

MODERNÍ ŽELEZNICE

GEODETI PŘICHÁZEJÍ NA STAVBU

jako první a jako
poslední ji opouštějí

02

ZÁVORÁŘSKÝM PRACOVÍŠTÍM zvoni hrana, obsluhu čeká rekvalifikace

04

S VLÁČKY SI HRAJE JAK V PRÁCI, tak ve volném čase

06



Aktuální stav
výstavby nové stanice Praha-Bubny

Dnes staveniště, za rok nová trať. Práce postupují rychlým tempem

Již přibližně rok a čtvrt se ve stanici Praha-Bubny a v úseku do budoucí zastávky Praha-Výstaviště pohybují namísto vlaků stavební stroje. Lokalita se mění k nepoznání. Výrazně pokročila výstavba čtyřkolejné stanice v Bubnech, stejně jako navazujících estakád.

TEXT **Tomáš Johánek**

Projekt modernizace železnice mezi Bubny a Výstavištěm je součástí jedné z nejvýznamnějších investic na české železnici, moderního spojení mezi centrem Prahy, Letištěm Václava Havla a Kladnem. Zatímco před rokem se hlavně odstraňovaly násypy a likvidovalo původní kolejiště, dnes už je v pokročilém stadiu výstavba nové železnice. To platí i o budoucí stanici Praha-Bubny, která cestujícím umožní přímý přestup na metro linky C i na tramvaje. Důležité také je, že nádraží je součástí plánů na vybudování budoucí nové čtvrti Bubny-Zátory. V objektu s úctyhodnými celkovými rozměry 250 x 50 metrů probíhá momentálně betonáž pohledových sloupů a stropů. Stavbaři při ní používají speciální příměsi, které zesvětlují klasický beton. Jen pro informaci

– při betonáži stropní desky v každé z pěti úrovní uloží dělníci do bednění 1 450 krychlových metrů betonu. Na novou budovu, umístěnou několik set metrů od té původní, navazují dvě dvoukolejné estakády – jedna pro trať směrem na Kladno, druhá pak pro koleje vedoucí do Kralup nad Vltavou. Nová trať na Kladno následně povede po téměř 559 metrů dlouhé estakádě přes Bubenskou ulici a naváže na ni most přes ulici Dukelských hrdinů. Ten už je na svém místě, na estakádě je kompletně dokončená spodní stavba a probíhá budování nosné konstrukce na jejich jednotlivých částech. Původní ocelový most skončil v majetku Národního technického muzea a bude vystaven v plánované expozici na Masarykově nádraží.

PŘEJEZD ČÍSLO 1 NAHRADÍ ESTAKÁDA

„Kompletní rekonstrukcí prochází Bubenská ulice, do které se o prázdninách vrátí silniční provoz. Železniční přejezd s nejmenším možným identifikačním číslem 1 nahradí mostní estakáda. Její dokončení umožní plynulejší a bezpečnější průjezd touto částí Prahy,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Estakáda nahradila bývalý násep, který rozdělával okolí pražského Výstaviště na dvě části, prostor pod ní se využije například i pro park. V okolí bubenské stanice má podle plánů vzniknout úplně nová městská část Bubny-Zátory. Na budoucí zastávce u Výstaviště probíhá výstavba nástupiště a zastřešení, pracuje se

SPOLUPRÁCE S MĚSTEM

Zajímavostí projektu je i spolupráce s hlavním městem Prahou na výstavbě stanice Praha-Bubny. V jejím těsném sousedství totiž Praha chystá výstavbu Vltavské filharmonie, koncertního sálu určeného pro symfonickou hudbu, a tak se už nyní železnice přizpůsobuje těmto plánům, aby se v budoucnu do ní již nemuselo zasahovat. I zde se počítá s maximálním odhlučněním železnice. Pro budoucí zastávku bude připraveno i vedení trati za samotnou stanicí, kde se větví do směrů na Kladno a Kralupy nad Vltavou.

i na železničním spodku a opěrných a zárubních zdech. Jelikož nová železnice povede v blízkosti bytové zástavby, bude maximálně odhlučněna s využitím absorbérů hluku a protihlukových stěn. Stavba obsahuje také lávku pro pěší, která umožní snadší přístup obyvatel Letné na budoucí zastávku Praha-Výstaviště, zároveň se zkrátí cesta do Stromovky. Zde je dokončená kompletní spodní stavba. Nosná ocelová konstrukce je ve výrobě, její instalace by měla proběhnout

do konce června. Ve spolupráci s pražským magistrátem a městskou částí Praha 7 pak vzniká asfaltová cesta pro pěší a cyklisty, která po dlouhých letech propojí Holešovice a tzv. Malý Berlín v místě Veletržní a Dělnické ulice. Pro veřejnost se otevře na konci září. Zkušební provoz vlaků na rekonstruovaném úseku začne příští rok v srpnu. Navázat by v nejbližší době měla modernizace úseku mezi novou zastávkou Praha-Výstaviště a stanicí Praha-Dejvice.



JEŠTĚ LETOS ZAČNE OPRAVA POSLEDNÍ ČÁSTI FANTOVY BUDOVY

Hledáme zhotovitele rekonstrukce poslední části Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží. Obnovou projdou vyšší patra v severní části, prakticky celá jižní část a další prostory včetně Vládního salonku. Do své původní podoby se vrátí jižní podchod. Odstraněním nepůvodní podlahy sálu nad ním vznikne vysoký prostor, jehož secesně zdobený strop bude opět viditelný přímo z podchodu. Opravovat se začne ještě letos, hotovo bude v roce 2028.

POKRAČUJE PŘÍPRAVA NOVÉHO MOSTU NA VÝTONI

Naše organizace vypsala tendr na projektanta stavby nového mostu na Výtoni. Samotné vybudování tříkolejného mostu přinese nejen zvýšení jeho kapacity, ale také opětovné zavedení traťové rychlosti 60 km/h. Obyvatelé z okolí pak ocení nižší vibrace a hluk z železničního provozu. Pro chodce vznikne další bezbariérové přemostění Vltavy, současně dojde k propojení hned několika cyklotras napříč Prahou. Výrazné zlepšení pro cestující přinese nová zastávka Praha-Výtoň, ve které bude přímý přestup na tramvaje.



DALŠÍ TRATĚ NA OSTRAVSKU ČEKÁ MODERNIZACE

Vybrali jsme projektanta optimalizace a elektrizace úseku mezi Ostravou-Kunčicemi a Frýdkem-Místkem. Samotná realizace stavby by měla začít v roce 2026 a bude znamenat další významný krok k posílení železniční infrastruktury v Moravskoslezském kraji. Projekt zahrne kompletní přestavbu čtrnáctikilometrového úseku včetně přidání druhé koleje mezi Vratimovem a Frýdkem-Místkem. Modernizace se týká i stanic Vratimov, Paskov, Lískovec a Frýdku a Frýdek-Místek, které budou upraveny pro obsluhu nákladních vlaků o délce až 740 metrů.

Geodeti přicházejí na stavbu jako první a jako poslední ji opouštějí

Jednou z velmi důležitých drážních profesí je železniční geodet. Bez něj by se žádná stavba neobešla, je nenahraditelný také při správě svěřeného majetku. Již skoro tři roky šéfuje drážním geodetům Libor Vavrečka. Zeptali jsme se ho nejen na specifika této profese.

TEXT | Tomáš Johánek



Jak vám pomáhají moderní technologie?

Díky podpoře vedení naší organizace jsme vybaveni špičkovou technikou splňující kritéria nejvyšších přesností. Ta dnes umožňuje například automatické cílení s eliminací chyby lidského faktoru, a i když měřič nebude „tyčku s GPSkou“ držet rovně, dojde k automatickému dopočítání správné polohy. Technologie udělaly za poměrně krátký čas velký skok kupředu. V SŽG využíváme i technologie laserového skenování, kterými jsme schopni podle typu zařízení pořídít stovky tisíc až jednotky milionů bodů za vteřinu. To s sebou ale přináší velmi vysoké nároky na hardware i software zpracovatelů. Technologie hromadného sběru dat laserovým skenováním je vysoce efektivní, ale při nekvalifikovaném použití nastávají obrovské chyby, nepřijatelné pro provozovanou dopravní cestu. Proto ji musíme ověřovat nezávislými metodami. Ve spolupráci s HZS Správy železnic také v posledním roce využíváme bezpilotní snímání pomocí dronů a od této technologie si do budoucna hodně slibujeme. Moderní vybavení získají postupně podle finančních možností všechna naše pracoviště.

Co je vůbec úkolem železničních geodetů?

Základním posláním Správy železniční geodézie (SŽG), která zastřešuje drážní geodety, je zajištění funkce autorizovaného zeměměřičského inženýra ve všech fázích přípravy a realizace staveb. Vykonnáváme speciální geodetická měření osy koleje, provádíme kontrolní měření po práci externích firem a kontrolu jejich dokumentací, zajišťujeme mapové podklady pro přípravu staveb a po jejich realizaci kontrolujeme skutečné provedení stavby vzhledem k projektu. Jsme správci a poskytovateli prostorové polohy koleje a dat o staničení, dodáváme data do geografických informačních systémů a také plníme za naši organizaci zákonné povinnosti v poskytování geografických dat. V neposlední řadě jsme odbornou službou při správě nemovitého majetku a při majetkoprávních činnostech, jako jsou třeba pozemkové úpravy, šetření hranic dráhy nebo tvorba geometrických plánů či věcných břemen.

provedení staveb. U opravných akcí pro oblastní ředitelství často provádíme kompletní službu včetně samotných projekčních prací.

Jak vůbec vypadá práce železničního geodeta?

Při sběru dat pracujeme téměř výhradně za provozu, celý kalendářní rok, a pokud to technologie měření umožní, tak i při všech povětrnostních podmínkách. Vždy je to závislé na potřebách našich „zákazníků“, kterými jsou zejména správy tratí a stavební správy. Práci železničního geodeta v rámci oboru zeměměřičství charakterizují specifické požadavky na výslednou vysokou přesnost, a tak budujeme a udržujeme i vlastní geodetické základy prostřednictvím fyzických bodů stabilizovaných v terénu – tzv. železniční bodové pole. V tuto chvíli spravujeme přibližně 112 tisíc bodů, které jsou základem pro všechny geodetické práce na železnici.

V současné době připravujete projekt digitální technické mapy železnice. Můžete ho přiblížit?

Svým rozsahem se jedná o ojedinělý projekt, jehož cílem je také zrychlit přípravu staveb. Do poloviny tohoto roku bude zmapováno téměř 2200 kilometrů území kolem železnice, do roku 2030 nás čeká přeměření dalších zhruba 6700 kilometrů, kde již máme mapové podklady ve starších datových modelech. Zároveň se vyhledávají a zaměřují podzemní sítě technické infrastruktury v délce přibližně 5000 kilometrů a dalších 25 000 kilometrů sítí se vytěžuje z analogových a digitálních dokumentací, které dohledali naši

odborní správci technické infrastruktury na OŘ a SŽT. Jedná se opravdu o rozsáhlý digitalizační projekt, na kterém pracuje poměrně velké množství zaměstnanců Správy železnic a SŽG je pověřena jeho koordinací a vedením.

Jak funguje spolupráce geodetů s jinými odbory Správy železnic?

Dá se říct, že spolupracujeme se všemi odbory GR na úseku modernizace i provozuschopnosti. Jsme partnery všech organizačních jednotek, nejvíce ale kolegů z oblastních ředitelství, kterým vycházíme maximálně vstříc při jejich potřebách. Kromě běžných činností provádíme například monitoring nestabilních úseků, zajišťujeme podklady pro práce automatických strojních podbíječek nebo vyhodnocujeme umístění spadlých stromů při mimořádnostech vzhledem k vlastnímu pozemku. Nově také zaměřujeme budovy pro tvorbu projektů i pro doplnění chybějící dokumentace a pro pasportizaci, navíc jsme připraveni kontrolovat kubatury při zemních pracích na investičních stavbách nebo poskytujeme podklady pro technologické stavby ETCS.

Jaký je zájem o práci železničního geodeta?

Jsem přesvědčený, že se jedná o poměrně prestižní práci v rámci našeho zeměměřičského oboru. Nároky na znalosti jsou na naše zaměstnance poměrně vysoké, a proto věnujeme hodně energie celoživotnímu vzdělávání a rozšiřování mezioborových znalostí (železniční svršek, podmínky práce traťových strojů). Někomu to motivuje, ale pro jiného to může být naopak stresující. Také nové technologie a změny v procesech v rámci digitalizace přinášejí nové nároky na naše zaměstnance, ale i s tím si musíme umět poradit. Na závěr bych ještě doplnil, že SŽG kromě železničních geodetů zaměstnává také geoinformatiky a několik projektantů. Ti kteří jsou pro naši činnost již nepostradatelní a jsou nedílnou součástí celkové služby, kterou poskytujeme našim oblastním ředitelstvím.

ING. LIBOR VAVREČKA

Ředitel Správy železniční geodézie

Rodák z Olomouce vystudoval tamní slovanské gymnázium a následně Fakultu stavební VUT v Brně, obor geodézie-kartografie. Na dráze začal pracovat v roce 1999 ještě jako student na pozici figurant – pomocné práce v geodézii. Po ukončení studia nastoupil na SŽG Olomouc na pozici geodet-kartograf a od roku 2009 byl vedoucím oddělení inženýrské geodézie. V letech 2016 až 2021 pracoval na GR v oddělení hlavního geodeta dráhy. Od prosince 2021 působí v současné pozici.



MODERNÍ ŽELEZNICE

Vydavatel Správa železnic, státní organizace
Adresa redakce Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1

Kontakt redakce@spravazeleznic.cz
Šéfredaktor Tomáš Johánek
Vedoucí projektu Kateřina Matásková
Grafická úprava Sevenart s.r.o.
Výroba a distribuce České dráhy,
Tiskárna Olomouc

Náklad 5 000 výtisků měsíčně
Evidenční číslo MK ČR E 20966
Neoznačené fotografie archiv Správy železnic

Nová kampaň varuje před pokládáním předmětů na koleje

Od začátku roku roste počet případů, kdy si zejména děti a mládež pletou koleje s hřištěm. Pod vlivem výzev na sociálních sítích stále častěji ohrožují bezpečnost provozu pokládáním předmětů na koleje. Vážné následky přitom hrozí jim i cestujícím ve vlaku.

Před dopady takového chování varuje naše nová bezpečnostní kampaň „Koleje nejsou hřiště!“ Jen za první čtvrtletí letošního roku šlo o 20 případů pokládání předmětů na koleje. Pokračování tohoto trendu by znamenalo téměř dvojnásobný nárůst oproti počtu incidentů v předchozích dvou letech. Konkrétně za loňský rok jich evidujeme 53, o rok dříve se pak stalo 38 případů.

Takové chování, klasifikované jako trestný čin, může způsobit i vykojení vlaku

nebo vysokou hmotnou škodu, která se poté vymáhá po pachatelích. V případě nezletilých osob samozřejmě hradí vzniklou škodu jejich rodiče. Proto apelujeme právě na ně, aby upozornili své děti, že obsah na sociálních sítích je jedna věc, ale napodobování či šíření riskantních výzev přináší mnohdy fatální následky. Doplatit na ně mohou nejen strojvedoucí a cestující ve vlacích, ale i samotní aktéři nebezpečné zábavy a jejich nejbližší.



Moderní železnice



Modernizace vsetínské stanice míří do finále

Ve Vsetíně se slavnostně otevřel společný odbavovací terminál pro železniční a autobusovou dopravu. Cestující na nádraží mohou také naplno využívat nový podchod k jednotlivým nástupištím. Modernizace celé stanice, která začala v závěru roku 2021, skončí letos v prosinci.

Vsetín je dalším příkladem, že se i v našich podmínkách daří propojovat různé druhy dopravy budováním společných terminálů. Zlepšování přestupních vazeb je jednou z cest ke kvalitnější veřejné dopravě, čímž se zvyšuje její atraktivita pro širokou veřejnost. Jedním z hlavních cílů projektu byla náhrada stávajících nástupišť s úrovnovým přístupem přes koleje. Nová jsou dostatečně široká a zastřešená. Cestující se díky jejich výšce dostanou pohodlně přímo do vlaku. Pro bezpečný příchod jsme vybudovali podchod

s výtahy na jednotlivá nástupiště. Začíná už v obchodním domě Smetanka a prochází pod celým kolejištěm, aby propojil městské části na obou stranách stanice.

Stavební práce se ve Vsetíně soustředily na přestavbu celé stanice a také navazujícího úseku do zastávky Ústí v Vsetína. Z hlediska bezpečnosti bylo důležité zrušení přejezdu přímo ve stanici, auta už mohou využívat novou silnici a most přes říčku Rokytenku. Namísto dosavadního přechodu ve Štěpánské ulici vznikl podchod, který ústí do ulice U Křivaččárny.

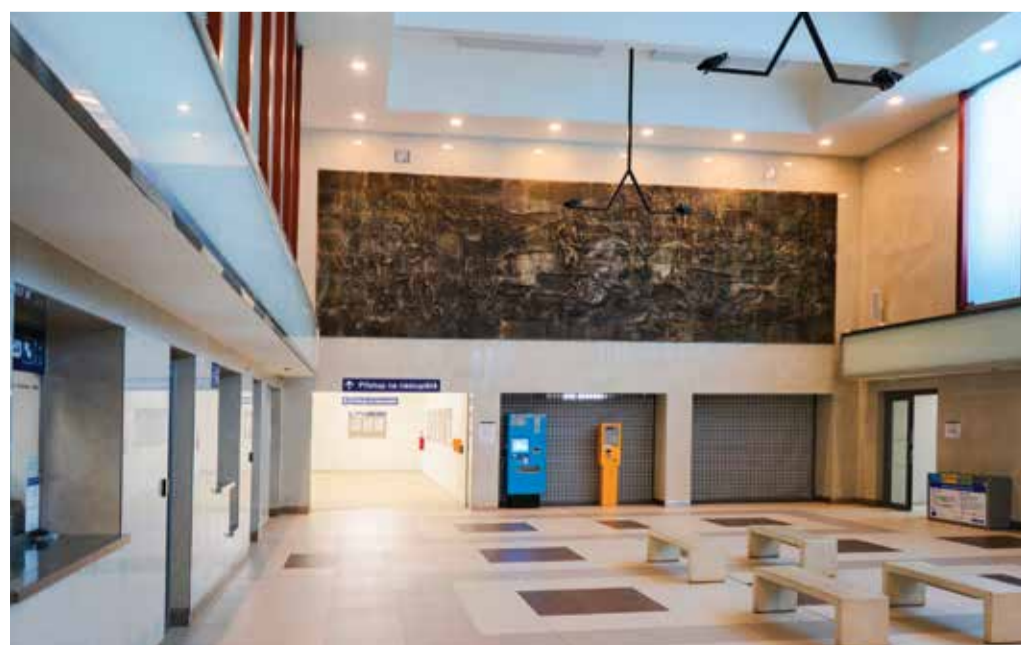
Startuje modernizace vítkovické nádražní budovy

V Ostravě-Vítkovicích se rozbíhá oprava tamní nádražní budovy. Rozsáhlá rekonstrukce památkově chráněného objektu z roku 1967 zahrnuje jak obnovu vnějších částí, tak interiéru. S ohledem na celkové využití objektu se navíc přizpůsobí dispozice vnitřních prostor současným potřebám.

Modernizace se zaměří mimo jiné na výměnu oken, která budou esteticky odpovídat původní architektuře. V souladu s požadavky památkářů se obnoví i interiéru. Zachovány zůstanou stávající materiály, a především umělecká výzdoba. Nové uspořádání navíc poskytne prostory pro kanceláře, obchody, služby i klimatizovanou čekárnu pro cestující. Součástí projektu je také zlepšení

přístupnosti pro osoby s omezenou pohyblivostí a instalace moderního orientačního a informačního systému.

V úzké spolupráci s městskou částí Ostrava-Vítkovice se obnovy dočká také plocha před samotným nádražím. Cestujícím usnadní přístup dostatek parkovacích míst, která nabídnou i nabíjecí stanice pro elektromobily a elektrokola.



Zrekonstruovaná budova v Berouně nabídne více služeb pro cestující

Slavnostního otevření se dočkala i opravená nádražní budova v Berouně. Stavbaři provedli celkovou obnovu tří vzájemně propojených objektů, a to odjezdové haly, administrativní budovy a provozních prostor.

Ve veřejně přístupné části objektu došlo ke změně dispozic, což umožnilo rozšíření počtu komerčních jednotek. Cestující ocení také celkové zlepšení prostředí nebo moderní informační systém. Práce v Berouně navázaly na předchozí modernizaci kolejí, nástupišť a podchodu. Renovací prošly

prostory pro cestující i zázemí stávajících provozů. Práce zahrnovaly novou fasádu a její zateplení, výměnu oken a dveří, úpravu povrchů podlah, stěn a stropů a také celkovou opravu střechy. V celém komplexu budov se osadil nový systém chlazení a výměny vzduchu.

Závorářským pracovištěm zvoní hrana, jejich obsluhu čeká rekvalifikace

S postupující modernizací mizí ze železnice zástupci profesí, bez kterých by provoz vlaků byl ještě před pár lety nemyslitelný. Patří mezi ně například závoráři, na celé síti zbývají poslední čtyři jejich stanoviště. Tři z nich jsou v provozním obvodu Liberec.

TEXT | Tomáš Johánek

Vlaky mezi Mimoní a Libercem jezdí již více než sto let. Téměř stejnou dobu funguje i mechanické zařízení ve Velkém Valtínově a Pertolticích pod Ralskem, pomocí kterého se ručně ovládají závory na nedalekých přejezdech. Nejprve pár základních informací od Václava Homoly, náměstka přednosty provozního obvodu Liberec. Právě v tomto obvodu se obě navštívená pracoviště nacházejí: „Závorářské stanoviště je specifické tím, že tady závorář vykonává veškeré úkony ručně na mechanických přejezdových zabezpečovacích zařízeních. Ta na trati mezi Českou Lípou a Libercem pamatují začátky provozu, v blízké době ale zmizí. Připravuje se totiž revitalizace trati, v rámci které je nahradí moderní zabezpečovací technika.“

PŘESNÝ POČET OTÁČEK SE MUSÍ DODRŽET

Práce závorářky je zdánlivě jednoduchá a monotónní. Zazvoní telefon od výpravčího ze sousední

stanice, závorářka předpisově přijme informaci o jízdě vlaku a jde obslužit přejezdové zařízení. To už tak jednoduché není, protože obsluha závor vyžaduje přesný počet otočení klikou, a to ještě správným tempem. Jinak se zařízení zablokuje a může nastat problém. Bez patřičného grifu se závory ovládat nedají, což je mimo jiné i pojistka proti neoprávněné manipulaci s klikou. To vše se opakuje několikrát za hodinu, nahoru a dolů. Velkým Valtínovem projede denně necelá třicítka vlaků. Jednou ze zdejším závorářek je Andrea Sommerová, která tu pracuje již od roku 2017. Podle jejích slov je to práce odpovědná, ale klidná. „Usem technický typ, obdivuji toto stoleté zařízení, které stále funguje téměř bez poruch,“ říká. V rámci jejich pravidelné pracovní doby se střídají denní a noční směny. Konec mechanických závor, který se blíží, ji bude mrzet, ale život půjde dál. „Zatím nemám představu, co budu dělat, až to tady skončí. Ráda bych



si udělala odbornou zkoušku na výhybkáře nebo signalistu, případně kurs na výpravčí,“ dodává.

MECHANICKÉ ZÁVORY SE SPOUŠTĚJÍ DŘÍVE PŘED PŘÍJEZDEM VLAKU

O kousek dál směrem k České Lípě je zastávka Pertoltice pod Ralskem s budovou typickou pro tuto trať – červená barva a neomítnuté cihly. Zdejší závorám vládne spolu se svými kolegy a kolegyněmi Eva Konášová. Ta dělá na dráze už 35 let a za tu dobu prošla různými profesemi, byla i průvodčí. Na svém současném místě je od roku 2016, kdy se zrušilo závorářské stanoviště v České Lípě na Střelnici. „Baví mě

a železniční nostalgie. Až se to tady zruší, půjdu dál, naučím se něco dalšího,“ bere sportovně blížící se konec mechanických závor. Upozorňuje také na jednu jejich zvláštnost. Musí se totiž stahovat mnohem dříve, než jdou dolů závory automatické. Děje se tak kvůli bezpečnosti, aby se v případě mechanické poruchy stihlo zavolat výpravčím, kteří by následně uvědomili strojvedoucího. Vlak by pak projížděl nechráněným přejezdem s opatrností a dával by houkačkou návštěv Výstraha. Zvednutím závor její práce nekončí. Musí do drážní knihy zapsat průjezd vlaku a ohlásit to výpravčímu v následné stanici po směru jízdy. A tak to jde den za dnem, noc za nocí v každé roční době, za každého počasí.



Mapové portály jsou součástí komunikace přípravy VRT s veřejností

Naše státní organizace spustila další mapový portál týkající se přípravy budoucích vysokorychlostních tratí na území ČR. Je už pátý a tentokrát se týká úseku VRT Poříčany – Světlá nad Sázavou. Všechny portály jsou veřejně přístupné na adrese www.vrtyky.cz.

TEXT | Tomáš Johánek

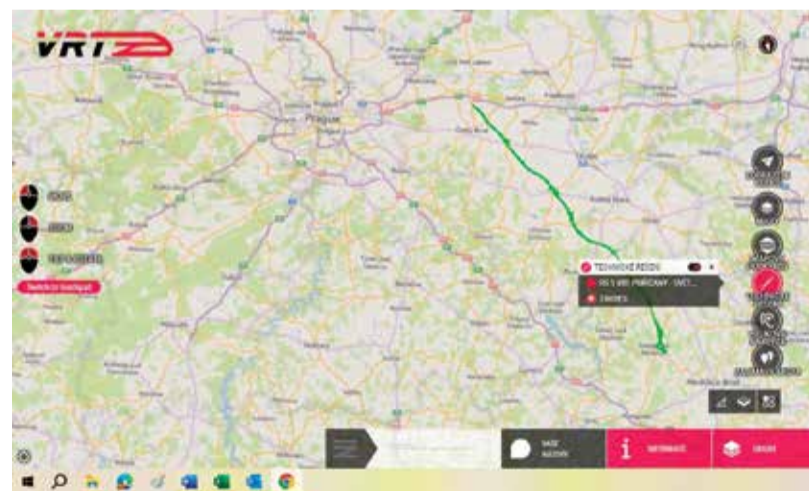
Mapové portály přehledně zobrazují plánovanou trasu zasazenou do mapových podkladů. Jejich návštěvníci mohou pomocí jednoduchého systému klást dotazy či připomínky přímo k místům, která je zajímají. Odpovídat na ně budou odborníci ze Správy železnic. Portály uživatelům umožňují zobrazit různé typy podkladových map

včetně katastrálních nebo hlukových, což pomáhá rozlišit jednotlivé prvky infrastruktury, jako jsou silnice, mosty nebo tunely, a zobrazit plánovanou trasu v terénu.

„Portál především umožňuje veřejnosti přímou komunikaci s našimi odborníky. Lidé jednoduše vidí, kudy by trať měla vést a jak se dotýká jejich vlastních či třeba

obecních pozemků. Usem přesvědčený, že tímto krokem posilujeme dialog s veřejností a zvyšujeme transparentnost celého procesu přípravy a výstavby VRT,“ popisuje ředitel Stavební správy vysokorychlostních tratí Jakub Bazgier.

Komunikace s veřejností nejen prostřednictvím mapových portálů je klíčovou součástí přípravy



výstavby VRT u nás. V letošním roce se chceme více soustředit především na setkávání se s veřejností na Vysočině a ve středních Čechách, navštívíme ale i další regiony, jichž se dotknou budoucí VRT. Například na plánované trase mezi Drážďany a Prahou se objevíme každý měsíc v jiném městě, využívat budeme i náš

VRTmobil. Představíme benefity, které vysokorychlostní železnice přinese, rámcově se dotkneme plánů na budoucnost. Zájemci dostanou prostor pro své dotazy, k dispozici jim budou naši kolegové a další odborníci. Termíny setkání průběžně doplňujeme do kalendáře zveřejněného na stránce www.vrtyky.cz.

Švestková dráha dostala šanci na druhý život

Dnes populární Švestková dráha bývala tuctovou lokálkou. Její vznik spadá do období budování tzv. svépomocných místních drah garantovaných zemí, kterých bylo jen v Čechách mezi lety 1895 až 1910 zprovozněno 33 o délce 1094 kilometrů.

TEXT **Marek Binko**

Boom stavby těchto drah umožnil zemský zákon „o zvelebení železnicí nižšího řádu“ ze 17. prosince 1892, který přidělil potřebné pravomoci Zemskému výboru Království českého. Ten měl zajistit finanční podporu výstavby drah prostřednictvím garancí zúročení a úmoru půjčky a případně i garancí zúročení vydaných prioritních akcií. V případě Švestkové dráhy z Čížkovic do Obrnic přispěli místní zájemci (tzv. interesenti) zhruba 28 procenty kapitálu, 70 procent byla půjčka ručená Královstvím českým, necelá dvě procenta pak tvořil příspěvek rakouského státu. Trať dlouhá 36 kilometrů se pod Českým středohořím

začala stavět v roce 1897, zprovozněna byla 19. prosince 1898. V Čížkovicích navazovala na trať Společnosti státní dráhy (StEG) z Lovosic do Libochovic z roku 1882 a v Obrnicích se připojila do železničního uzlu, který tu vytvořila v roce 1872 Plzeňsko-břeženská (EPPK) a Pražsko-duchcovská dráha (PDE). Důvodem ke stavbě lokálky byla především obsluha zemědělského regionu, právě od pěstování švestek získala dráha svou přezdívku, a také doprava dělnictva na Mostecko. Provoz do roku 1918 zajišťovaly Císařsko-královské státní dráhy (kkStB) na účet vlastníka. V roce 1925 byla dráha zestátněna a od roku 1933

jsou zde na osobní vlaky nasazovány motorové vozy. V 60. letech tudy začaly jezdit průběžné nákladní vlaky z Mostu do Lovosic, aby se vyhnuly přetíženému uzlu v Ústí nad Labem.

NEJMODERNĚJŠÍ LOKÁLKA NA ČESKÉ ŽELEZNIČNÍ SÍTI

V letech 1982 až 1987 byl z důvodu sesuvu půdy vyloučen úsek Třebenice – Třebívlice a na stole byla i možnost zrušení dráhy. S nástupem jízdního řádu 2007/2008 se na celé Švestkové dráze zastavil provoz pravidelných osobních vlaků v rámci širší redukce objednávky dopravy Ústeckého kraje na málo vytižených železničních

trati. Již v létě 2008 se sem ale vrátil sezónní turistický provoz. V roce 2014 byla trať jako nepotřebná nabídnuta státem k prodeji a v roce 2016 ji zakoupil výrobce zabezpečovací techniky AŽD Praha s cílem vybudovat zde zkušební polygon pro zabezpečovací zařízení a obnovit provoz pravidelných osobních vlaků. Nový majitel trať zásadně zmodernizoval a s jízdním řádem 2019/2020 zavedl pravidelný provoz vlaků linky U10 Litoměřice horní nádraží – Most. Obyčejná lokálka na zrušení se tak změnila v naprosto unikátní regionální dráhu nabitou moderními technologiemi, sloužící nejen návštěvníkům tohoto kouzelného regionu, ale i místním obyvatelům.

Co se děje v regionech

POSÁZAVSKÝ PACIFIK JE PŘIPRAVEN NA NÁPOR TURISTŮ

Poslední květnový den skončila výluka na trati Čerčany – Samechov – Sázava. Tento poslední úsek tzv. Posázavského pacifiku ve správě OŘ Praha prošel kompletní opravou.

Během přerušení provozu se vyměnily pražce a kolejnice, vyčistilo kolejové lože, upravily nástupiště a přejezdy. Zmizel také poslední úsek, kde ještě nebyla použita bezстыková kolej, jízda vlaků tak bude výrazně příjemnější. Opravou prošly i koleje a výhybky ve stanicích Samechov a Hvězdovice. Důležitými pracemi byly i úprava geometrické polohy koleje a odvodnění trati. Výlukově se akce spojila s rekonstrukcí mostů v Sázavě. Trať je nyní připravena na každoroční nápor turistů a vodáků v nadcházející letní sezóně.



UNIKÁTNÍ STROJ URYCHLIL OPRAVU MEZI VIMPERKEM A BOHUMILICEMI

V rámci opravných prací na trati mezi Strakoncem a Vimperkem nasadila správa tratí České Budějovice unikátní obnovovací stroj SUZ 500. Vzhledem k nutnosti kompletní výměny kolejového roštu ve směrově a polohově složitém traťovém úseku Bohumilice v Čechách – Vimperk bylo použito strojní linky nejoptimálnějším řešením.

Výjimečnost tohoto stroje spočívá v možnosti souvislé práce v obloucích s extrémně malým poloměrem. Více než 60 metrů dlouhý a přes 211 tun vážící technické zařízení umožňuje současnou demontáž starých a pokládání nových pražců včetně výměny kolejnic. Jeho pracovní tempo se pohybuje okolo 200 metrů za hodinu. Za desetihodinovou směnu tak zvládne kontinuální výměnu kolejového roštu na úseku dlouhém až dva kilometry. To odpovídá 3334 pražcům a 4000 metrům kolejnic.

V tomto konkrétním případě zvládl stroj obnovu pěti úseků za tři dny, a to včetně přeprav a příprav do pracovních poloh. Jeho extrémní produktivita tak velkou měrou přispěla k zvládnutí velkého objemu prací při dodržení daného harmonogramu.



PROBĚHLA OBNOVA ČÁSTI TRATI MEZI TURNOVEM A LIBERCEM

Během dubnové výluky v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Liberec probíhala sanace skalního zářezu i údržbové práce na trati. Pro zajištění stability skalních svahů zářezu bylo nezbytné provést opatření, která minimalizují riziko eroze hornin a jejich odpadávání do prostoru provozované koleje.

Prvním krokem bylo odstranění porostu a vzrostlých stromů, očištění skalního masivu, odbourání uvolněných hornin a odvoz vzniklého odpadu. Následovalo ukotvení vybraných skalních bloků pomocí tyčových ocelových prvků a vrtání kotev do skalních stěn pro uchycení záchytných sítí. Další práce na skále, jako je vyplnění skalních puklin a spár cementovou maltou a umístění záchytných sítí, budou probíhat po výluce již za běžného provozu až do konce června. Během těchto prací na provozované koleji bude zavedena pomalá jízda 30 km/h.

Kvůli přívalovým deštům bylo během této výluky zapotřebí strojně vyčistit kolejové lože poblíž zastávky Rádlo, která leží v traťovém úseku Rychnov u Jablonce nad Nisou – Jeřmanice. Opravila se geometrická poloha a upravila upínací teplota bezстыkové koleje. V celém vyloučeném úseku došlo k odstranění defektoskopických vad kolejnic prostřednictvím vložení nových kolejnic nebo kolejnicových vložek a jejich zavaření aluminotermickými svary. Tyto opravné práce jsou klíčové pro udržení bezpečnosti a spolehlivosti frekventované železniční trati na Liberecku.

ÚSTÍ NAD LABEM

2. dubna

Ve večerních hodinách vykolejil při posunu ve stanici Ústí nad Labem západ nákladní vůz řady Habbillns na výhybce číslo 52. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 950 tisíc Kč.

OLOMOUC – BLATEC

8. dubna

Odpoledne se na přejezdu mezi stanicemi Olomouc hlavní nádraží a Blatec střetl Os 3731 s cyklistou, který byl smrtelně zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc Kč.

PRAHA-KRČ

9. dubna

Odpoledne se ve stanici Praha-Krč srazil vlak Mn 85122 s bagrem, který měl pracovat ve vedlejší vyloučené koleji. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 500 tisíc Kč.



MORAVSKÝ PÍSEK

14. dubna

V Moravském Písku se ráno srazil Pn 54695 s manipulačním vozíkem VM 500 AL. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 350 tisíc Kč.

ČERČANY – BENEŠOV U PRAHY

16. dubna

V nočních hodinách najel mezi Čerčany a Benešovem u Prahy Os 2501 na vyvrácený strom, který zároveň poškodil trolejové vedení. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 730 tisíc Kč.

GREŠLOVÉ MÝTO

19. dubna

Odpoledne se na přejezdu v obvodu stanice Grešlové Mýto střetl Os 24834 s osobním automobilem Citroën Saxo. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc Kč.

LUKA NAD JIHLAVOU – JIHLAVA

21. dubna

Na přejezdu mezi stanicemi Luka nad Jihlavou a Jihlava se odpoledne střetl Sp 1934 s osobním automobilem Ssangyong Rexton. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 350 tisíc Kč.



MĚLNÍK

25. dubna

V Mělníku odjel dopoledne Os 6404 na 1. traťovou kolej, kde se již nacházel Os 6405, který odjel ze stanice Liběchov. Vlaky byly zastaveny funkcí Generální stop vyslanou výpravčím. Nikdo nebyl zraněn, hmotná škoda nevznikla.

S vláčky si hraje jak v práci, tak ve volném čase

Jízdní řád je doslova biblí všech železničářů, jeho příprava zabere vždycky rok času. Naším kolegům, kteří se na celém složitém procesu podílejí, šéfuje Alexandr Vrtěl. Jeho cesta na železnici byla poměrně jednoduchá, pracoval na ní už za studií a zůstal jí věrný dodnes.

TEXT | Tomáš Johánek

Jak dlouho působíte ve Správě železnic? Jaká byla vaše cesta na současnou pozici?

Na železnici jsem od roku 1994, od promoce na Vysoké škole dopravní v Žilíně. Nastoupil jsem jako technolog v Nymburce, kde jsem už předtím při škole pracoval na dopravních pozicích jako průvodčí, operátor i výpravčí. Po dvou letech, když vznikala pracoviště sestavy jízdního řádu výpočetní technikou, jsem dostal nabídku jít pracovat na pražské oddělení a už jsem zde zůstal.

Přál jste si vždy pracovat na železnici? Čím jste chtěl být v dětství?

Popelářem, jako každý kluk. Později mne nadchly, asi také jako každého kluka, vlaky. S pradědou jsem chodil na nádraží a zažil jsem ještě Ušaté v osobní dopravě a Čtyřkoláky na manipulačních vlcích. K Vánocům jsem dostal vláčky a bylo rozhodnuto. Pak přišlo takové období, kdy jsem, asi zase jako každý kluk, chtěl být strojvedoucím, dokonce studium na vysoké škole jsem začal na oboru elektrická trakce. Postupně jsem si však uvědomoval, že mě spíš zajímá, proč ta lokomotiva má odtáhnout tenhle vlak zrovna v 10:24, proč ne v nějakou jinou dobu? Jaký je vlastně smysl toho, že ten vlak jede zrovna v tuhle dobu a odtud tam? Tak jsem změnil dres a od lokomotiv přešel k řízení provozu.

Co pro vás znamená železnice? Celoživotní fenomén.

Jaké jsou vaše hlavní pracovní cíle v letošním roce? Na čem pracuje odbor, který vedete?

My na jízdním řádu jsme nudní: pořád dokola děláme to samé, celý rok vyplýváme jízdní



řád, který bude platit příští rok. A když ho vyplýváme, tak začínáme znova dalším rokem. Takže letošní pracovní cíl je zdárně dokormidlovat naši pracovní loď k vydání jízdního řádu 2025.

Proč trvá příprava jízdního řádu tak dlouho?

Je to velmi složitý proces. Se svými požadavky přicházejí organizátoři osobní dopravy, což jsou jednotlivé kraje v případě regionálních vlaků a Ministerstvo dopravy v případě dálkové dopravy. Dopravci předkládají požadavky na provoz komerčních vlaků. Vše se musí sladit mezi sebou ať už z důvodu vytváření přípojností mezi dálkovou a regionální dopravou, tak i třeba z důvodu obsazování vhodných tras v jízdním řádu. Do toho všeho

vstupují provozovatelé drah a informují hlavně o předpokládaných stavebních pracích s největším dopadem na plány objednatelů a dopravců. Nesmíme také zapomenout na koordinaci jízdních řádů se sousedními železničními správami. Zkrátka práce na celý rok.

Jaké jsou vaše koníčky? Čemu se věnujete ve svém volném čase?

Ve volném čase cestuji, ideálně do míst, kde jsou zajímavé železnice nebo dobrá vinařství. Také si hraji s vláčky – jsem členem modelářského klubu, vždycky si na prodloužený víkend pronajmeme nějakou tělocvičnu a tam si hrajeme na „staré dobré ČSD“. Manželka mě v tom podporuje, neboť jak říká, dospělý chlap, který si hraje s vláčky, je mimořádně neatraktivní pro jiné ženy.

Z Mariánské skály se mohl řídit i provoz vlaků

Při návštěvě Ústí nad Labem si nelze nevšimnout mohutné skály, která se tyčí do výšky přibližně 130 metrů nad hladinu Labe a vede pod ní trať z tohoto krajského města do Děčína. Mariánská skála skrývá ve svém nitru bunkr, odkud se mohl řídit i provoz na železnici.

TEXT | Ivana Canincová

Řadu návštěvníků v okolí této skály by při pohledu na ni možná zajímalo, k čemu slouží zvláštní vstupy do jejího nitra. „Stejnou otázku jsem si kladl i já. Na četných hodinách civilní obrany jsme nacvičovali odchod do krytu, co má obsahovat úkrytové zavazadlo a jak se v krytu chovat. Jediné, co nám neřekli, kde ho máme vyhledat. Ale aby bylo výchově učiněno zadost, vždy byl uveden příklad krytu v Mariánské skále, o tom každý přeče ví, je tam i velká nemocnice. To byla školní léta v osmdesátých letech,“ vzpomíná ředitel OŘ Ústí nad Labem Martin Kašpar.

Historie krytu sahá zřejmě až do období tzv. třetí říše, kdy se začal budovat silniční tunel, který měl propojit centrum města s Krásným Březnem. Smyslem bylo mimo jiné zajistit důležité spojení i v dobách, kdy rozvodněné Labe zalilo nábřežní komunikaci.



Jenže zanedlouho říše najela na válečnou výrobu a stavba byla zastavena. Do skály byly vyraženy dvě kolmé chodby, navzájem propojené další chodbou v ose budoucí komunikace. Bezpečného prostoru se pak využilo k úkrytu obyvatel před spojeneckými nálety v dubnu 1945, krátce zde fungovalo i nouzové rozhlasové vysílání. Co se odehrálo následně, zatím známo není, ale pravděpodobně od padesátých let minulého století se nedokončený tunel využil pro vybudování chráněného pracoviště pro řízení dopravy. V případě ohrožení se sem měl uchýlit dispečerský a řídicí aparát z dnešní budovy ve Vojtěšské ulici a pokračovat v řízení dopravy. Nejednalo se však o nějaké „skalní“ CDP, dispečerů pro jednotlivé tratě telefonicky komunikovali s výpravčími ve stanicích. Zařízení bylo opuštěno pravděpodobně na konci 90. let minulého století.

Studentská konference nastínila vize české železnice v blízké budoucnosti

Unikátní prostory Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží přivítaly účastníky už 9. ročníku studentské konference Správy železnic. Ta se tentokrát s mottem **Příští stanice Budoucnost** zabývala současnými výzvami, které hýbou českou železnici.

TEXT **Eva Rubešová**



U jaký zabezpečovač bude na vysokorychlostních tratích? Kde všude se plánuje nasadit ETCS a jaké typy či verze? Umožní zavedení vyšší provozní rychlosti na stávajících tratích? Kdy se sevezeme po první „vrtce“? Jak probíhají jednání s občany, kterých se novostavba týká? To byly hlavní otázky studentů, na které jsme společně přinášeli odpovědi v rámci konference organizované pravidelně každý rok právě pro budoucí dopravní odborníky. Naším cílem je vtáhnout mladé lidi do světa železnice a zapojit je do vnímání železniční dopravy jako jedinečného smysluplného, ekonomického a ekologického způsobu veřejné dopravy. Kromě na první pohled konvenčních a technických dotazů nechyběly ani

ty z blízké budoucnosti, jako například: Kdy se dočkáme plně autonomní železnice? Jak lze využít umělou inteligenci v zabezpečení a řízení provozu, ale i v modernizaci železniční infrastruktury? Jaké zkušenosti má správce železnic s pocitovou mapou během přesvědčování široké veřejnosti o výhodách vysokorychlostní železnice? Zastoupeny byly i otázky z kategorie konspirace: Pokud by se nepodařil odkup nějakého pozemku, zastavil by se projekt VRT? Nebo: Co by se muselo stát, aby se zastavil projekt „vrtka“?

STUDENTI SI VYZKOUŠELI I PREZENTACI SVÉ PRÁCE

Interaktivní studentská konference měla dvě části – přednáškovou



a workshopovou. Studenti se tak během celého dne měli možnost aktivně zapojit. K dotazování využili aplikaci slido nebo se ptali přímo v panelových diskuzích. Během workshopu se rozdělili do čtyř týmů a pod vedením zkušených mentorů inovativně řešili zadané úkoly. Svě výstupy navíc odprezentovali před ostatními neotřelou formou, někteří k jejich přesvědčování zvolili třeba i vtipnou scénku. Letos se akce zúčastnilo 50 vysokoškoláků, převážně z partnerských vysokých škol a univerzit technického zaměření. Nemohli chybět zejména studenti ČVUT, pardubické univerzity a Vysokého učení technického v Brně. Ti se společně s organizátory a řečníky postarali o neopakovatelnou

atmosféru a jedinečný zážitek z celé konference. Na celkovém dojmu měly lví podíl i prostory, akce se totiž konala v nově zrekonstruované secesní Fantově budově.

VYBRANÉ STUDENTY ČEKÁJÍ I ODBORNÉ STÁŽE

Vybraní účastníci se nyní můžou těšit na technický workshop, který se už tradičně koná na konci roku. Osm vyvolených se pak bude moct zúčastnit odborných stáží ve Správě železnic. Co je budoucnost české, potažmo evropské železnice? Jsou to právě studenti technických škol, kteří se zapojují do modernování toho, jak bude železniční doprava vypadat, komu bude sloužit a jak bude veřejností vnímána.

Studenti si prohlédli modernizaci železnice ve Vlkově u Tišnova

Spolupráce se studenty je pro Správu železnic jednou z klíčových činností; právě mezi nimi se totiž zcela jistě vyskytují naši budoucí kolegové. Vedle exkurzí na zajímavá pracoviště prezentujeme zástupcům mladé generace také některé probíhající stavby.

TEXT **Monika Hlávková**

Tentokrát jsme studenty Střední průmyslové školy stavební akademika Stanislava Bechyni z Havlíčkovy Brodu pozvali na dvě stavby v okolí stanice Vlkov u Tišnova. Konkrétně se jedná o rekonstrukci samotné stanice a pak o modernizaci navazujícího úseku do Křižanova. Stavba probíhá za zcela zastaveného provozu na havlíčkovobrodské trati, což možnost exkurze výrazně

usnadnilo. Studenti získali během pár desítek minut, které zde strávili, nejen praktické poznatky, ale i inspiraci pro svou budoucí profesní dráhu.

Na začátku exkurze se mluvilo o bezpečnosti při práci a pohybu v kolejišti. Teoretická část byla pro studenty zásadní, protože jim poskytla základní povědomí o bezpečnostních standardech a postupech při práci na stavbě. Následovala prezentace



stavbyvedoucího, který detailně představil parametry a plány celé rekonstrukce. Studenti měli možnost vidět vizualizaci budoucí polohy a podoby zastávky ve Vlkově a také jejího okolí, což jim umožnilo lépe si představit konečný výsledek práce.

Po této úvodní části exkurze následoval praktický průzkum terénu. Společně se vydali pěšky až do zastávky Ořechov, přičemž cestou

měli možnost pozorovat nejrůznější prvky železniční infrastruktury a technologie v akci. Studenti mohli spatřit několik typů výhybek a pracujících stroje, což jim poskytlo konkrétní představu o tom, jak rekonstrukce železniční infrastruktury probíhá v praxi. Po dokončení obou staveb bude pro ně jistě velmi zajímavé srovnání rozestavených objektů či vizualizací, které mohli vidět na vlastní oči, s realitou.

ZAJÍMAJÍ VÁS ČLÁNKY NEJEN O NOVÝCH STAVBÁCH

V březnovém čísle Moderní železnice jsme uveřejnili anketu, ve které jsme se vás mimo jiné ptali, co vás v našich novinách nejvíce zajímá a co tam naopak postrádáte. Několik desítek odpovědí přineslo zajímavé podněty pro naši práci. Největší zájem je o články zaměřené na aktuální dění na železnici, nové stavby, rozhovory se zajímavými lidmi či historií. Kladnou odezvu mají texty o proměnách výpravních budov či celých stanic. Bodují také články mapující historii železnice u nás a rubrika Zajímavé stavby. Někteří čtenáři by ještě posílili zpravodajství z regionů, chybí jim i více profilů řadových zaměstnanců a prezentace zajímavých profesí. Za všechny podněty moc děkujeme, budeme se jimi zabývat, a to včetně požadavků na větší rozsah našich novin. V blízké budoucnosti uvažujeme jak o přidání stránek, tak například i o změně formátu Moderní železnice. Objevily se i požadavky na ekonomické analýzy, informace o drážním dění v sousedních státech či články o různých typech financování železnice. Ty ale vzhledem k rozsahu a zaměření našich novin nejsme momentálně schopni splnit. Každopádně budeme rádi, pokud vaše nápady a připomínky budete posílat e-mailem na adresu redakce@spravazeleznic.cz. Předem děkujeme.

PODĚKOVÁNÍ ZA DLOUHOLETOU PRÁCI

Poslední květen byl posledním pracovním dnem pro Petra Berana (na fotografii druhý zprava), pracovníka oprav a údržby tratí z České Lípy. Na železnici strávil celých 48 let, většinu v barvách Českých drah, poslední léta pak v naší organizaci. Zaměstnanci TO Česká Lípa a členové ZO OSŽ SDC Česká Lípa mu touto



cestou děkují za dlouholetou práci a přejí do další etapy života co nejvíce zdraví a pohody. Byl to dobrý kolega, kamarád a předák i odborář tělem a duší.

Vyhlašujeme další ročník naší fotosoutěže!

Od počátku května můžete přihlašovat svoje fotografie do již 13. ročníku fotografické soutěže určené pro autory zachycující život na železnici, železniční stavby, zabezpečovací technologie, průběh modernizací či oprav infrastruktury nebo běžný život drážních zaměstnanců.

TEXT **Tomáš Johánek**



Fotosoutěž Správy železnic má za sebou 12 velmi úspěšných ročníků. Každý z nich přinesl řadu kvalitních fotografií, porota má vždy plné ruce práce, aby ocenila skutečně ty nejlepší. Pevně věříme, že jí v tomto směru neusnadníte práci ani letos. Udělali jsme několik změn, to základní se ale nemění. Zúčastnit se může každý, komu učarovala železnice, je úplně jedno, zda na dráze pracuje, nebo se o ni pouze zajímá.

V letošním roce vyhlašujeme tři kategorie: Barvy železnice, Nádražní budovy

a Studentskou kategorii. V kategorii Barvy železnice od vás čekáme fotografie na téma, jak vidíte železnici a co pro vás znamená. Jediným omezením je, že jsme správce železniční infrastruktury, a proto nás nezajímají fotografie, jejichž základním motivem je vlak. Budeme se těšit na to, s jakou originalitou a jedinečností se daného tématu chopíte.

Kategorie Nádražní budovy je zaměřená na exteriéry či interiéry budov českých, moravských a slezských nádraží. Podívejte se kolem sebe a zachyťte originálně třeba



hezké stavědlo. Studentská kategorie má pak věkové omezení, je určena mladým fotografům do 26 let.

Nezapomínejte, že i nadále spíše než historicky-nostalgické fotografie upřednostňujeme originalitu ztvárnění a jedinečnost zpracování. Úspěšné a podařené snímky se budou objevovat v publikacích a prezentačních materiálech naší organizace. Do soutěže se můžete přihlásit vyplněním přihlášky a uložením fotografií na webu <https://www.spravazeleznic.cz/fotosoutez/>, a to do 15. září.

Je nejlepším partákem vašich dětí fotoaparát? Pošlete je na fotografický tábor!

Prázdniny se rychle blíží a je nejvyšší čas myslet na zaplnění volných dnů vašich dětí od 10 do 18 let. Pokud rády fotografují a touží se v práci s fotoaparátem zlepšovat, máme pro ně atraktivní nabídku – fotografické tábory.

TEXT **Tomáš Johánek**

Dlouholetý partner naší fotosoutěže Ateliér v továrně nabízí poslední volná místa na svých letních fotografických táborech, z nichž dva se odehrají na Šumavě a jeden,

příměstský, přímo v Praze. Tábory jsou určeny dětem, které s fotoaparátem již umí zacházet. Naučí se zde pokročilejší techniky, důraz se klade na hravost, představivost a rozvoj

kreativity. Týdenní akce nabitá zábavou i kreativní tvorbou se odehraje na Šumavě s úchvatnými fotografickými příležitostmi. K dispozici jsou dva turnusy – od 20. do 27. července, respektive od 27. července do 3. srpna.

Pro všechny mladé fotografy a fotografky je připraven také jeden příměstský tábor v Praze, který bude probíhat v profesionálně vybaveném ateliéru. Děti si zde vyzkouší zajímavá a kreativní témata, při kterých pod vedením zkušeného lektora hravě pochopí také technické aspekty, jako je ISO, čas a clona. Žádné nudné biflování a dlouhé přednášky! Důraz se naopak klade na praktické focení, motivaci, týmovou práci a rozvoj správné komunikace. K dispozici zde dětem budou i zkušení fotografové z branže, kteří se s nimi podělí o žánry, ve kterých jsou mistry a které je živí. Tento tábor bude probíhat v termínu od 12. do 16. srpna.

Veškeré informace o všech táborech včetně přihlášek naleznete na adrese: ateliervtovarne.cz/pro-deti.



ČD TRAVEL



Letní dovolená na Slovensku s dětmi do 12 let zdarma

hotel GRAND Jasná
v období 22. 6. – 31. 10. 2024

hotel SKI Zahrádky
v období 28. 6. – 1. 9. 2024

hotel LIPTOV
v období do 21. 6. 2024

hotel SRDIEČKO,
zatím neomezené období,
platí i pro 3. osobu na pokoji
(bez omezení věku)

Podmínkou uplatnění slevy jsou 2 plně platící osoby na pokoji. Dítě má nárok na bezplatné ubytování a stravu stejnou jako platící osoby. Dále mají všichni ubytovaní hosté jako bonus:

- lístky na lanovky ve středisku Jasná-Chopok
- lístky na lanovky ve středisku Vysoké Tatry – Tatranská Lomnica, Starý Smokovec a Štrbské Pleso
- celodenní vstup do vodního parku Tatralandia
- celodenní vstup do vodního parku Bešeňová.

Tyto benefity může čerpat každý klient: 1x denně lístek na lanovku a 1 vstup do vodního parku. Počet nocí = počet vstupů/lístků.

Délka pobytu je od 2 nocí, nástupní den je libovolný. Další informace včetně ceny získáte v CK u Jany Handrejchové, tel. 723 811 984.



OKÉNKO
DRÁŽNÍHO
ÚŘADU

Drážní úřad schválil názvy nových zastávek

Zatímco železniční přejezdy v rámci modernizací tratí mizí, zastávky na nich naopak vznikají nebo se přejmenovávají. Letos už Drážní úřad schválil názvy dvou nových zastávek.

Jedna vznikne v Plzeňském kraji, druhá v Praze. Na Plzeňsku se v rámci modernizace regionální tratě postaví nová zastávka Heřmanova Huť-Vlkýš. V hlavním městě to pak bude nová zastávka Praha-Výstaviště. Názvy zastávek budou platné ode dne jejich uvedení do provozu.

Ve druhé polovině loňského roku schválil Drážní úřad názvy dalších tří železničních zastávek. Všechny už můžete od prosince vidět v jízdních řádech. Přesunutá zastávka v Karlovarském kraji nese zkrácený název Teplička, u dalších dvou došlo přejmenování. Dobruška pod Prašivou v Moravsko-slezském kraji změnila název na Dobruška-Vojkovice a zastávka Pernek na Šumavě v Jihočeském kraji byla přejmenována na Pernek-Hory.