

MODERNÍ ŽELEZNICE

NOVÁ VOZIDLA
A ZAŘÍZENÍ
ZEFEKTIVŮJÍ
DIAGNOSTIKU TRATÍ

02

DRÁŽNÍ LEZCI OPĚT
ZABODOVALI NA
PRESTIŽNÍ SOUTĚŽI
V SEVILLE

04

PODÉL SÁZAVY ZA
KRÁSNOU PŘÍRODU
I ŘADOU PAMÁTEK

08

20 LET
S VÁMI



Modernizace stanice Praha-Vysočany

Větší objem odstraňování rizikových stromů z blízkosti tratí se daří držet

Během posledního období vegetačního klidu, které skončilo posledním březnovým dnem, odstranila naše státní organizace z okolí železničních tratí porost, který odpovídá zhruba půl milionu vzrostlých stromů. Díky tomu se zase o něco zvýší bezpečnost provozu vlaků.

TEXT | Tomáš Johánek (s využitím TZ)

Počasí v naší republice charakterizují v posledních letech častější bouřky, vichřice a další extrémní meteorologické jevy. Ty vyvrací nebo lámou i dřeviny, které se nachází v dopadové vzdálenosti kolem železničních tratí. Na koleje ve většině případů padají zcela zdravé stromy, proto je nutné provádět preventivní kácení. Odstraněný porost se pak využije jako palivové dřevo nebo se z něj vyrobí dřevní štěpka. Objemy vykáčené zeleně z okolí tratí se postupně v posledních letech zvyšují, na přelomu loňského a letošního roku se odstranilo o 25 tisíc vzrostlých stromů více než za stejné období předchozího roku. „S cílem snížit počet mimořádných událostí způsobených pádem stromů na tratě jsme přistoupili k intenzivnějšímu a také cílenějšímu kácení

potenciálně nebezpečných dřevin. Vytipovali jsme rizikové úseky, na které jsme se zaměřili. Aktuálním výsledkem je pokácení porostu, který v přepočtu odpovídá 489 826 vzrostlých stromů,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Projevila se zejména zvýšená aktivity při kácení porostů v Praze a ve Středočeském kraji, kde je výrazný podíl elektrifikovaných tratí. Právě opravy trolejí poškozených spadlými kmeny nebo větvemi způsobují největší problémy při obnově provozu. Potenciální riziko představují i dřeviny podél tratí, které rostou na pozemcích dalších majitelů, nejvýznamnější zastoupení mezi nimi mají především Lesy České republiky. „Díky vzájemné spolupráci nejen se zmiňovaným státním podnikem se nám daří navyšovat

počty i těchto pokácených stromů. Za poslední sledované období jich bylo v přepočtu 9 169,“ pokračuje Jiří Svoboda.

POMOHLA NOVÁ LEGISLATIVA
Nová legislativa zjednodušila od roku 2020 celý proces preventivního kácení. Změnil se především zákon o dráhách, který jasně definuje rizikové porosty a zamezuje rozdílnému výkladu v rámci jednotlivých institucí. Podle novelizovaného znění stromová a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného profilu dráhy, ohrožují bezpečnost či plynulost drážní dopravy nebo provozuschopnost dráhy. Dalším zlepšením situace ve prospěch odstraňování rizikových dřevin od tratí je oprávnění našich zaměstnanců vstupovat a následně

odstraňovat a oklešťovat potenciálně nebezpečné dřeviny i na cizích pozemcích, pokud tak po upozornění provozovatele dráhy neučinil vlastník sám v přiměřené lhůtě a rozsahu. Správa železnic tak získala možnost zasahovat v případech, kdy vlastník pozemku na výzvy nereaguje a nekomunikuje, protože je například dlouhodobě mimo republiku.

POVOLENÍ NAHRADILA OZNAMOVACÍ POVINNOST

Tři roky stará legislativní úprava změnila nutnost získat od orgánů ochrany přírody povolení k odstraňování nadlimitních dřevin na pouhou oznamovací povinnost. Týká se to však pouze dřevin kácených kvůli zajištění provozuschopnosti nebo bezpečné a plynulé drážní dopravy. Kácení tedy musí být předem

POČET PÁDŮ STROMŮ DO KOLEJÍ STAGNUJE

V posledních dvou letech jsme zaznamenali průměrně zhruba 889 případů pádů stromů do provozované železniční dopravní cesty. Kolem 89 případů končí jako mimořádná událost. Na mírném poklesu pádů stromů do kolejí či například trolejového vedení se projevilo intenzivnější a cílenější kácení. Jeho objem na rizikových místech v budoucích měsících a letech bude záviset především na dostupných finančních prostředcích pro tyto účely.

oznámeno místnímu orgánu ochrany přírody. Ten má samozřejmě i nadále možnost do plánovaného odstraňování dřevin zasahovat a také tak v řadě případů činí, a to zejména požadavky na provedení místního šetření a případné snížení plánovaného počtu kácených dřevin.



FOTO archiv Správy železnic

MÁME ZAJIŠTĚNÉ DODÁVKY TRAKČNÍ ENERGIE PRO NÁSLEDUJÍCÍ ROK

Správa železnic úspěšně vysoutěžila pro příští rok dodávky silové trakční elektřiny potřebné pro provoz elektrických vlaků na své železniční síti. Prostřednictvím aukce na komoditní burze PXE byla pro dodávky vybrána společnost Sev.en Industry Supply, která v příštím roce zajistí trakční energii v předpokládaném objemu 1 314 685 MWh. Včasné vysoutěžení pomůže eliminovat rizika spojená s cenovými výkyvy. Nákup trakční elektřiny bude probíhat postupně během celého roku.

ZÍSKALI JSME OCENĚNÍ ZA ZVEDACÍ PLOŠINY NA NÁDRAŽÍCH



FOTO: archiv Správy železnic

Už dvacet let uděluje Národní rada zdravotně postižených ČR každoročně ocenění za mimořádnou aktivitu nebo čin ve prospěch občanů se zdravotním postižením. Cenu Mosty za rok 2022 získala naše státní organizace a navázala tak na stejný úspěch z minulých let. Oceněna byla konkrétně realizace projektu výměny zvedacích plošin na nádražích, kde není zajištěn bezbariérový nástup do vlaků. Do budoucna jsou v plánu i další výměny zvedacích plošin.

REKONSTRUKCE SMÍCHOVSKÉHO NÁDRAŽÍ STARTUJE

První část rekonstrukce stanice Praha-Smíchov může začít, vybrali jsme zhotovitele prací. Hlavní náplní stavby bude od letošního září snesení části kolejíště a demontáž lávky, která umožňuje přístup do Radlické ulice. Jediný vliv na cestující bude mít snesení vybraných staničních kolejí, což bude znamenat prodloužení jízdy vlaků ve směru na Žvahov a Hostivici. Současně dojde k odstranění ocelové lávky přes kolejíště do Radlické ulice, kterou v budoucnu nahradí nové, bezbariérové přemostění.

Nová vozidla a zařízení zefektivňují diagnostiku železničních tratí

Centrum techniky a diagnostiky (CTD) má za sebou organizační změnu, během které přišlo o celou oblast telematiky. O to více se bude soustředit nejen na diagnostiku železničních tratí. Nový ředitel Martin Tábořský chystá i další změny, které mají CTD posunout dále.

TEXT | Tomáš Johánek

Před několika týdny skončila reorganizace vaší organizační jednotky. Co se konkrétně změnilo?

Hlavní změnou byl přesun jednoho kompletního úseku, který zajišťoval činnosti v oblasti železniční telematiky, k SŽT. Společně s tímto krokem se nám změnil i název, už nejsme Centrum telematiky a diagnostiky, ale Centrum techniky a diagnostiky. Naší hlavní činností je především zajišťovat diagnostiku provozního stavu železniční infrastruktury. Další stěžejní činností je zajišťování provozu a diagnostiky analogových a digitálních rádiových systémů, které dnes již bezprostředně souvisí s provozem vlakového zabezpečovacího zařízení. Dále CTD zajišťuje celou řadu inženýrsko-technických činností souvisejících s investiční výstavbou a provozováním dráhy a drážní dopravy. Jedná se například o uvádění technologických celků do provozu, provádění vybraných úkonů techniko-bezpečnostních zkoušek, revize určených technických zařízení a mnoho dalších.

Jak probíhá diagnostika stavu železniční infrastruktury?

Základ diagnostiky provozního stavu tratí vychází z požadavků příslušné legislativy. Ta předepisuje, jaká měření máme provádět na tratích a jaká musí být jejich četnost. Většinou je to podle rychlostních pásem, tedy podle rychlostí pojezdění jednotlivých tratí. Například na koridorech provádíme diagnostiku vybraných parametrů až třikrát za rok, naopak na regionálních drahách jednou za rok nebo ještě méně často. V daných intervalech tedy musí předepsaná měření proběhnout. Diagnostická činnost, kterou zajišťuje CTD, se provádí jak s využitím speciálních diagnostických vozidel, tak i ručně, obvykle s využitím speciálních diagnostických zařízení. Výsledky diagnostiky se předávají na oblastní ředitelství a ta pak podle nich činí příslušné kroky k tomu, aby zajistila bezpečný provoz na příslušných tratích.

V čele CTD jste poměrně krátce. S jakými plány jste nastoupil do čela této organizační jednotky?

Patnáct let jsem pracoval na odboru traťového hospodářství Generálního ředitelství Správy železnic a v této funkci jsem úzce spolupracoval s CTD, řádově s polovinou týmu, který tady je. Většinu činností, které CTD vykonává, jsem tedy znal předem. Mým cílem je dále rozvíjet diagnostiku, a to z mnoha důvodů. Je tu technický a technologický pokrok, vše jde dopředu, digitalizuje se, určitě nechceme zůstat pozadu. Pokud nasadíme nějaký nový diagnostický prostředek, tak nejen zefektivníme a zdigitalizujeme danou činnost, ale také snížíme potřebu pohybu zaměstnanců v kolejích a zvyšujeme tak bezpečnost práce. Pak se chci určitě zaměřit na posílení spolupráce zejména s odbornými útvary generálního ředitelství, naše činnost je s nimi úzce spjata. A určitě bychom chtěli mít vůdčí pozici v rozvíjení funkcionalit informačních systémů týkajících se popisu stavu infrastruktury. Zároveň



FOTO: autor

ING. MARTIN TÁBOŘSKÝ Ředitel CTD

Narodil se v roce 1982. Vystudoval VUT v Brně, Fakultu stavební, obor Konstrukce a dopravní stavby se zaměřením na železniční stavby a konstrukce. V roce 2006 nastoupil k ČD, konkrétně na Správu dopravní cesty Hradec Králové. Přes Technickou ústřednu ČD se v roce 2008 dostal na odbor traťového hospodářství GŘ SŽDC. Od roku 2020 byl vedoucím skupiny konstrukce koleje. První březnový den letošního roku byl jmenován ředitelem CTD. Ve volném čase se věnuje rodině, turistice a cyklistice.

Jaká nová diagnostická vozidla si chcete pořídit?

Připravili jsme strategii obnovy speciálních vozidel pro diagnostiku a podle té nyní postupujeme. V letošním roce jsme nasadili do provozu dvě nová vozidla, konkrétně se jedná o měřicí vůz pro železniční svršek, který zajišťuje diagnostiku geometrických parametrů koleje na celostátních drahách, tedy i železničních koridorech, a měřicí drezínu, která dělá totéž na regionálních drahách. Další tři vozidla v letošním roce přebíráme, v příštím roce by pak měla být v rutinním provozu. Plánujeme také pořídit si další diagnostická vozidla, ale jde teprve o záměry projektů, které ještě musí schválit Centrální komise Ministerstva dopravy. Je to vždy trochu běh na delší trať, každé vozidlo se vyrábí nebo upravuje na míru a pak se ještě vybavuje potřebnými technologiemi. V současné době soutěžíme technologii pro měření trakčního vedení, kterou budou osazeny dva již zaslíbené vozy. Nahradíme tím staříčky diagnostický vůz z roku 1990. Nový měřicí vůz potřebujeme i z toho důvodu, že se postupně na našich tratích bude zavádět rychlost 200 km/h a potřebujeme, aby uměl měřit dynamické účinky trakčního vedení i při těchto rychlostech. To ten starý vůz z důvodu maximální rychlosti 160 km/h nedokáže.

Jak velký problém pro vás je nedostatek kvalifikovaného personálu, jak to řešíte?

Je to problém, který se týká celé naší organizace. Snažíme se oslovovat uchazeče o zaměstnání všemi cestami, které Správa železnic umí. Letos už jsme získali pět nových zaměstnanců. Je to ale stále málo. Osobně se chci zaměřit na úzkou spolupráci se školami, tam ještě nějaký potenciál je.

bychom chtěli digitalizovat činnosti, které dnes zajišťují v nějaké míře oblastní ředitelství. Mám také v plánu konsolidaci některých našich činností, k 1. červenci chystám nikterak velkou organizační změnu, která s touto konsolidací právě bude souviset.

Existují nějaké činnosti, které dnes neděláte, a dělat byste je chtěli?

Můžeme dělat prakticky všechno, co je dnes na trhu. K tomu je ale potřeba jak technika, tak hlavně personál. My samozřejmě pečlivě sledujeme trendy a vývoj v oblasti diagnostiky a analyzujeme využitelnost jednotlivých technologií pro použití u Správy železnic, vhodné postupy a technologie průběžně zavádíme. Zároveň se chceme soustředit na nákup nových diagnostických prostředků, které naši činnost rozšíří. Díky tomu převezmeme některé diagnostické činnosti, které momentálně dělají ručně oblastní ředitelství. Chceme, aby naše činnost byla prováděna efektivně a aby byla maximálně digitalizovaná.



FOTO archiv Správy železnic

Nová nástupiště umožňují pohodlný nástup do vlaků

V Roudnici nad Labem skončila rekonstrukce nástupiště. Díky normové výšce 550 milimetrů nad kolejí se nacházejí v úrovni podlahy moderních vlaků, navíc jsou bezbariérově přístupná. Cestující ve stanici mohou nyní pohodlně nastoupit do vlaků u celkem pěti kolejí. K vybudování tří nových nástupiště bylo potřeba provést nezbytnou změnu konfigurace kolejiště. Už existující ostrovní nástupiště mezi dvěma stávajícími kolejemi pak dělníci zrekonstruovali a současně provedli potřebné zvýšení jeho nástupních hran. Zásadní obnovou prošel podchod, a to i v souvislosti s výstavbou výtahů pro zajištění bezbariérového přístupu. Nutné stavební úpravy proběhly také ve výpravní budově, opravilo se i schodiště a doplnil nový orientační systém. Nástupiště a podchod dostaly moderní osvětlení, provoz v celé stanici monitoruje kamerový systém. Nezbytnými úpravami prošlo rovněž trakční vedení a zabezpečovací zařízení ve stanici a v přilehlých traťových úsecích.

Moderní železnice

Modernizace pardubického uzlu běží na plné obrátky

Rekonstrukce jedné z nejvytíženějších stanic v zemi se přehoupala do druhé poloviny, postupně se modernizují nástupiště a samotné kolejiště, roste i nová lávka. Skrytější očím veřejnosti je oprava výškové budovy, která bude sloužit jako školicí centrum.

TEXT Dušan Gavenda

Rozsáhlé práce v pardubické stanici se rozbehly v roce 2021. „Veřejnost začala intenzivně pociťovat zejména opravu prvního a druhého nástupiště. Vyrostly první pilíře nové lávky pro pěší, která propojí sídliště Dukla se Zeleným Předměstím a Palackého třídou. Na konci zminěného roku se už pro cestující otevřela první dvě proměnná nástupiště,“ přibližuje generální ředitel naší státní organizace Jiří Svoboda.

V současnosti se čile se pracuje na rekonstrukci čtvrtého a výstavbě nového pátého nástupiště, obě se dokončí v červenci, na řadu pak přijde poslední, třetí. Všechna opravená nástupiště jsou ve výšce 550 mm nad kolejí, tedy v úrovni podlahy moderních vlaků, mají nová zastřešení, osvětlení a informační systém. Letos se také usadí na pilíře zbývající díly lávky a postupně se doplní výtahy a eskalátory. S otevřením pro veřejnost se počítá v polovině příštího roku.

Současně s modernizací nástupiště se také kompletně opravují oba podchody. Příjezdový je nyní zcela uzavřen, stojí zde už ale

eskalátory a intenzivně se pracuje na interiéru, výstupech na jednotlivá nástupiště a také na jeho prodloužení na nové páté nástupiště. Cestující proto dočasně využívají pouze odjezdový podchod, který je už s novými eskalátory a částečně po modernizaci.

Významnou probíhající akcí je také komplexní rekonstrukce výškové budovy, kterou bude naše organizace využívat jako své školicí středisko. V přízemí střední části jsou prostory restaurace a rychlého občerstvení, které budou sloužit i široké veřejnosti. V suterénu se přeměňuje původní kino na multifunkční sál. Prostory ve vyšších podlažích se také upravují a využijí se pro umístění dopravního sálu a dalších školicích prostor. Celá rekonstrukce se provádí citlivě a s ohledem na památkovou ochranu se budova v maximální možné míře přiblíží původnímu stavu. „Od září by už měl dřívější hotel sloužit novým účelům, ještě než se sem nastěhují naši zaměstnanci, zpřístupníme o prázdninách prostory široké veřejnosti,“ doplňuje Jiří Svoboda.



FOTO archiv Správy železnic

Ve Vysočanech slouží cestujícím další nástupiště

Práce na přestavbě nádraží Praha-Vysočany pokračují rychlým tempem, hotová jsou i zbývající dvě nástupiště. Bezbariérový přístup z nového podchodu zajišťují stejně jako v případě prvního zprovozněného nástupiště výtahy. Rekonstrukce celé stanice se tak blíží do cíle.

TEXT Pavel Tesař

Stavbařům zbývá ve Vysočanech dokončit ještě druhý podchod spojující všechna nástupiště s ulicemi Bratří Dohalských a U Vinných sklepů. V provozu jsou rovněž toalety pro veřejnost umístěné u nové odbavovací haly. Modernizace stanice je součástí rekonstrukce 15 km dlouhého úseku do Mstětic, která začala před třemi lety. V samotných Vysočanech se na podzim minulého roku otevřela nová odbavovací hala a první nástupiště s bezbariérovým přístupem.

Do poloviny června budou ve stanici kvůli vkládání nových výhybek střídaně využívána nová a stávající provizorní nástupiště. Současně zde dojde ke zrušení pracoviště výpravčího, provoz budou dálkově řídit dispečeri z pražské Balabanky. Naplno běží také práce ve stanici Praha-Horní Počernice, která získá nové nástupiště a zrekonstruovanou nádražní budovu. K úplnému dokončení akce s celkovými investičními náklady ve výši 4,5 miliardy korun dojde na začátku příštího roku.



FOTO archiv Správy železnic

Z Ústí nad Orlicí do Lichkova se jezdí pod ETCS

Další traťový úsek v Česku je připravený pro provoz pod dohledem ETCS. Ukončili jsme instalaci jednotného evropského zabezpečovacího systému na trati z Ústí nad Orlicí do Lichkova a na státní hranici s Polskem.

TEXT Pavel Tesař

Na trati se plánuje smíšený provoz vlaků pod dohledem i mimo dohled ETCS. Délka kolejí, které jsou nyní zapojeny do systému, činí celkem 50,8 kilometru. Nachází se na nich 248 nepřepínatelných eurobalíz, které slouží k předávání informací mezi traťovou a palubní částí evropského zabezpečovače.

Instalace systému ETCS přispívá ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu. Zařízení kontroluje průběh jízdy vlaku a dohlíží i na dodržování návěstí na trati a nejvyšší dovolené rychlosti. Při jejich nerespektování nejprve varuje strojvedoucího, a pokud je to nezbytné, samo dokáže zastavit i vlak.

Drážní lezci opět zabodovali na prestižní soutěži ve španělské Seville

Ani letos nechyběli členové lezecké skupiny HZS Správy železnic na mezinárodní soutěži záchranářů Rescue Great Day v Seville. A ani letos se zde v tvrdé konkurenci 30 týmů neztratili. Stupně vítězů to sice tentokrát nebyly, ale chybělo k nim jen velmi málo.

TEXT **Tomáš Johánek**

Soutěž Rescue Great Day v Seville pořádají španělští hasiči ve spolupráci s civilní obranou; určena je pro týmy, které se zabývají záchranou pomocí lanového přístupu. Nejde tedy jen o hasiče, ale i další složky záchranných systémů, které mají co do činění s lany. Naši drážní hasiči se v minulosti účastnili podobné soutěže v Belgii, v Seville se jim ale líbilo více. „Jednotlivé úkoly zde byly daleko rozmanitější, v zajímavějším prostředí, lépe zpracované bylo i hodnocení týmů,“ říká vedoucí výpravy českých hasičů Bohumil Dušek. Samotná soutěž není rozhodně pro každého, z důvodu zejména časové náročnosti se může zúčastnit jen 30 týmů. Letos mezi nimi byly i dva z USA a jeden z Chile. Na programu bylo celkem 11 disciplín

rozložených do tří dnů, tedy o den více, než tomu bylo loni. Na každou disciplínu je časový limit podle obtížnosti. „Ty nejobtížnější byly dvouhodinové, na tu nejkratší bylo 40 minut. My jsme byli vždy hluboko pod těmito limity,“ pokračuje Bohumil Dušek.

ČEŠTÍ HASIČI BODOVALI SE ZNALOSTMI ZE ZDRAVOVĚDY

Den před zahájením soutěže nejprve proběhla kontrola materiálu organizátory. To zabralo celý den. Samotná soutěž začala seznámením se s pravidly, velmi důležité bylo, že na prvním místě měla být vždy bezpečnost a teprve potom časový limit. Za každou disciplínu mohl tým získat maximálně 120 bodů, jednotlivé body se strhávali za různé nedostatky. Většinou šlo

o drobnosti, které nijak neohrožují práci na laně, například zkřížení lan. Za hrubší chyby se strhávalo pět bodů, v případě opravdu nebezpečné manipulace mohl rozhodčí disciplínu ukončit. Naopak se přičítaly body za zdravotní péči, když lezec musel ošetřit zranění u figuranta. V tomto směru čeští účastníci opravdu zářili, důraz na zdravotní péči při jejich výcviku přinesl ovoce. Hned první disciplína prověřila zdatnost našich lezců, protože se odehrávala na přírodních skalách. „Z toho jsme měli trochu obavy, skály nemáme moc natrénované. Je to něco jiného, než když lezete třeba po budově nebo po nějakých konstrukcích,“ popisuje dále Bohumil Dušek. Nejnáročnější disciplínou, a to i časově byl traverz přes roklinu s úkolem vytáhnout z ní zraněného figuranta. „Představte si, že máte roklinu širokou 85 metrů a hlubokou zhruba 20 metrů, ze které musíte dostat figuranta ven. Museli jsme nejprve udělat lanové přemostění, což vzhledem k rozměrům rokle nebylo nijak jednoduché, a pak se spustit k figurantovi a dostat ho ven,“ přibližuje Bohumil Dušek.

ŠESTÉ MÍSTO BYLO ROZHODNĚ ÚSPĚCHEM

Soutěžní tým tvořilo vždy šest lidí – team leader, čtyři záchranáři a figurant. Každá disciplína začínala prezentací úkolu team leaderovi, ten pak měl pět minut



na to, aby seznámil se zadáním svůj tým a společně vymysleli nejlepší postup. Samotná práce už pak byla na čtveřici lezců, team leader mohl jen dohlížet a radit. Úkol byl splněn v okamžiku, kdy byly všechny věci sbalené a uklizené. Následoval brífink s rozhodčími, kde bylo možné případně vysvětlit postupy, které se nelíbily rozhodčím. A jak to dopadlo? Náš tým skončil tentokrát na šestém místě, loňskou bronzovou pozici

tedy neobhájil. Rozdíly ve výsledkové listině mezi šesti týmy v popředí byly tak zanedbatelné, že rozhodovaly úplné maličkosti. A ty tentokrát nebyly na naší straně. Přesto je třeba poděkovat vedoucímu týmu Bohumilu Duškovi a hasičům Romanu Kešnerovi, Martinu Kadlecovi, Pavlu Kotoučovi a Janu Říhovi za skvělou reprezentaci Hasičského záchranného sboru Správy železnic na prestižní mezinárodní soutěži.



Na trase budoucí VRT do Drážďan začaly geologické práce

Příprava nové VRT do Drážďan pokračuje geologickými pracemi, které začaly v úseku mezi Prahou a Lovosicemi. Ve druhé polovině roku se geologové objeví i v místě budoucího přeshraničního Krušnohorského tunelu, který bude jedním z nejdelších ve střední Evropě.

TEXT **Jan Nevola**

Geologický průzkum je nedílnou součástí projektové přípravy všech velkých dopravních staveb. „Díky němu získáme přesný obrázek o horninovém složení a vodním režimu pod místem, kde plánujeme vysokorychlostní trať. Provádí se tam, kde je už jasné, kudy trať povede. Získané informace pak využijeme při přípravě projektu pro samotnou výstavbu,“ říká Pavel Hruška, náměstek

Stavební správy vysokorychlostních tratí pro oblast sever.

Z výsledků těchto průzkumů budeme přesně vědět, zda jsme při plánování zvolili správné výškové uspořádání, případně musíme plány upravit. „Také můžeme navrhnout nejvhodnější opatření zabraňující poklesu podzemní vody, nebo naopak pro odvod povrchové vody od budoucí trati. Z výsledků rovněž vyplyne



FOTO archiv Správy železnic

například to, zda bude třeba uplatnit opatření proti strukturálnímu hluku v případě, že by se mohl šířit podloží. Na to všechno nám odpoví právě výsledky odborného geologického průzkumu,“ doplňuje.

Geologové na vybraném pozemku vyznačí místo, které si pro potřeby průzkumu upraví. Musí postupovat s maximální ohleduplností vůči pozemku, na kterém se práce provádí. Průzkum pak může v daném místě trvat jeden až šest týdnů. Během něj se vrtají do země sondy a ty se ukládají do speciálních vzorkovnic o délce zhruba jednoho metru. Z nich pak geologové odváží vzorky do laboratoří, kde se zkoumají vlastnosti získaných hornin. Správa železnic poté obdrží závěrečnou zprávu z prací, která je podkladem pro projektování daného úseku vysokorychlostní trati. Po skončení prací probíhá dokumentace pro průzkum využitých ploch, sepíší se případné škody, které mohly při práci vzniknout, a dohodne se s nájemníky nebo majiteli ploch jejich kompenzace.

Nádraží v Horních Počernicích je důkazem elegance prvorepublikové architektury

Zdvoukolejňování hlavních tratí bylo jedním z nejdůležitějších investičních programů první republiky. Dosavadních dvoukolejek bylo málo a spíše reflektovaly potřeby rakouské monarchie, byly tedy většinou orientovány v radiálních směrech vůči Vídni.

TEXT **Marek Binko**

Trať mezi Lysou nad Labem a Prahou-Vysočany se zdvoukolejňovala v letech 1923 až 1928. Součástí prací nebylo jen přidání druhé koleje, ale i stavby mostů, rozšiřování stanic, úpravy zabezpečovacího zařízení a také úpravy výpravních budov, na jiných tratích často i jejich novostavby. Ve stanici Chvaly-Počernice, jak se do roku 1929 nádraží v Horních Počernicích nazývalo (od roku 1976 se používá současné označení Praha-Horní Počernice), byla při stavbě trati v roce 1873 postavena patrová výpravní budova typu IV.A normálí Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB) zpracovaných architektem Karlem Schlimpem, mj. autorem známého zbouraného nádraží v Praze na Těšnově. Budovy typu IV.A byly na síti ÖNWB v českých zemích realizovány v celkem 12 stanicích, a to včetně sousedních Mstětíc. Při stavbě druhé koleje bylo budovu

v Horních Počernicích potřeba rozšířit. Projekt v roce 1925 vypracoval architekt ředitelství státních drah Praha-jih František Koula. Ten navrhl i projekt rozšíření výpravní budovy v Čelákovcích, ale v obou případech nebyly ze strany nadřízeného ministerstva železnic jeho návrhy pro ekonomickou náročnost přijaty. Autorem přestaveb staničních budov tak byl nakonec Ing. Miloš Fikr z odboru pozemních staveb ministerstva železnic, který se stal i díky své pozici nejvýznamnějším architektem staveb na železnici v době první republiky. František Koula se dočkal realizace svého návrhu alespoň o pár let později v Českém Brodě. Úpravu výpravní budovy včetně přízemní přístavby ve stylu moderny realizovala v roce 1929 pražská firma Františka Jilemnického, také známá z řady jiných podobných staveb na železnici té doby. V následujících



Moderní železnice
FOTO autor

obdobích obešla bez dalších přestaveb a do dneška je dokladem elegance, se kterou lze účelně modernizovat již nevyhovující budovy.

HRADLO DALO JMÉNO CELÉ NOVÉ ČTVRTI

Za pozornost stojí i sousední mezistaniční úsek do Vysočan, který je ze dvou třetin tvořen souběhem s tratí z Neratovic do Prahy. Obě byly definitivně propojeny až v roce 1943 tzv. odbočkou, dnes výhybnou Skály, přestože provizorní propojení obou tratí zde bylo již

roku 1936. Odbočka Skály vznikla, podobně jako blízká stanice (dnes jen zastávka) Kbely, v důsledku zvyšování propustnosti trati Praha – Neratovice, na které měli Němci okupanti zájem. Na obou tratích bylo v roce 1929, v místě dnešní zastávky Praha-Rajská zahrada, zřízeno hradlo Černý Most. Název byl zvolen podle kamenného, od roku 1924 železobetonového mostu silnice z Hloubětína do Kbel očouzeného od parních lokomotiv. Podle hradla dostalo v 70. letech jméno i blízké velké sídliště, později pak samotná čtvrť.

Co se děje v regionech

V ČESKÉ TŘEBOVÉ SE OPRAVOVALO TRAKČNÍ VEDENÍ

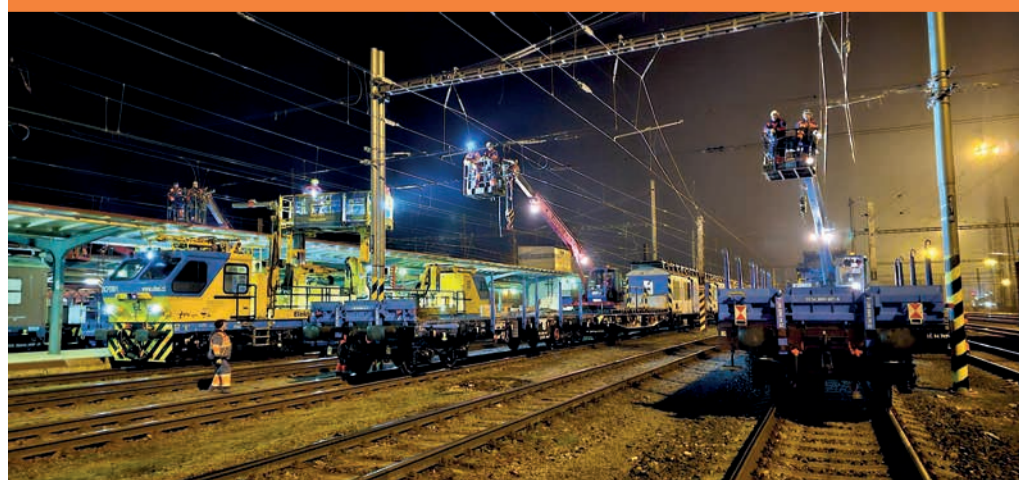
V areálu osobního českotřebovského nádraží se uskutečnila velká oprava trakčního vedení. Ta spočívala ve zrušení celkem 11 řetězovek a převěšení troleje na nové stožáry a brány.

Přes 15 kolejí dlouhé řetězovky byly v této železniční stanici původní od samotného začátku elektrizace v roce 1957. Vzhledem k tomu, že tato lana již nelze nijak zkontrolovat z hlediska vnitřního poškození a není možná ani jejich prostá výměna z důvodu chybějícího, již nevyroběného svorkového materiálu, bylo rozhodnuto o opravě trakčního vedení v tomto rozsahu. Samotnou opravou se tak zvýšila jeho spolehlivost, bezpečnost a provozuschopnost, protože zde v případě

havárie některé z řetězovek hrozila rozsáhlá destrukce trakčního vedení a tím i dlouhodobé zastavení provozu ve významném železničním uzlu.

V rámci opravy bylo postaveno celkem 72 nových stožárů a 21 bran, které byly navrženy tak, aby byly plně funkční i po plánované modernizaci železniční stanice. V loňském roce byly postaveny nové stožáry a brány, od ledna se pak provádělo převěšení trakčního vedení na tyto nové konstrukce a v dubnu došlo k sestřihávání závěsných lan samotných řetězovek. Květen pak byl vyhrazen pro dokončovací práce, to vše bez potřeby výluk. Proběhlo začištění základu stožárů a konečné úpravy povrchu nástupiště okolo nových stožárů. Celá opravná práce se díky velkému úsilí zhotovitelské firmy stihla v předstihu a neovlivní tak změnu grafikonu od 1. července na této trati.

Marie Řeháková



ŠACHOVÁ PARTIE, LÁKAVÉ OBČERSTVENÍ ČI VÝLET NA ZÁMEK



Před čtyřmi lety jsme nechali opravit vnější plášť a vnitřní veřejné prostory zastávky Nelahozeves zámek. Nyní budova dostala návrh i opravu podlahy pod přístřeškem. Původní betonová podlaha byla značně popraskaná a hrozil úraz cestujících, proto byl umístěn nový beton včetně ocelových sítí a položena nová dlažba podle kladečského plánu dodaného obcí ve vzoru šachovnice. Cestující si tak mohou zkrátit čekání na vlak nejednou hrou.

Ať už rádi cestujete vlakem, či raději na kole, tohle místo pro vás může být krásným tipem na letní dny. Zámek Nelahozeves spatříte ihned při výstupu z vlaku a dělí vás od něj jen pár kroků. Před jeho návštěvou nebo výletem po okolí si můžete vychutnat vychlazenou

limonádu či kvalitní kávu. Pro děti je vyhrazen malebný dětský koutek. V případě příznivého počasí lze využít k posezení i venkovní terasu a zahrát si šachovou partii.

Tereza Cabicarová

JARNÍ PROHLÍDKY TRATÍ NA PLZEŇSKU

Přibližně 700 kilometrů každoročně zvládají zaměstnanci oblastního ředitelství Správy železnic v Plzni při jarní prohlídce tratí v Plzeňském kraji. Pravidelnou vizuální kontrolu kolejí, výhybek, svárů nebo upevňovadel po zimním období nic nenahradí ani v 21. století.



FOTO archiv Správy železnic (5x)

A naši traťmířtři znají své úseky do detailu. Navíc přímo v terénu můžou předávat zkušenosti začínajícím kolegům. Jako v případě komplexní prohlídky části koridorové trati Svojsín – Pavlovice, kdy prohlédli 13 kilometrů dlouhý úsek zakončený jednou z železničních lahůdek – srdcovkou s pohyblivým hrotem.

Radka Pistoriusová



TRMICE
3. dubna

V odpoledních hodinách ve stanici Trmice projel nákladní vlak Pn 66405 cestové návěstidlo s návěstí zakazující jízdu, řízl výhybkou a vjel do vlakové cesty protijedoucímu Os 16516, kterým byla motorová jednotka řady 654. Vlaky po zastavení strojvedoucími stály 173 metrů od sebe. Nikdo nebyl zraněn, hmotná škoda nevznikla.

PŘÍKAZY – OLOMOUC-ŘEPČÍN
3. dubna

V nočních hodinách se na přejezdu mezi stanicemi Příkazy a Olomouc-Řepčín střetl osobní automobil Škoda Superb s Os 14050, kterým byla motorová jednotka řady 848. Při střetnutí byl zraněn řidič i jeho spolujezdkyně. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 970 tisíc Kč.

TÝNIŠTĚ NAD ORLICÍ – ČASTOLOVICE
18. dubna

V nočních hodinách za jízdy nákladního vlaku Mn 83021 mezi stanicemi Týniště nad Orlicí a Častolovice začala hořet lokomotiva řady 742. Strojvedoucí vlaku byl při požáru lehce zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 400 tisíc Kč.

OLOMOUC
20. dubna

V podvečerních hodinách se na přejezdu mezi stanicemi Olomouc hlavní nádraží a Olomouc-Nová Ulice střetl osobní automobil Toyota Yaris s Os 14041, tvořeným motorovou jednotkou řady 814. Při střetnutí byla zraněna řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 260 tisíc Kč.

HOLEŠOV – BYSTRICE POD HOSTÝNEM
23. dubna

Nad ránem se na přejezdu mezi Holešovem a Bystřicí pod Hostýnem střetl osobní automobil Škoda Octavia s Os 3901, kterým byla motorová jednotka řady 814. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 300 tisíc Kč.

ČÁSLAV
24. dubna

V nočních hodinách se při posunu v obvodu stanice Čáslav srazil posunující motorový vůz řady 810 s posunovým dílem soupravy nákladních vozidel. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 350 tisíc Kč.

Novým stavědlům postupně přibývaly elektronické prvky

V dubnovém čísle Moderní železnice jsme publikovali další část seriálu o poválečném vývoji zabezpečovacího zařízení u nás. Skončili jsme v 70. letech minulého století. Dnes se podíváme na příchod nových stavědel s elektronickými prvky.

TEXT | **Josef Schrötter**

Od konce 70. let minulého století se v západní Evropě začala objevovat elektronická stavědla. Například ve Švédsku bylo v roce 1978 v železniční stanici Göteborg uvedeno do provozu první elektronické stavědlo od firmy L. M. Ericsson. U nás hojná reléová stavědla již nevyhovovala nastupujícímu trendu v oblasti řízení a zabezpečení, proto bylo žádoucí vyvinout stavědla s elektronickými prvky. Počátkem 90. let se u nás začaly uplatňovat nové trendy v zabezpečovací technice, jejichž hlavním cílem bylo využití elektronických prvků. V povelové části staničních zabezpečovacích zařízení (SZZ) se použil počítač a výkonná prováděcí část, která sloužila k obsluze venkovních prvků, ovládala staniční reléové zabezpečovací zařízení (RZZ). Prvním takovým stavědlem byla vybavena stanice Dřívý v roce 1991, konkrétně se jednalo o typ AŽD 88. Toto zabezpečovací zařízení můžeme označit jako hybridní systém, byla to první vlna nově techniky pro řízení a zabezpečení. Šlo o reléové zařízení ovládané mikroprocesory se zobrazením na barevných displejích.



Zabezpečovací zařízení AŽD 88 v Dřívých

ELEKTRONICKÉ STAVĚDLO SE ROZŠÍŘUJE DO DALŠÍCH STANIC

Hlavním tvůrčím duchem tohoto zařízení, jehož vývoj začal již v 80. letech minulého století, byl Josef Volf. Po jeho onemocnění stavbu a další vývoj zajišťoval Karel Plachetka z AŽD Praha. Od roku 1992 vývoj pokračoval navazujícím typem SZZ-ETS, což bylo opět hybridní elektronické stavědlo s malorozměrovými relé a spolehlivým zobrazováním i povelováním. Jeho součástí byl nově zkonstruovaný pult nouzové

obsluhy vybavený klasickými tlačítky AŽD a pro indikace LED diodami. Tento typ byl v roce 1994 uveden do provozu ve stanici Úvaly. V roce 1996 byla tato varianta nahrazena typem s bezpečným počítačovým zobrazováním a povelováním SZZ-ETB (varianta bezpečná), která byla poprvé zprovozněna ve stanici Poříčany. Na naší železniční síti bylo celkem vybudováno 31 zařízení SSZ-ETB, většinou se jednalo o stanice na 1. tranzitním železničním koridoru.

VÝVOJ POKRAČUJE DALŠÍMI TYPY

Další firmou, která se zapojila do vývoje elektronických stavědel, byla společnost Starmon se svým zařízením typu SZZK-98, které bylo uvedeno do provozu 21. prosince 1996 ve Slatiňanech jako první elektronické stavědlo v síti ČD. V provozu bylo až do roku 2007, kdy bylo nahrazeno z důvodu dálkového ovládní zařízením Starmon typu K-2002. Ani firma AŽD Praha nezůstala ve vývoji elektronických stavědel pozadu. Osmého prosince 1997 byl uveden do provozu první prototyp elektronického stavědla ESA 11 ve stanici Stará Boleslav na hlavní dvoukolejné elektrizované trati Nymburk hl. n. – Ústí n. Labem-Střekov. Na koridorových tratích a rekonstruovaných vedlejších tratích s dispečerským způsobem řízení provozu se budovala staniční zabezpečovací zařízení (SZZ), která byla ovládána počítači. Ty nahrazovaly prakticky volící a částečně i prováděcí skupinu. Vazby byly provedeny programem počítače. U takto ovládaných SZZ se nebudoval kontrolní ani ovládací pult, protože veškeré povelování se uskutečňovalo pomocí klávesnice či myši a zobrazování situace v kolejišti na monitoru. Tento způsob ovládní se pak ujednotil a byl nazván jako Jednotné obslužné pracoviště (JOP).

FOTO sbírka autora (2x)



Zabezpečovací zařízení ESA 11 v Českých Budějovicích

Vyšla již osmá edice Vědeckotechnického sborníku Správy železnic

Všem zájemcům je k dispozici již osmá edice Vědeckotechnického sborníku, který vydává naše státní organizace. Navazuje tak na 47 čísel VTS Českých drah. Aktuální vydání si můžete stáhnout na webu: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/vts>.

TEXT | **Roman Štěrba**

A o čem se v nejnovějším čísle sborníku dočtete? Například o projektu výzkumu, vývoje a inovací financovaného Technologickou agenturou ČR v rámci 4. veřejné soutěže Programu na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací THÉTA. K výsledkům posledních dvou konferencí konsorcia RailML a příspěvkům Správy železnic k rozvoji metodiky railML se vrací druhý článek edice. Další se věnuje výročí 60 let legendární dieselové jednotky VT 18.16.

Příspěvek s názvem 30 let Pražské integrované dopravy připomíná výročí od

institucionálního vzniku integrované dopravy v hlavním městě Praze a přilehlém regionu. Integrace přinesla sjednocení nabídky veřejné osobní dopravy pro cestující a zlepšení její konkurenceschopnosti vůči individuální automobilové dopravě.

Problematice prostorového popisu železniční sítě ve správě Správy železnic realizovaného v rámci řešení a zpracování Digitální technické mapy ČR se věnuje komentář k několika aspektům tvorby DTM ČR. Na alternativní pohony v regionální železniční osobní dopravě v souvislosti s budoucími vysokorychlostními

tratěmi v ČR se zřetelem na problematiku výběru nových vozidel se zaměřuje šestý příspěvek. Při pohledu na studie vysokorychlostních tratí v ČR existují místa s napojením na tratě bez liniové elektrifikace, kde se jednotky s alternativním pohonem dají využít. Použití vozidla s optimálním alternativním pohonem je nutné zakomponovat do objednávky dopravní obslužnosti.

Poslední příspěvek se týká výročí 70 let od prvních jízd lokomotivy E 499.0, které položily základ elektrického provozu na stejnosměrném systému 3000 V u poválečných ČSD. Cesta k jejich vzniku nebyla snadná a vedla přes záměr konstrukce vlastní lokomotivy řady E 469.0 a snahy dovozu lokomotiv ze Švýcarska k československé lokomotivě se švýcarskými licenčními prvky.



FOTO archiv Správy železnic

Energii konference Správy železnic byla šedesátka vysokoškoláků

Jakou podobu budou mít připravované VRT, kolik kilometrů českých tratí chrání ETCS, co všechno umí program pro modelování staveb a jak bude vypadat nová železniční doprava? To vše se řešilo na 9. ročníku interaktivní konference Správy železnic.

TEXT | Eva Rubešová

Více než šedesát studentů si nenechalo ujít každoroční konferenci, na které Správa železnic představuje témata, o kterých se aktuálně mluví na české železniční infrastruktuře a také v rámci evropských institucí. Železniční doprava v Česku se opět dostává do popředí zájmu veřejnosti také díky tomu, že představuje zejména pro mladé lidi udržitelný, bezpečný a spolehlivý způsob cestování. Železnice se i díky doplňkovým službám na nádražích stává běžnou součástí jejich života. Současní středoškoláci a vysokoškoláci tak mají nemalý vliv na její budoucí podobu. „Chceme ještě víc vtáhnout studenty do změny vnímání české železnice. Její modernizace bude pro ně a další generace užitečná,“ uvedl Jiří Čížek z odboru strategie. „Bez toho, abychom věděli, jak vnímají další vývoj železniční dopravy, by veřejné prostředky byly jen stěží efektivně vynakládány. Budoucnost v osobní dopravě jsou jednoznačně vysokorychlostní tratě,“ dodal.



STUDENTY ZAUJAL NEJEN EVROPSKÝ ZABEZPEČOVACÍ SYSTÉM

Hlavními tématy letošní konference s názvem Energie železnice byly evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS, příprava a výstavba vysokorychlostních tratí, BIM (program pro modelování budov či objektů ve stavebnictví), modernizace infrastruktury pro nákladní dopravu, rozvoj diagnostických prostředků a konverze trakční napájecí soustavy. Během diskuzí se řešila také postupná digitalizace železnice a nové informační systémy. „Studenti projeví velký zájem o moderní postupy v přípravě železničních staveb. Prezentace zahraničního experta ze společnosti SNCF mezi mladými účastníky rezonovala a pravděpodobně i přispěla k potvrzení jejich představ o budoucím směřování. Po přednáškovém bloku následovala neformální diskuze na

téma přípravy vysokorychlostních tratí ve Francii,“ neskrývala nadšení ze studentů na konferenci jedna z hlavních tváří letošního ročníku, Jan Kubelka ze Stavební správy vysokorychlostních tratí. Druhý z odborných moderátorů Radek Volf zase o studentské konferenci řekl: „Je vidět, že téma evropského vlakového zabezpečovače zajímá nejen odbornou veřejnost či Evropskou komisi, ale i české studenty. Tyto akce mají smysl a naše konference to opět potvrdila.“

NEJAKTIVNĚJŠÍM STUDENTŮM SE OTEVŘELY DVEŘE KE STÁŽÍM

Celá akce se konala v elegantním prostoru galerie Café Louvre na Národní třídě v Praze 27. dubna. Sekundárním cílem bylo zájemce o železnici z řad studentů zkontaktovat s odborníky ze Správy železnic. A to se také podařilo. Vybraní účastníci, kteří se nejvíce

zapojovali do dění konference a přinášeli do diskuzí nové pohledy na věc, získali na místě exkluzivní pozvánku na listopadový technický workshop Správy železnic. Ten jim otevírá dveře ke speciální tříměsíční placené stáži a k následné nabídce pracovní spolupráce na jednom z top projektů Správy železnic. Kromě toho si hosté mohli po celý den pochutnávat na skvělém a originálním cateringu, který pro ně připravil šéfkuchař Café Louvre. Díky neformálním rozhovorům se zástupci Správy železnic, francouzského správce infrastruktury a evropského sdružení ERTMS pak získali zajímavé kontakty, které využijí v budoucím profesním životě. V rámci doprovodného programu vystoupil inspirátor Stanislav Cihelník s tématem nových metod hašení. Celým programem účastníky prováдел tiskový mluvčí Správy železnic Jan Nevola.

Video a fotky z konference naleznete na studentském webu spravazeznic.cz/studenti a YouTube kanálu Správy železnic.



FOTO archiv Správy železnic (3x)

Povolání drážního hasiče si vyzkoušelo šestnáct středoškoláků

Oblíbený projekt, díky kterému si vybraní středoškoláci mohou vyzkoušet, jaké to je být aspoň na jeden den v kůži zaměstnance Správy železnic, se tentokrát zaměřil na profesi drážního hasiče. A zájem mladých lidí byl značný.

TEXT | Eva Rubešová

Akce se konala 10. května v požární stanici HZS Kralupy nad Vltavou. Před samotnou ukázkou všeho, co dělá specialista hasičského záchranného sboru, byli studenti proškoleni v BOZP, prošli si testy všeobecných znalostí a dostali základy poskytování první pomoci.

Vyzkoušeli si veškeré povinné ochranné prostředky, například protitřásový nebo třívrstvý zásahový oděv, těžkou i lehkou přilbu, integrovaný dýchací přístroj anebo vyváděcí masku. Skutečnou zkouškou zdatnosti pak bylo překonání překážkové dráhy takzvané v plné polní, tedy



v zásahovém oděvu. Součástí tohoto testu byl například běh s hadicí či šest kilogramů těžkým hasicím přístrojem.

Následovala prezentace poskytnutí první pomoci, studenti měli možnost vyzkoušet si resuscitaci včetně použití mobilního přístroje AED, ošetřit zlomeniny či popáleniny a zastavit krvácení. Kromě toho se seznámili s mobilní požární technikou a technickými prostředky požární ochrany (motorová řetězová a rozbrušovací pila, zkratovací tyč, vyprošťovací technika atd.).

Během fyzických testů si studenti prověřili nejenom kondici, ale mohli zjistit, jak náročná je práce drážního hasiče. Jako poslední si pro ně kolegové z kralupské jednotky připravili ukázkou simulovaného výjezdu k dopravní nehodě (výjezd jednotky s majákem a houkačkou, stabilizace havarovaného automobilu, vyproštění zraněného řidiče, poskytnutí první pomoci). Na závěr dostali všichni studenti diplom a speciální ceny za odvalu a statečnost.



FOTO archiv Správy železnic (2x)

PROJEKT VLAK NEZASTAVÍŠ UKONČIL JARNÍ TURNÉ

Na začátku května proběhla osmá a poslední návštěva střední školy v rámci preventivně-bezpečnostní roadshow Vlak nezastavíš! Tentokrát jsme přijeli do SPŠ v České Třebové. Čtyři třídy středoškoláků dostaly takovou dávku odstrašujících informací od vyšetřovatelů mimořádných událostí a drážních hasičů, až se nám chce věřit, že na sebe dají větší pozor. Studenti i jejich učitelé měli jedinečnou příležitost pobavit se s našimi vyšetřovateli o nešťastných událostech, kterých byli svědky nebo o nich slyšeli z vyprávění od svých nejbližších či přátel. Díky našim záchranářům si mohli vyzkoušet poskytnutí první pomoci pod heslem: těžko na cvičišti, lehký na bojišti. Cílem akce je chránit životy a zdraví mladých a upozornit na následky lidských chyb. Na příští školní rok se už plní termíny s dalšími zastávkami na středních školách.

NOVÝ LEVEL ZABEZPEČENÍ ČESKÉ ŽELEZNICE



ETCS a jeho výhody. Takové bylo téma přednášky na Střední škole technické a dopravní v Ostravě-Vítkovicích. Jak evropský vlakový zabezpečovač funguje a jak se liší od ostatních systémů, jako je například český liniový vlakový zabezpečovací systém LVZ? To a ještě víc se studenti dozvěděli od Vojtěcha Porwize z oddělení ETCS a moderních technologií, které se specializuje na samotný systém vlakového zabezpečovače a jeho hlavním úkolem je implementace interoperabilního řešení do prostředí české železnice. Vedle teorie uvítali středoškoláci ukázky reálných situací z testovacích jízd a zároveň si mohli ověřit své znalosti díky kvízům o zabezpečovací technice.

MÁME SPECIÁLNÍ NABÍDKU PRO MOSTAŘE!

Studuješ obor konstrukce a dopravní stavby na stavební fakultě? Přihlas se do studentského programu, získej praxi a až 90 000 Kč za rok jako bonus! Využij skvělé příležitosti od 3. ročníku studia na vysoké škole a nastartuj kariéru v mladém, přátelském kolektivu v Praze, Pardubicích, Brně nebo Olomouci. Co pro to musíš udělat? Stačí se zapojit do motivačního studentského programu. Pokud tě zajímá více informací, napiš nám na studenti@spravazeznic.cz.

Podél Sázavy za krásnou přírodou i řadou historických památek

Jen málo tratí je tak úzce spjata s řekou jako legendární Posázavský Pacifik, trať z Prahy do Čerčan a Světlé nad Sázavou. Mezi nejkrásnější úseky 150 kilometrů dlouhé trati patří ten mezi Čerčany a Českým Šternberkem. Právě sem vás zveme na výlet.

TEXT **Tomáš Johánek**

Železniční trať z Čerčan do Světlé nad Sázavou v celé své délce sleduje řeku Sázavu. Koleje zde procházejí na úpatí prudkých zalesněných strání, často kopírují meandry řeky, vedou přes několik mostů a tunelů, míjejí hrady, zámky, kostely a další pamětihodnosti. Najdeme tu také množství rekreačních osad, které vznikly kolem Sázavy v uplynulých desetiletích. K návštěvě láká celá řada míst. Nejprve ale něco z historie. Na trati byl zahájen provoz v roce 1901, dokončena byla v roce 1903. Šlo vlastně o dva projekty – nejprve se postavila trať Kolín – Rataje nad Sázavou – Čerčany s odbočkou do Kácova a pak navazující trať z Kácova do Světlé nad Sázavou. V dobách největší slávy zde jezdily dlouhé vlaky tažené parními lokomotivami a přeplněné zejména trampy. Dnes je provoz většinou v režii motorových vozů řady 810, jen o víkendu se zde objevují klasické vagóny tažené lokomotivou.

SÁZAVSKÝ KLÁŠTER PŘIPOMÍNÁ DÁVNOU HISTORII ČESKÉHO STÁTU

Prakticky okamžitě po odjezdu z čerčanského nádraží se trať napojuje na břehy Sázavy a jen s několika málo výjimkami bude tuto řeku sledovat až do koncové stanice. Hned druhá zastávka Zlenice vybízí k návštěvě nedaleké stejnojmenné zříceniny hradu. Leží na skalnatém ostrohu nad Mnichovickým potokem, hrad pochází z počátku 14. století. Dnes tu je



Opravená budova kácovského nádraží láká k návštěvě tohoto městečka

zachované zdivo velké věže a obytných staveb, brány a obvodové hradby se zaoblenými nárožními a příkopy. Další zastávkou může být Sázava, město spojené s dávnou historií českého státu. Zdejší klášter pochází z 11. století a patří k nejstarším v Čechách. Známý je především díky působení svatého Prokopa, který se stal jeho prvním opatem a který výrazně přispěl k šíření slovanské kultury. V roce 1785 byl klášter v rámci všeobecného nařízení

Josefa II. zrušen a přeměněn na novorenesanční zámek. Součástí areálu je nikdy nedostavěný chrám Panny Marie a sv. Jana Křtitele ze 14. století. V malebném městečku Rataje nad Sázavou stávaly původně dva hrady, níže položený Pirkštejn s mohutnou válcovou věží, palácem a plášťovou hradbou se dochoval v původní podobě, horní při okraji náměstí byl přestavěn na renesanční a barokní zámek.

ČESKÝ ŠTERNBERK JE DOMINANTOU CELÉHO POSÁZAVÍ

Jen o pár kilometrů dál proti proudu řeky leží patrně nejznámější a nejnavštěvovanější památka v celém Posázaví – hrad Český Šternberk. Budoval se postupně od 13. do 18. století, tedy od rané gotiky až po baroko. V průběhu let zaznamenal několik úprav, které ovlivnily jeho výslednou podobu. Zásadní barokní přeměnou prošel po skončení třicetileté války, kdy byly upraveny především interiéry. V roce 1751 byl přistavěn dolní zámek, kde byly umístěny byty úředníků a kanceláře. Prohlídková trasa vás zavede do bohatě vybavených a štuky zdobených reprezentačních pokojů, barokní kaple sv. Šebestiána s rokokovým oltářem nebo do snídaňového pokoje se stříbrnými figurkami. Hrad si dodnes uchoval středověký vzhled a je sídlem rodu Šternberků. Na další cestě do Zruče nad Sázavou stojí za to vystoupit ještě v Kácově, kde se momentálně opravuje barokní zámek. Nedaleko něj je pak známý pivovar Hubertus. Zruč nad Sázavou nás uvítá jednak krásně opravenou nádražní budovou a pak nepřehlédnutelnou dominantou, místním zámek. Trojkřídlý pseudogotický objekt s třípatrovou věží byl postaven v letech 1872–1878 na základech zchátralé renesanční stavby. V současnosti zde můžete obdivovat prostory připomínající poslední majitele, rodinu Schebků, včetně kaple a věže. Z jejího vrcholu je krásný výhled na starou část města, řeku Sázavu a Posázavskou dráhu. Jeden z majitelů zámku, Jan Schebek byl v 19. století významným stavitelem železničních tratí u nás.



Hrad Český Šternberk patří k nejznámějším dominantám Posázaví.



Sázavský klášter je spojený s počátky slovanské liturgie na území Čech.

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



TURECKO Kleopatřina pláž

HOTEL KAHYA

7/11/12 denní pobyty v oblíbeném hotelu odlet z Prahy all inclusive cena od 10 300 Kč po dotaci



KRÉTA Stalida

HOTEL NIKO ELEN

11/12 denní pobyty v oblíbeném hotelu odlet z Prahy snídaně (možnost dokoupení polopenze) cena od 9 300 Kč po dotaci

ČD TRAVEL

vaše cestovní kancelář

OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Změna práv pro cestující v železniční dopravě

Od 7. června 2023 vstupuje v platnost nové evropské nařízení, které upravuje práva cestujících v evropské železniční dopravě. Nové nařízení přináší posílení práv všech cestujících, zejména však osob se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace. Zároveň se usnadní přeprava jízdních kol ve vlacích.

Právo na pomoc při nastupování a vystupování z vlaků pro postižené osoby se nově vztahuje na všechny regionální a dálkové vlaky v EU. Výjimky se ruší. Minimální lhůta pro předběžné oznámení, jež mají učinit osoby, které potřebují pomoc, se zkracuje z 48 na 24 hodin.

Novou povinností dopravců je poskytnout ve vlacích místa vyhrazená pro jízdní kola a informovat o dostupné kapacitě. Obecným pravidlem jsou alespoň čtyři místa pro jízdní kola v každém vlaku.

Minimální odškodnění v případě zpoždění se nemění.

Cestující má právo podat stížnost na porušení svých práv. Nejprve zašle stížnost dopravci, který musí zareagovat ve lhůtě 1 měsíce. Pokud neobdrží odpověď nebo s ní není spokojen, může si stěžovat u příslušného vnitrostátního orgánu, kterým je v České republice Drážní úřad.

