má řidič jednoznačně zbystřit. Je to ta samá situace, jako když se blíží ke světelné křižovatce. I tam si přece musí řidič hlídat, jestli nenaskočí červená. Kvůli nezodpovědnosti několika málo lidí na to doplácí všichni. Cestující, vlakový a drážní personál a v neposlední řadě samozřejmě i ten samotný řidič a jeho rodina. Určitě bych preferoval důslednější řešení v příslušné legislativě. Zaprvé možnost využití kamerových systémů pro potrestání řidiče a zadruhé dostatečné „ohodnocení“

U profesionálních řidičů bych byl ještě přísnější. Vjede-li na přejezd v době, kdy je to zakázané, mělo by se to posuzovat rovnou jako obecné ohrožení. Garantuju vám, že by pak následných srážek s vozidly ubylo o 90 procent.

**Každá vichřice znamená v poslední době velké problémy s množstvím spadných stromů na koleje. Jaké jsou nyní z pohledu Drážního úřadu podmínky pro kácení dřevin podél tratí?**

Dlouhodobě říkám, že bezpečnost provozu, a tím pádem i bezpečnost cestujících a vlakového personálu jsou důležitější než hospodářské zájmy vybraných subjektů. Dlouho tu byly rozpory v legislativě. Na jedné straně zákon o dráhách hovořil o nutnosti udržovat bezpečnou dráhu, na straně druhé zákon o ochraně přírody konstatoval nutnost chránit stromy. Problém eskaloval do takové míry, že bylo nutné, mimo jiné i na náš popud, aby se problémem zabývala obě příslušná ministerstva. Jistou pohnutkou bylo i vydání exekučního příkazu na podnik Lesy České republiky. I díky těmto našim krokům došlo ke shodě. Problém se podařilo posunout ku prospěchu bezpečnosti lidí. Drážní úřad bude vždy bojovat za bezpečnou železniční cestu a do toho spadá i kácení stromů v ochranném pásmu dráhy. Když to jde u elektrických vedení nebo dálnic, není důvod, aby to nešlo kolem železnice.

**Drážní úřad bude vždy bojovat za bezpečnou železniční cestu a do toho spadá i kácení stromů v ochranném pásmu dráhy.**

takového přestupku. Jednou projedeš světla, kdy nemáš, dostaneš varování. Projedeš je podruhé a nekompromisně přijdeš o řidičák a ještě zaplatíš tučnou pokutu.







FOTO Tomáš Johánek

## Rekonstrukce stanice Jaroměř je téměř v cíli

Stanice Jaroměř na Královéhradecku se postupně mění do finálové podoby. Již za pár týdnů skončí více než dva roky trvající rekonstrukce, kterou výrazně prodloužily archeologické výzkumy. V rámci stavby proběhla kompletní rekonstrukce železničního spodku a svršku včetně jeho odvodnění. Postupně se dokončují nová ostrovní nástupiště s mimoúrovňovým přístupem centrálním podchodem od výpravní budovy.

Bezbariérový přístup bude zajištěn na tato nástupiště již z úrovně přednádraží, chybět nebudou výtahy. Kolejové úpravy v samotné železniční stanici se dotkly i třech železničních přejezdů v těsné blízkosti nádraží, i ty prošly rekonstrukcí. Stanice Jaroměř bude osazena digitálními hlasovými majáčky, cestujícím bude sloužit nový informační a orientační systém. Zvýšit rychlost vlaků a zajistit větší bezpečnost železničního provozu pomůže nové sdělovací a zabezpečovací zařízení. V obvodu celé stanice jsou osazena nová návěstidla, obnovou prošlo i trakční vedení.

## Na investice a opravy půjde letos téměř 47 miliard

**Správa železnic má letos k dispozici na investice, opravy, údržbu a částečně i řízení provozu celkem 46,9 miliardy korun, což je druhá nejvyšší částka v historii po rekordním roce 2015.**

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

„Bez ohledu na stávající situaci pokračujeme bez přerušení v přípravě dalších plánovaných investičních akcí. Běží zadávací řízení, pokračuje uzavírání smluv se zhotoviteli jak projektů, tak i samotných stavebních prací,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Navýšení rozpočtu o 3,5 miliardy korun, které schválila vláda, využijeme na realizaci a přípravu desítek akcí zaměřených na opravy tratí a výpravních budov a údržbu kolejí, což dokládá výběr z jednotlivých regionů.

Nejvíce peněz, konkrétně 280 milionů korun, se využije na opravu obou traťových kolejí mezi Děčínem-Prostředním Žlebem a Dolním Žlebem, která by měla proběhnout od poloviny července do konce října. Další 200 milionů půjde na opravu nestabilních násypů v úseku Háje – Dalovice, která vyjde na téměř půl miliardy korun. Zde je předpoklad zahájení prací v polovině letošního července. Největší akcí na severovýchodě Čech bude oprava traťového úseku Mostek – Horka u Staré Paky, na kterou půjde 151 milionů při celkových nákladech 242 milionů korun. Ve středních Čechách již probíhá oprava tratí z Kralup nad Vltavou a Středokluk do Podlešína za

98 milionů a chystá se prázdninová oprava traťového úseku z Kladna do Řevničova. V Plzeňském kraji půjde nejvíce peněz (70 milionů) na opravu traťového úseku Horažďovice – Žichovice.

Na Vysočině vynaložíme největší částku – 72 milionů korun – na opravu tratě z Bystřice nad Pernštejnem do Rožné (celkové náklady 100 milionů), na jižní Moravě půjde 70 milionů na úpravy kolejových obvodů mezi Brnem a Vlkovem u Tišnova. Oprava traťového úseku Hanušovice – Jeseník v Olomouckém kraji vyjde na 50 milionů korun, práce v úseku Bystřička – Jablůnka ve Zlínském kraji vyjdou na 30 milionů. V Moravskoslezském kraji je třeba na prvním místě zmínit opravu tratě Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město za 80 milionů.

Část finančních prostředků půjde rovněž na opravy vybraných výpravních budov. Lepšího prostředí se tak dočkají například cestující na zastávce Litoměřice město a ve stanicích Hronov, Potštejn, Sedlčany či Nová Ves u Českých Budějovic. Opraví se i zastřešení nástupiště na ostravském hlavním nádraží nebo střecha a hromosvody v sídle OŘ Olomouc.



FOTO Josef Novotný

## Letos se zvýší zabezpečení dalších desítek přejezdů

**Potenciálně rizikové přejezdy dostanou vyšší stupeň zabezpečení. Jedná se o doplnění výstražných světel, instalaci závorových břevna a také o nové technologie kompozitových břevna s LED diodami.**

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



FOTO Úřad Správy železnic

„Správa železnic každým rokem investuje přibližně jednu miliardu korun do zvýšení zabezpečení na přejezdech. Instalace nejvyššího stupně zabezpečení proběhne letos na více než šesti desítkách úrovnových křížení po celé železniční síti. V rámci zkušebního provozu zvýšíme také počet kompozitových břevna s LED technologií, od které očekáváme výraznější snížení nehodovosti na dotčených přejezdech,“ konstatuje generální ředitel Jiří Svoboda. V letošním roce doplníme závorami 52 přejezdů, kde byla dosud jen výstražná světla, a zároveň se zvýší zabezpečení více než 70 přejezdů s výstražnými kříží, a to instalací výstražných světel, popř. i závor. Ve 42 případech dojde k doplnění LED osvětlení závor.

Blikající břevna závor budou pozornost u řidičů zejména za snížené viditelnosti, kdy je doplňková signalizace na břevně zvláště výrazná. Jde o LED diody, které se spustí souběžně se světelným zabezpečovacím zařízením daného přejezdu. Ve zkušebním provozu budou LED technologií vybavené následující přejezdy: jeden u Dolní Lutyně

na trati mezi Bohumínem a Dětmovicemi a další dva u Jistebníku a Polanky nad Odrou v úseku mezi Studénkou a Ostravou. Další břevna s „ledkovými“ diodami budou upevněna například na třech úrovnových kříženích železniční tratě Blatná – Strakonice se silnicí I/20 a na čtyřech železničních přejezdech v Praze – např. na křížení pražské Bubenské ulice s tratí do Kladna. Břevna mohou na první pohled některé řidiče zaskočit svou mohutností, nicméně jsou konstruována z dutého kompozitu tak, aby byla snadno zlomitelná, pokud zůstane vozidlo uzavřeno mezi závorami. Při nutnosti opustit přejezd navíc vozidlo dokáže oblý tvar břevna snadněji nadzvednout. Po vyhodnocení zkušebního provozu se rozhodne o jejich případném masivnějším rozšíření na české železnici.

Zvýšení bezpečnosti na přejezdech patří k našim prioritám. Na české železniční síti se nachází více než 7800 křížení tratí se silničními komunikacemi s různým stupněm zabezpečení, které se postupně modernizují, a tím se zvyšuje jejich bezpečnost.



# Do Kadaně budou již brzy jezdit elektrické vlaky

**Modernizace a elektrizace traťového úseku z Kadaně-Prunéřova do Kadaně je téměř u konce. V současné době zde probíhají dokončovací práce, pracuje se zejména ve stanici Kadaň, kde proměnou projde i přednádražní prostor.**

TEXT **Tomáš Johánek**

Realizace projektu na přibližně pětakilometrovém úseku v podhůří Krušných hor začala v prosinci 2018 a potrvá včetně splnění všech legislativních úkonů a nezbytné administrativy do ledna příštího roku. Stavebně hotovo však bude podstatně dříve, do konce letošního července. Za rozhodnutím elektrizovat tento úsek stál požadavek Ústeckého kraje na zavedení přímých vlaků z Kadaně až do Děčína, které by obsloužily poměrně rozsáhlou část tohoto regionu. Vedle modernizace železničního spodku a svršku tak bylo nutné doplnit trakční vedení, rekonstruovat

trakční transformovnu a přestavět stanici Kadaň. Ta získala tři nová nástupiště s výškou 550 milimetrů nad temenem kolejnice s plně bezbariérovým přístupem či nový orientační a informační systém pro cestující doplněný kamerovým systémem.

Díky stavbě získala Kadaň další vlakovou zastávku, konkrétně v těsné blízkosti mostu přes Chomutovskou ulici. Ta zajišťuje obsluhu místní části Bystřice, podle které byla také pojmenována. Na zastávku vede 116 metrů dlouhý chodník, kterým překonáte výšku téměř pět metrů. Vydlážděn je stejnou zámkovou

dlažbou jako nástupiště. Cestující mají k dispozici nový přístřešek v provedení „antivandal“.

Květnová návštěva modernizovaného traťového úseku svědčí o tom, že se stavební práce blíží do finále. Dokončena je instalace nového staničního i traťového zabezpečovacího zařízení, obnovou prošlo i zabezpečení přejezdů. Proběhla již také potřebná sanace kolejiště a železničních mostů či propustků. V současné době se tedy pracuje zejména v samotné Kadani, především v prostoru před nádražím, kde se staví 17 nových parkovacích stání,



FOTO Josef Novotný (4x)

a to včetně dvou míst pro tělesně postižené. Pro cyklisty budou nainstalovány odpovídající stojany, nezapomene se ani na zeleň.

Podle Milana Bláhy ze Stavební správy západ má celý projekt několik specifik, se kterými se museli projektanti a následně stavební firmy vypořádat. Jedním z nich je zajištění bezpečného provozu na souběhu dvou trakčních soustav – stejnosměrné na trati Severočeských dolů a střídavé nad kolejí Správy železnic. Ve spolupráci s městem Kadaň pak

bylo nutno opravit přemostění tratě pro zachování provozu cyklostezky. A v neposlední řadě zasáhla i tuto stavbu omezení související s koronavirem. „Musím ocenit plynulé pokračování stavebních prací i po vyhlášení nouzového stavu, který přinesl ztížené podmínky pro všechny zainteresované,“ upozornil Milan Bláha. Kdy se poprvé v Kadani objeví elektrický vlak, nyní záleží hlavně na dopravci a objednatelích regionální dopravy, podmínky k tomu budou mít vytvořené.

## Soutěžte s námi. Tým Správy železnic je připraven!

**Život v naší organizaci se vrátil do normálu, je čas se znovu zapojit do soutěží, které jsme pro vás i letos připravili v rámci Týmu Správy železnic. Nabídka je bohatá, určitě si každý vybere. Výherci si převezmou zajímavé ceny na finálovém večeru.**

TEXT **Eva Matějková**

**Ocenění Železničář roku** získávají ti zaměstnanci, kteří něčím vybočili z každodenní práce i rutiny a udělali něco výjimečného. Například zachránili lidský život, pomohli někomu jinému či zabránili materiálním škodám. Nominovat kolegy můžete do 15. září.

**Hlava Správy železnic** je vědomostní soutěž, ve které si můžete změřit své znalosti současné železnice i její historie, dále předpisů z oblasti bezpečnosti a předpisu ZAM1. Je rozdělena do pěti kol. U každé z otázek máte tři možnosti odpovědí. Pozor, jen jedna je vždy

ta správná. Soutěž probíhá do 15. září.

Do soutěže **Sympaták / Sympatáčka roku** můžete nominovat svého kolegu či kolegyni nebo i sami sebe. Pokud si myslíte, že jste vy

nebo váš kolega sympatičtí, komunikativní a v kolektivu oblíbení, neváhejte se přihlásit. Nominovat adepty je možné do 31. července. Od 3. srpna do 15. září poběží hlasování.

Pro všechny nadané zaměstnance naší organizace je určena soutěž **Talent Správy železnic**. Zpíváte, hrajete na hudební nástroj, recitujete, tancujete, kouzíte, vykládáte karty, mluvíte pozpátku, driblujete, stavíte vajíčka na špičku anebo malujete? Nebo umíte i něco dalšího? Fantazii se meze nekladou. Nominace se uzavírají k 31. červenci. Od 3. srpna do 15. září poběží hlasování.

**Jsme železnice** je pak soutěž spočívající ve vystižení ideálního spojení nás všech se železnicí a vším, co k ní patří. Pokud se toto spojení zachytíte na fotografii nebo na videu a pomocí formuláře nám zašlete výsledný produkt. Uzávěrka bude 15. září. Nyní se stačí přihlásit na [www.szdc.cz/tym](http://www.szdc.cz/tym), zúčastnit se, a třeba právě váš finálový večer na Žofíně letos nemine.

ILUSTRACI FOTU archiv Správy železnic





## Vodárna u Bílku

**Působí trochu jako zjevení. Uprostřed lesa, daleko od kolejí, přesto na první pohled typická drážní stavba. Navíc bývala pro železnici nepostradatelná. Vodárenská věž u Bílku totiž napájela vodu parní lokomotivy v Chotěboři.**

TEXT **Marek Binko**

Železniční trať mezi dnešním Havlíčkovým Brodem a Pardubicemi-Rosicemi nad Labem vybudovala Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB) jako součást své základní sítě v roce 1871. Důvodem k její stavbě bylo zejména propojení ÖNWB se sesterskou Jihoševeroněmeckou spojovací dráhou (SNDVB) z Pardubic do Liberce, čímž došlo k vytvoření důležité spojnice Vídně s Pruskem přes Jihlavu, Hradec Králové a Liberec. Trasování tratě členitým terénem Železných hor s táhlými stoupáními kladlo zvýšené nároky na zásobování parních lokomotiv vodou, takže vodárny byly na trati velmi časté. Jedna z nich byla i v Chotěboři, která byla ale vodou zásobována méně obvyklou cestou. Vodu nejprve čerpala parní čerpací stanice z řeky Doubravy u vsi Bílek nedaleko kamenného železničního

mostu. Čerpadlo poháněné parním strojem o výkonu 20 koňských sil vytlačilo vodu do vodárenské věže umístěné ve vzdálenosti necelých 400 m u silnice do Chotěboře. Věž je obdélníkového půdorysu o výšce 25 m, zděná z kamene a cihel. V přízemí se skladovalo palivo, nezbytné pro vytápění v zimě, aby voda nezamrzla. Uhlí se vykládalo z nákladního vagonu na trati, odkud se muselo ručně dopravit k vodojemu.

V prvním a druhém patře byl byt obsluhy a ve třetím patře pak ocelová nýtovaná kruhová nádrž o průměru 7 m a výšce 3,2 m, ze které voda proudila samospádem více než 2,5 km dlouhým litinovým potrubím podél silnice do vodárny na nádraží v Chotěboři. O provoz vodárny se starali zaměstnanci výtopny (depa) v Německém (Havlíčkově)

FOTO autor



Brodě. Během 2. světové války vodojem také zásoboval vodu staveniště blízkého muničního skladu, který sice na konci 30. let zřídila ještě prvorepubliková Československá armáda, nicméně německá Luftwaffe jej rozšířila, a to včetně výstavby více než 3 km dlouhé vlečky z Chotěboře. Věžový vodojem je datován rokem 1879 a sloužil pro potřeby železnice do 50. let. V roce 1961 byl spolu s čerpací

stanicí odprodán a oba objekty nyní slouží pro bydlení. Konstruktivně velmi podobné vodojemy, byť s jinou fasádou jsou také v areálu bývalých železničních dílen v České Lípě a ve stanici Děčín východ horní nádraží. Pokud do Bílku zavítáte, rozhodně si udělejte výlet do unikátní přírodní rezervace Údolí Doubravy a minout byste neměli ani kamenný silniční most ze 14. století v Bílku přes řeku Doubravu.

## Co se děje v regionech

### MEZI HÁJKEM A DALOVICEMI POKRAČUJE SANACE NESTABILNÍHO NÁSPU



V polovině května začala v úseku Hájek – Dalovice na Karlovarsku dlouhodobá výluka, během které dojde k odtěžení stávajícího náspu a vybudování nového kolejiště i trakčního vedení. Stavba navazuje na předešlou investici z roku 2018, kdy došlo k sesuvu na této trati, který si vynutil zastavení provozu na více než tři měsíce. Po opravě bude trať v normovém stavu a bude zavedena plná traťová rychlost.

„Chceme předejít opakování události z dubna 2018, kdy došlo k sesuvu tratě. Proto jsme se rozhodli pro toto stavební řešení, které akcentuje stav zemin tvořících těleso náspu a opakované poruchy geometrické polohy koleje s nutností zavedení pomalé jízdy ve druhé traťové koleji,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Sanace drážního tělesa má zajistit jeho trvalou stabilitu a bezpečnost provozu. Podle výsledků průzkumu a geologického monitoringu podloží a v přímé závislosti na klimatických podmínkách a míře zatížení tratě by mohlo dojít k výraznějším potížím



s náspem v řádu několika měsíců. Stávající stav může mít vliv na bezpečnost provozu a nelze jej řešit lokálními či dílčími technickými zásahy.

Celá stavba je členěna na dvě etapy. Od 15. května do 31. října letošního roku bude probíhat sanace mezi kilometry 181,100 až 182,200. V celém úseku bude odtěženo nestabilní drážní těleso. Následovat bude stabilizace podloží a realizace nového vyztuženého tělesa náspu. Trať dostane novou bezстыkovou kolej, železniční svršek i spodek a trakční vedení. V této části stavby se nachází i železniční most, jeho mostovka bude kompletně snesena a nahrazena novou železobetonovou monolitickou konstrukcí s průběžným šterkovým ložem. Druhá etapa sanace nestabilních náspu zahrnuje několik dílčích úseků. Zahájení stavby se předpokládá letos v červenci, v současné době probíhá zadávací řízení na jejího zhotovitele. Ukončení akce je naplánováno v prvním čtvrtletí příštího roku. Během této fáze stavby bude trať na základě zjištěného stavu degradace náspu sanována v několika úrovních.

### ZAČÍNÁ REKONSTRUKCE VÝPRAVNÍ BUDOVY V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH



Naše organizace již vybrala zhotovitele rekonstrukce českobudějovické výpravní budovy. Stala se jím Společnost Metrostav – EDIKT – AVERS, tvořená uvedenými firmami. Stavební práce začaly na přelomu května a června, potrvají do konce roku 2022. Zaměří



se i na navazující přízemní křídla pod 1. nástupištěm na severní a jižní straně budovy.

Stavbaři se zaměří na rekonstrukci obvodového pláště, oken a dveří, střechy, interiéru a technického zázemí, ožíví se rovněž stávající nevyužité prostory. Současně s těmito pracemi se předpokládá revitalizace přilehlých venkovních prostranství, kde vzniknou nová parkovací stání pro imobilní občany. Na severní ploše bude vytvořena klidová zóna.

Účelem projektu je provést celkovou revitalizaci objektu, optimalizovat provozní prostory a ostatní plochy upravit pro komerční využití, zmodernizovat veškeré veřejně přístupné prostory a vytvořit administrativně provozní zázemí pro zaměstnance Správy železnic. Na nejméně navštěvovaných místech vzniknou obchodní jednotky. Bezpečnost cestujících se zvýší vytvořením hlavního vchodu do výpravní budovy přímo z Lannovy třídy. Celá trasa z prostoru podchodů pod nástupiště přes budovu až na Lannovu třídu bude nově plně bezbariérová.

### NOVÁ ZASTÁVKA NERATOVICE SÍDLIŠTĚ SLOUŽÍ CESTUJÍCÍM

Na konci dubna skončila výstavba nové zastávky Neratovice sídliště, která významně přispěla ke zvýšení dostupnosti železniční dopravy ve městě. První vlaky, včetně rychlíků, zde začaly zastavovat 28. dubna.

U neratovického sídliště se vybudovalo 120 metrů dlouhé nástupiště s normovou výškou 550 milimetrů nad kolejí, což umožňuje pohodlný nástup do vlaků. Součástí nástupiště je i přístřešek, přístup cestujících je zajištěn cestami pro pěší i pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Ke zvýšení bezpečnosti provozu přispívá mimo jiné nový přechod zabezpečený výstražnou signalizací, který propojuje západní a centrální část města. Vzhledem k významnému množství cyklistů na území Neratovic je zastávka vybavena krytými stoly pro jízdní kola.





**VELKÁ BYSTŘICE**  
6. dubna



Dopoledne se na železničním přejezdu v obvodu stanice Velká Bystřice střetl osobní automobil Toyota Yaris s vlakem R 1332, v jehož čele byl řidič vůz. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 150 tisíc korun.

**KRÁSNÝ JEZ – HORNÍ SLAVKOV-KOUNICE**  
15. dubna

Dopoledne při posunu mezi dopravami D3 Krásný Jez a Horní Slavkov-Kounice vykolejilo speciální hnací vozidlo MUV 74.2-031 na výhybce číslo 1L. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 510 tisíc korun.

**OLOMOUČ**  
21. dubna

V nočních hodinách vykolejil při posunu ve stanici Olomouc hlavní nádraží nákladní vůz řady Res na výhybce číslo 238. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 250 tisíc korun.

**HEŘMANOVA HUŤ – NÝŘANY**  
27. dubna



Dopoledne se na železničním přejezdu mezi dopravami D3 Heřmanova Huť a Nýřany střetl osobní automobil Škoda Felicia s osobním vlakem 27413, kterým byla motorová jednotka Regionova 814.301. Při nehodě byli v automobilu usmrceni tři spolucestující, další dva byli těžce zraněni, a to včetně řidiče, který později v nemocnici zemřel. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 720 tisíc korun.

**KRALICE NAD OSLAVOU – NÁMEŠŤ NAD OSLAVOU**  
30. dubna

Před polednem se na železničním přejezdu mezi stanicemi Kralice nad Oslavou a Náměšť nad Oslavou střetl osobní automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 4812, kterým byl motorový vůz 854.013. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 140 tisíc korun.

# S přípravou vysokorychlostních tratí pomůže nový manuál

**Naše organizace udělala další významný krok v přípravě vysokorychlostních tratí. Po roce intenzivních prací se Manuál pro projektování VRT ve stupni DÚR stal součástí vnitřních předpisů. Intenzivně také pokračuje spolupráce se společností SNCF.**

TEXT Jiří Merta

Dokončení manuálu je důležitým milníkem, neboť příprava se tak poprvé posune z rozsahu stovky metrů širokého koridoru do podrobnosti dotčení jednotlivých pozemků, projekt dostane konkrétní podobu. Manuál zpracovalo samostatné oddělení přípravy VRT Generálního ředitelství Správy železnic. Kromě podkladů a doporučení od odborníků společnosti SNCF vycházelo také z konzultací s dalšími zahraničními experty a při implementaci bralo v potaz připomínky ostatních složek Správy železnic. Manuál je komplexním materiálem, který bude vodítkem pro projektanty při návrhu VRT napříč obory. Je v souladu s celoevropskými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI), což zajistí hladký provoz vysokorychlostních vlaků různých výrobců, respektive dopravců. Díky zkušenostem SNCF je navrhované řešení VRT nákladově efektivní, zároveň bere maximální ohled na životní prostředí a umožňuje v největší možné míře trať přizpůsobit okolní krajině. Na základě zkušeností a zpětné vazby od projektantů může být manuál v budoucnu upravován, aktualizován nebo doplňován.

**SMLOUVA SE SNCF**

Již při zpracování manuálu vyvstala potřeba navazující spolupráce, která by zajistila správné převzetí know-how, včetně všech návazností mezi komponenty, které nám byly na první pohled skryty. Její součástí bude zapojení specialistů SNCF do kontroly dokumentací pro



územní rozhodnutí (DÚR) a konzultace s jejich zpracovateli. Prostřednictvím videokonference proto 24. dubna uzavřeli generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda a prezident SNCF International Diego Diaz smlouvu o poskytování služeb při další přípravě projektu VRT. To souvisí také s tím, že strategickým cílem naší společnosti je zahájení výstavby prvního úseku VRT v roce 2025, s jeho zprovozněním počítáme o tři roky později. Podpora zkušených odborníků SNCF již nyní snižuje předpokládané náklady na celý projekt sítě VRT.

Expertí SNCF mají reálné zkušenosti s tak technicky komplexním systémem, jakým VRT bezpochyby je. Nyní nám jsou ochotni předat i své poznatky z projednávání těchto staveb s politickou reprezentací i širokou veřejností. Získáme poznatky o skutečných

socioekonomických vlivech nových VRT na města a regiony a jejich občany. Neopomenutelnou zkušeností SNCF je budování systému VRT v zemích mimo Francii, v nedávné době například v Maroku. Na implementaci své vysokorychlostní koncepce při budování nebo přípravě sítě VRT se podíleli například ve Španělsku, Velké Británii, Nizozemí, Belgii, Jižní Koreji, Rusku nebo Turecku. Hlavním cílem zapojení zahraničních odborníků je minimalizace rizika chyb, což úzce souvisí s tajemnou zkratkou RAMS – tj. managementem spolehlivosti, dostupnosti, udržovatelnosti a bezpečnosti. Snaha o vývoj vlastního řešení VRT by vedla nejen k výraznému oddálení výstavby, ale i k nárůstu ceny výsledného díla a snížení spolehlivosti jeho provozu. Nebylo by možné využít výhod téměř půl století optimalizovaného francouzského řešení.

**Křížovka o ceny**

V tajence se opět ukrývají názvy dvou nádraží.

Na vaše e-mailové odpovědi čekáme do 17. června na adrese: redakce@szdc.cz. Knižní odměnu podle vlastního výběru získají jako vždy tři z vás.

Správné řešení z dubna bylo: Královské Poříčí, Hradec-Nová Ves. Publikaci získávají Lenka Kohanová, Jan Kubeš a Josef Sandr.

	VRAŇÍK	SLOVEN. ARY	MALÉ OZDOBĚNÉ POKRYVKY	DRUH	HAJDY		POBÍDKA	ŽENSKÉ JMÉNO (28.12.)	OSTRÝ PRÍZVUK	NADZEMNÍ ČÁST ROSTLINY	ZKR. ODĚVNÍ TVORBY		SEVERSKÉ MUŽSKÉ JMÉNO	VYRŮSTAT	ALKOHOL. NÁPOJ Z VODY A RUMU	ZNAČKA NAŠICH KALKULAČEK	KANAD. ŘEKA	
TITUL INDIKÝCH PANOVNÍKŮ						ASFALT						CHEM. PRVEK						
ÚZEMÍ S KOMPLEXEM BUDOV						HLTAVÉ PÍT						ČÁST CHLEBA						
						INIC. PRVNÍHO ČESKÉHO PREZIDENTA						FRMOL						
1. část tajenky											SESUNOUT							
											OPRATI							
	TOPIVO	KRUŽNICE					STARÁ SOLMIZAČNÍ SLABIKA			PRIMÁT			MPZ TOGA				EVROPANĚ	NAŘÍKAT
		VELKÝ STEPŇÍ PŤAK					JÍŽ			KARETNÍ HRA			TĚLOCVIČNÝ PRVEK					
OTÁZKA NA ČAS				PRIMITIVNÍ PĽAVIDLO	INDIÁNSKÁ ZBRANĚ	DOVEDNOST			SMÍŠENÁ LÁTKA						SPZ OSTRAVY	PŘEDLOŽKA		
						ČIDLO SLUCHU			ZVÝŠENÝ TÓN						HROB (KNIŽ.)			
ANGL. NEBO			2. část tajenky															
			INIC. HERCE OLIVIERA															
MLÁDĚ SRNY							INDONÉS. OSTROV					ŽENSKÉ JMÉNO						
HRUBÁ HMOTNOST							ITAL. SÍDLO					POSKYTOVAT ZÁBAVU						



# Stáž, výzkum nebo konference? Pomůže vám studentský web!

Studenti na internetových stránkách [www.szdc.cz/studenti](http://www.szdc.cz/studenti) pravidelně hledají témata pro své bakalářské nebo diplomové práce. Obrací se na nás se žádostmi o poskytnutí podkladů k seminárním pracím a nacházejí zde užitečné tipy na vzdělávací i volnočasové akce.

TEXT **Eva Rubešová**

Na studentském webu se můžete dozvědět, které akce pro studenty organizujeme, a naopak kterých akcí organizovaných studenty a fakultami vysokých škol se zúčastňujeme. Podle našich IT specialistů, kteří nám předložili v minulých dnech statistiku návštěvnosti tohoto webu a jednotlivých rubrik, jsme zjistili, že studenti nejčastěji navštěvují stránku s nabídkou stáží na našich organizačních jednotkách. Hned v těsném závěsu jsou aktuální články a bakalářské a diplomové práce. Velký úspěch zaznamenala také studentská konference, na kterou se nás studenti často ptají a jejíž další ročník by se měl uskutečnit letos v listopadu.

Se studenty a zástupci vysokých škol jsme tedy prakticky v každodenním kontaktu, a to i díky akcím, jako jsou dny otevřených dveří, veletrhy pracovních příležitostí a exkurze na našich pracovištích. Mezi našimi nejvýznamnějšími partnery jsou České vysoké učení technické, Univerzita Pardubice, Vysoká škola báňská, Technická univerzita Ostrava, Vysoké učení technické v Brně, Západočeská univerzita v Plzni, Vysoká škola logistiky, Vysoká škola technická a ekonomická v Českých Budějovicích a Žilinská univerzita. S těmito vysokými školami se naše organizace podílí

na popularizaci tolik potřebných technických oborů. Celá řada našich zaměstnanců se proto zapojuje do výuky a výzkumu.

## MYSLÍME I NA VOLNÝ ČAS STUDENTŮ

A protože nejen studiem je člověk živ, myslíme také na podporu studentů i během jejich volna. Správa železnic se proto v tomto roce spojila s ISIC, speciálním benefičním programem, který mohou využívat jak studenti vysokých škol, tak i jejich pedagogové. V rámci programu čerpají nejen celou řadu slev, ale také se díky propojení webů partnerů a jejich sociálních sítí mají možnost dozvědět o všem, co se u nich děje, dříve než ostatní. Máte doma studenta vysoké školy? Projděte s ním studentský web, kde se dozvíte více detailů o naší spolupráci se školami a dalšími partnery.



FOTO archiv Správy železnic

## VÍTEJTE NA ŽELEZNICI!

Nejen pro studenty, kteří se rozhodnou po skončení studia nastoupit do naší organizace, ale i pro všechny ostatní nováčky máme adaptační příručku, kterou všichni dobře znáte. V těchto dnech však dostává zbrusu novou podobu, aby její vzhled vyhovoval současné korporátní identitě a byla ještě více přehledná.

Původně měla sloužit jen novým kolegům, kteří se stávají součástí naší železniční rodiny. Cílem bylo v co nejkratším čase je seznámit s podnikovou kulturou, interní legislativou a poskytnout jim důležité informace o zaměstnaneckých povinnostech i výhodách. Dnes tento třicetistránkový dokument plný užitečných odkazů a kontaktů využívají i stávající zaměstnanci.

Kromě svěžího designu se můžete těšit na větší prostor pro vlastní poznámky a důležitá telefonní čísla a více užitečných odkazů. Nová adaptační příručka bude v nejbližší době k dispozici opět na hlavní stránce intranetu. Novým zaměstnancům ji poskytnou kolegyně či kolegové na personálním oddělení. Napište nám na adresu [rubesova@szdc.cz](mailto:rubesova@szdc.cz), jak se vám líbí. Autoři prvních tří reakcí od nás získají malý dárek.

## Práce na železnici se stala novou výzvou

Pro někoho je zaměstnání na dráze splněným snem, pro jiného pouhou náhodou, která se stane novou profesní výzvou. Mezi ty druhé patří vedoucí oddělení pro techniku SSZ Pavla Urbánková, která se loni v rámci soutěží Týmu Správy železnic stala nováčkem roku.

TEXT **Tomáš Johánek**

Rodinné předpoklady k práci na dráze neměla žádná, vlakem nikdy moc nejezdila a nejezdí ani nyní. Vystudovala dopravní inženýrství, železniční stavitelství ji ale moc nepřitahovalo. „V mém prvním zaměstnání v soukromé společnosti v oblasti dopravního inženýrství, které předcházelo práci na Správě železnic, jsem pracovala na projektech všech

dopravních módů a táhlo mě to více k silničním projektům,“ vzpomíná na své profesní začátky Pavla Urbánková. Na železnici se dostala na základě oslovení ze strany Stavební správy západ, kde se zakládalo nové oddělení přípravy pozemních staveb. „Nastoupila jsem na pozici zástupce vedoucího oddělení. Po půl roce mi můj vedoucí předal žezlo

a začala pro mě jízda. Každopádně sestavil skvělý tým lidí a o to mám práci lehčí,“ pokračuje.

Podle jejích slov ji hned od začátku bavilo, že v podstatě celé oddělení začínalo na Stavební správě od nuly, byla to velká výzva. Princip přípravy pozemních staveb je sice stejný jako u liniových staveb, ale má svá specifika. Důležité je napasovat se do již nastavených postupů, případně vytvořit postupy nové. „V bývalém zaměstnání jsem se zabývala přípravou pouze v počáteční fázi

v rámci zpracování strategií, studii nebo záměrů projektu. Tady procházím s týmem celým procesem až do předání do realizace a strašně se těším na první dokončené rekonstrukce výpravních budov,“ říká Pavla Urbánková. Ona sama velmi obdivuje práci svých kolegů, kterým se daří přetavit přípravu stavby do realizace. „Než jsem nastoupila na Správu železnic, vůbec jsem neměla ponětí, kolik nástrah všude číhá, co přípravu stavby zastaví nebo vrátí o několik měsíců, často i let zpět. Jak je celý proces přípravy náročný. Od teď si vážím každého kilometru modernizovaného železničního nebo nového dálničního úseku a rekonstruované státní budovy,“ dodává Pavla Urbánková. Ocenění, kterého se jí loni na konci roku dostalo, bere jako cenu pro celé oddělení. „Ale jak mi říká náš ředitel, je hezké, že Vás často někdo chválí, ale já bych už chtěl vidět opravená nádraží,“ doplňuje na závěr.



FOTO archiv Správy železnic

## DALŠÍ ÚSPĚŠNÁ MISE NA CDP PŘEROV



Již potřetí se zapojilo Centrální dispečerské pracoviště (CDP) v Přerově do mezinárodního vzdělávacího studentského projektu ERASMUS+. Akce se uskutečnila na základě spolupráce mezi firmou AGAMOS.CZ a Správou železnic.

Studenti byli přivítáni přímo ředitelem CDP Přerov Petrem Novákem a technickým náměstkem Markem Michalíkem. Načerpavá neocenitelná zkušenost přijeli tři děvčata a dva chlapci, všichni studenti druhého ročníku Střední odborné školy dopravné v Martině. Během desetidenního pobytu se jim plně věnovali lektoři Ludmila Gromanová a Roman Stejskal. Budoucí železničáři se seznamovali ve cvičném sále s obsluhou moderních zabezpečovacích zařízení a principem řízení a organizování drážní dopravy. Počáteční trému vystřídalo nadšení a touha něco nového se naučit. Lektoři připravili studentům i praktická cvičení obsluhy zabezpečovacího zařízení ESA 11 nebo ESA 44 ovládaného z jednotného obslužného pracoviště, praktickou obsluhu provozní aplikace GTN (Graficko-technická nadstavba zabezpečovacího zařízení) pro vedení dopravní dokumentace a také obsluhu zařízení pro informování cestujících INISS.

Studenti se velmi aktivně zapojovali do ovládání zabezpečovacího zařízení ve cvičném sálu. Snažili se řešit i mimořádné dopravní



FOTO archiv Správy železnic (2x)

situace při poruchách zařízení, výlukách a dalších specifikách řízení provozu. Cvičným si vyzkoušeli i řízení dopravy ve velkých železničních uzlech Bohumín, Břeclav a Olomouc, kde je hodně bavlila zejména fiktivní obsluha vlečky čokoládoven.

Díky ochotě zaměstnanců CDP Přerov měli nadějnou budoucí železničáři neopakovatelnou možnost vyzkoušet si také organizování dálkového řízení drážní dopravy v běžném provozu. Třetí vzdělávací „mise“ na CDP Přerov byla opět úspěšná, a to nejen podle reakcí frekventantů, ale i jejich pedagogů. Ti se již zajímali o další možný vzdělávací pobyt či exkurzi na CDP Přerov v příštím roce.

Eva Rubešová



# Vlakem po Česku za splněním cestovatelských plánů a tužeb

**V kuchyni máme cestovatelskou nástěnku. Jsou na ní papírky s nápady, které chceme realizovat. Je tam Norsko, ale taky Blaník. Budapešť, ale i přejezd ČR na kole. Je tam spousta nápadů a tužeb, které si chceme splnit. Máme týden volna, vyrážíme toulat se vlakem.**

TEXT **Michal Urbanec**

Během příštích dnů si chceme přelepit dalších pár papírků ze sekce BUDE do sekce BYLO. Rozhodneme se celou dobu toulat vlakem, pojedeme s batohem a spacákem. Jako první plníme papírek Sedm stanic do neznáma. Tato věta na nás zírá z nástěnky s našimi cestovatelskými sny už pár let. Co to znamená Sedm stanic do neznáma? Je to docela jednoduché. A hlavně to nevyžaduje žádné plánování. Jdeme na nádraží, jsme dohodnuti, že sedneme do prvního vlaku, který pojede, bez ohledu na směr a vystoupíme v sedmé stanici. Doufáme, že to nebude EC do Hamburku. Zrovna jede osobák do Berouna, tak máme vyhráno. Sedáme a začínáme odpočítávat stanice. Číslo sedm vychází na Dobřichovice. Vystupujeme a uvažujeme, co dál. Jdeme kousek lesem, až se ocitneme u Čertových skal poblíž Černolic.

## S ČERTY NEJSOU ŽERTY

Jejich vznik vysvětlím. Bylo to tak, že ve skalách kdesi u Berouna bydlel poustevník svatý Ivan. Toho podle pověstí často čert navštěvoval a pokoušel se svést ho na scestí. Ivan se svěřil svému známému, svatému Kiliánovi a ten slíbil, že mu pomůže. Jednoho dne čert opět přišel. Svatý Kilián jej začal vyhánět ze skal křížem. Jelikož neměl čert kudy utéct, vyrazil svou hlavou ze skal díru ven. Ve zlobě svatému Kiliánovi slíbil, že jeho klášter v Davli zasype kamením. Kilián mu odvětil, že může, pokud to stihne do rozbřesku. Satanáš spěchal, aby svůj úkol stihl. To se však nestalo a nad Černolicemi ho zastihlo kohoutí kokrhání. Přišel úsvit a všechny kameny se rozsypaly po okolí. Od té doby jsou v Černolicích Čertovy skály. Ve skalách přespíme, čert však v noci nepřichází.

Dalším papírkem na nástěnce je Telč. Míříme tedy tam a máme štěstí, zrovna probíhají městské slavnosti. Město dostává s řemeslnými trhy a koncerty ještě větší kouzlo. Navíc tady dnes hraje naše oblíbená kapela, nemáme tedy na výběr, zůstáváme zde přes noc. Telč je zapsána v seznamu UNESCO. Jsme tu poprvé a musíme říct, že určitě ne naposled. Je tu nádherně. Z města je to kousek ke splnění



Historické jádro Telče je městskou památkovou rezervací zapsanou v UNESCO.



Z Děvína je jedinečný výhled na celou Pálavu.

dalšího cestovatelského cíle. Tím je Národní park Podyjí. O něm jsme slyšeli mnoho, ale nikdy jsme v těch končinách nebyli.

## PĚŠKY KOLEM DYJE

Vyrážíme z Vranova nad Dyjí. Řeka Dyje v této krajině vytvarovala hluboký kaňon. Vodáci zde sice nejsou vítáni, ale i pěšky je to moc hezký výlet. Z okolních skal jsou nádherné výhledy na meandr řeky. Putování nám velmi pomalým krokem zabere necelé tři dny. Přece jenom je léto a my nikam nepospícháme. Navštívíme tak i památník železné opony v Čížově a koupeme se v nedalekém lomu. Pomalu také přicházíme do kraje vína a vinogradů. Mezi nejznámější patří vinice Šobes, která velice těží ze své polohy. Zastavujeme a dáváme si dvě skleničky. Možná i tři. Mikroklima, které vytváří Dyje, je podobné podmínkám v okolí francouzské Rhôny. Na víně to je znát.

Na naší nástěnce máme další papírek s cestovatelským snem. Je to přespání na vinici. Na Šobesu to nejde, ale máme namířeno někam jinam. V jednom vinařství v okolí máme domluveno přespání pod širým nebem. Moc toho však nenaspíme, protože obloha je jasná a my dlouho do noci pozorujeme perseidy. Cílem našeho malého čundru přes Podyjí je Znojmo – kapitola sama pro sebe. Je to první královské město na jihu Moravy. Historie je tady proto vidět na každém kroku. Najdeme zde dlážděné ulice, městské hradby, hrad i několikapatrové podzemí. Nás nejvíce zaujala rotunda svaté Kateřiny ze 12. století. V ní jsou k vidění původní nástěnné malby, které



Vranov nad Dyjí je známý zámek na skalním ostrohu.

vyobrazují přemyslovskou rodovou pověst a podobizny přemyslovských knížat.

Vlakem ze Znojma jsme dojeli do Mikulova. Odtud pokračujeme na Pálavu, nádherný kout jihu Moravy obklopený úrodnými poli a nekonečnými vinicemi. Čeká nás nocleh pod širákem s výhledem na Sirotčí hrádek. Noc je opět jasná a my znovu pozorujeme hvězdy. Ráno si vyšlápneme na Dívčí hrady, výraznou dominantu celé Pálavy. Pak už nás čeká jen cesta zpátky domů, jak jinak než vlakem.

Z naší nástěny jsme si splnili několik cestovatelských snů, přesunuli jsme je z BUDE do BYLO a dnes se nám na ně krásně vzpomíná. V části BUDE máme ale ještě spoustu papírků, další cesty nás čekají. Kam to BUDE toto léto, zatím přesně nevíme. Jsme si ale jisti, že i v Česku můžeme zažít velká dobrodružství.



Historie Dolních Věstonic sahá hluboko do minulosti.

## ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



Vážení klienti, s postupným rozvolňováním vládních opatření čekáme, že letní dovolené se i letos budou realizovat podle vašeho přání – tedy nejen v České republice, ale i na horách v zahraničí či u moře. Podle posledních informací společnost Smartwings „rozlétá“ nejžádanější destinace nejpozději do července. Pokud by u vašeho zájezdu nastaly jakékoliv změny, budeme vás informovat s předstihem. Zaměstnanci ČD Travel jsou také neustále připraveni zodpovědět vaše dotazy. Ty nejčastější jsou zveřejněny i na našem webu v záložce Poukaz info. Přejeme všem krásné léto – dovolenou si zasloužíme všichni.

ČD Travel



## OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

### Nový název stávající zastávky

Na trati 061 Nymburk – Jičín se nachází mezi stanicemi Kopidlno a Jičín zastávka, která je v současnosti pojmenovaná Bartoušov. Vlastník dráhy podal žádost o změnu jejího názvu. Žádost jsme přijali a po provedeném řízení o změně názvu rozhodli. Nový název bude Žitětín. Přejmenování zastávky je platné od data řádné roční změny jízdního řádu 2020/2021, to je od 13. prosince 2020.

### Místní dráha Čejč – Uhřetice

Koncem dubna došlo k historicky prvnímu vydání úředního povolení dráhy, která se nachází v kategorii „místní dráha“. Ačkoliv je nová kategorie dráhy v zákoně od 1. dubna 2017, teprve nyní došlo k prvnímu vydání povolení tohoto typu. Trať Čejč – Uhřetice měří 15,470 kilometru a nachází se v Jihomoravském kraji. Žadatelem byla společnost Railway Capital, která zastupovala vlastníka trati TMŽ s.r.o. Po předložení všech potřebných dokumentů byla žádost schválena. Oficiálně se trať změní na místní dráhu k 1. červnu tohoto roku.

Upozorňujeme, že provozní doba podatelny Drážního úřadu se vrátila do standardního režimu.



Vznik skal v Černolicích je spojený s pověstí o čertovi.



Okolo Znojma najdeme spoustu rozlehlých vinic.