

MODERNÍ ŽELEZNICE

NAVÝŠENÝ ROZPOČET UMOŽNÍ VÍCE OPRAV

S Marcelou Pernicovou nejen o tom, na co se využije vyšší objem peněz

02

MECHANICKÉ ZÁVORY V SEPEKOVĚ KONČÍ

V těchto týdnech dochází k ukončení činnosti dalšího závorářského stanoviště

04

NETRADIČNÍ OBJEVOVÁNÍ BULHARSKA

Tradiční letní destinace tisíců Čechů nabízí více než jen lenošení u moře

08



FOTO Michael Vátek

Výstavba nové tratě v Praze je v poslední etapě

Více než dva roky se už staví v metropoli nová čtyřkolejná trať mezi Vinohradskými tunely a Hostivaří. Pokud se nestane nic neočekávaného, začnou nové zastávky Praha-Zahradní Město a Praha-Eden i přestavěná stanice Praha-Vršovice sloužit cestujícím za necelý rok.

TEXT Tomáš Johánek

Modernizace tratě, která je součástí čtvrtého tranzitního koridoru, je považována za železniční stavbu desetiletí, protože promění dosavadní dvoukolejku na první čtyřkolejnou železnici v Česku. Zároveň je pro hlavní město výrazným městotvorným prvkem, neboť uvolní velké plochy pro další rozvoj širšího centra Prahy. „Mezi hlavními nádražími a Hostivaří se rodí skutečně taková železniční dálnice s mimořádnou kapacitou pro příměstskou, dálkovou i nákladní dopravu. Cestující a obyvatelé Prahy však ocení spíše významné zvýšení komfortu přepravy, vznik několika nových dopravních terminálů s mnoha přestupními

vazbami a také několikanásobné překonání územní bariéry, kterou až dosud tato trať reprezentovala. Zjednodušeně řečeno, díky různým podchodům a nadchodům se třeba Vršovice stanou mnohem prostupnější oblastí,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

NOVÝ DOPRAVNÍ TERMINÁL NA ZAHRADNÍM MĚSTĚ

Hostivařský koridor přinese Pražanům dvě nové zastávky. Zatímco v Praze-Zahradním Městě se propojí vlaková doprava s tramvajovou a autobusovou a vznikne zde i terminál s čekárnou a odbavovacími prostory, zastávku Praha-Eden ocení zejména fanoušci fotbalové

Slavie, protože se nachází v bezprostřední blízkosti stadionu. Cestujícím však také nabídne přímý přestup na hlavní autobusovou trasu z Jižního Města na Vinohrady. Aktuální situace je taková, že na Zahradním Městě se staví nový most přes Průběžnou ulici, samotný terminál je ve značném stupni rozestavěnosti. Příští rok během léta zde proběhne rekonstrukce silnice, výstavba tramvajové zastávky a finální úprava nového mostu, což si vyžádá výrazné omezení provozu tramvají i automobilů. Novostavba mostu je náročnou zkouškou umu stavbařů, protože probíhá při zachování provozu pod ním, a navíc bylo nutné se vypořádat s poměrně

složitými přeložkami všech sítí. Už v polovině letošního prosince v souvislosti se změnou jízdního řádu opustí vlaky současnou trať přes zastávku Praha-Strašnice a začnou zastavovat v Praze-Edenu.

Z NUSLÍ PŘÍMO NA NÁSTUPIŠTĚ

Stavba zahrnuje i modernizaci stanice Praha-Vršovice, kde se nyní buduje nový podchod. Ten v budoucnu spojí prostor u výpravní budovy s Nuslemi a bude z něj přístup přímo na nástupiště. Ta budou nové čtyři a budou přístupná bezbariérově. Jelikož je podchod momentálně z důvodu přestavby nepřístupný, slouží cestujícím k příchodu na druhé a čtvrté nástupiště provizorní lávka. Na čtvrté nástupiště je pak možné dostat se z Bartoškovy ulice. Momentálně zde probíhá rekonstrukce třetího a části druhého nástupiště. Místo zrušených kolejí přes strašnickou zastávku by měla vzniknout tzv. drážní promenáda. Snahou městské části prý bude vytvořit unikátní propojení nejen jednotlivých lokalit

PŘIPRAVUJE SE REKONSTRUKCE TUNELŮ

Popisovaný projekt končí u vinohradských tunelů, jejichž rekonstrukce by měla proběhnout v letech 2022 až 2028. Hlavním cílem bude především modernizace kolejí a kolejových konstrukcí v samotných tunelech i na jižním zhlaví ve stanici Praha hl. n. Součástí stavby bude dále sanace stávajících tunelových trub za účelem zlepšení jejich odvodnění a zmírnění průsaku vody přes ostění. Zároveň se od stavby očekává snížení hlukové zátěže a vibrací díky použití antivibračních rohoží a zřízení bezстыkové koleje.

Prahy 10, ale i navázat na sousední městské části a vytvořit přírodně-rekreační osu. Bývalé kolejiště by se mělo začít oživovat pravděpodobně v roce 2023.



FOTO archiv Správy železnic

SPRÁVA ŽELEZNIC ZÍSKALA CENU MOSTY

Za mimořádnou aktivitu ve prospěch osob se zdravotním postižením získala naše organizace cenu Mosty 2019. Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, která výroční ceny zaštiťuje, ocenila především snahu systematicky zpřístupňovat cestování po železnici osobám se zdravotním postižením a také aktivní spolupráci obou jmenovaných organizací. Rostoucí bezbariérovost železnice dokládají i poslední analýzy. Ty ukázaly, že v rámci koridorů a dalších důležitých mezinárodních tratí činí podíl stanic s bezbariérovým přístupem na nástupiště 54 procent.

NA TŘECH NÁDRAŽÍCH KONCERTOVALI MLADÍ HUDEBNÍCI



FOTO archiv Správy železnic

Správa železnic se stala generálním partnerem turné hudebního seskupení Police Symphony Orchestra. To proběhlo na třech velkých nádražích, konkrétně v Plzni, Pardubicích a Praze. Šedesátičlenný orchestr mladých hudebníků působících v Polici nad Metují svými koncerty podporuje projekt Plešouni zaměřený na pomoc dětským onkologickým pacientům. Během koncertů zazněly melodie z muzikálů i oblíbené písničky v originálním podání.

V KARLOVÝCH VARECH SE STAVÍ NOVÁ ZASTÁVKA

Ještě letos začnou zastavovat vlaky na nové zastávce Karlovy Vary-Aréna, která vznikne v těsné blízkosti největší víceúčelové haly v krajském městě. První vlaky zde začnou zastavovat v polovině prosince, tedy od platnosti nového jízdního řádu. Zastávka leží na trati Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně. Nástupiště bude dlouhé 100 metrů, jeho výška nad temenem kolejnice bude 550 mm. Součástí nové zastávky bude přístřešek s příslušným mobiliářem.

Navýšený rozpočet umožní realizovat více oprav

Úsek provozuschopnosti dráhy Správy železnic zažívá v posledních letech poměrně příznivé časy. Na opravy a údržbu železniční infrastruktury míří rekordní částky. Jak se s nimi nakládá, jsme se zeptali náměstkyně pro provozuschopnost dráhy Marcely Pernicové.

TEXT | Tomáš Johánek

Během letošního roku se podařilo poměrně výrazně navýšit rozpočet naší státní organizace. Jak se to projevilo na objemu údržby a opravných prací?

Díky příznivým finančním zdrojům v tomto roce bude možné na infrastruktuře zrealizovat jak celou řadu nově doplněných akcí, tak podstatně uspišit realizaci připravovaných akcí, jejichž financování nebylo na začátku roku jisté. Jedním z takových příkladů je aktuálně probíhající oprava několika úseků na trati Hanušovice – Jeseník s předpokládanými náklady téměř 100 milionů korun, kdy zřízením bezстыkové koleje dojde také k odstranění propadu rychlosti mezi Hanušovicemi a Jindřichovem na Moravě. Naší prioritou je realizace akcí, které přinášejí další benefity v podobě opravených nástupišť nebo odstraněných propadů rychlosti. Významnou položkou, a to zejména z pohledu cestujících, jsou opravné akce zaměřené na výpravní budovy – příkladem mohou být aktuálně probíhající dokončovací práce na výpravních budovách železničních stanic Rumburk a Jedlová nebo v zastávce Bílovice nad Svitavou. Vedle toho jsou v realizaci také akce na zkvalitnění prostředí veřejných toalet v železničních stanicích včetně jejich postupného vybavování turnikety a elektronickými automaty dveřního zámku. Daří se tak průběžně zlepšovat nejen parametry infrastruktury, veřejně přístupných prostor pro cestující a obecně i kvalitu cestování, ale také podmínky pro dopravce a objednatele dopravy.

Jak vůbec probíhá plánování a příprava oprav? Jaké k tomu používáte nástroje?

Výchozími podklady pro zajišťování provozuschopnosti dráhy je kontrolní, dohledací a diagnostická činnost. Klíčovým systémovým nástrojem pro plánování a přípravu opravných akcí je Plán opravných a údržbových akcí (OUA). V něm je aktuálně evidováno 1 302 opravných akcí na infrastruktuře v souhrnné hodnotě 40,4 miliardy korun, respektive 466 akcí na výpravních budovách za 4,6 miliardy korun. Tyto akce byly schváleny Centrální komisí Ministerstva dopravy. Jejich realizace je však postupná, v časovém horizontu až několika nejbližších let. V nedávném období se podařilo naplnit požadavek, aby realizované opravné akce měly komplexní charakter. Proces plánování, přípravy, zadávání a reportingu o akcích OUA se



FOTO archiv Správy železnic

ING. MARCELA PERNICOVÁ Náměstkyně GŘ pro provozuschopnost dráhy

Vystudovala VUT v Brně, obory Pozemní stavby a Ekonomika a stavebnictví. V roce 1998 nastoupila na ČD jako specialista pozemních staveb. V roce 2003 přestoupila na GŘ SŽDC, kde pracovala od roku 2005 na odboru provozuschopnosti jako vedoucí oddělení správy infrastruktury a zkoušek. Od května 2017 byla ředitelkou tohoto odboru. Na počátku května následujícího roku byla jmenována náměstkyní GŘ pro provozuschopnost dráhy.

podařilo digitalizovat, systém celkově zpružnit a jednotlivé postupy urychlit. Aktuálně vše probíhá prostřednictvím určených informačních systémů (FaMa+, C.E.Sta OUA), letos byly také významné opravné akce na infrastruktuře i výpravních budovách doplněny do interaktivní mapy staveb.

K plánování oprav a údržby je potřeba mít potřebná data. Jak je získáváte?

Vstupními údaji o parametrech jednotlivých traťových úseků jsou data z diagnostiky. Díky nasazení diagnostické jednotky nedestruktivního testování kolejnic v roce 2018 máme přesnější údaje o stavu kolejnic. V tomto směru však

připravujeme další inovace: letos v červnu byly zahájeny zkoušky dokončovaného měřicího kolejového vozu pro diagnostiku železničního svršku MVŽSv2 pro rychlost až 200 km/h, následovat bude nová měřicí drezína pro diagnostiku železničního svršku MD2. V přípravě jsou ale i další nová diagnostická vozidla, například pro diagnostiku trakční napájecí soustavy s rychlostí až 230 km/h nebo diagnostiku mostů v podobě dvoucestného inspekčního vozidla s předpokladem jeho uvedení do provozu v roce 2022. S oblastí diagnostiky souvisí také dva významné úkoly, které právě řešíme. Tím prvním je diagnostika a statické posouzení mostů s předpjatou nosnou konstrukcí. Na základě prvotních prohlídek bylo rozhodnuto o podrobné diagnostice u 63 mostů prostřednictvím odborných zhotovitelů. Po dokončení diagnostiky I. etapy (34 mostů) lze konstatovat, že žádný ze zatím posuzovaných objektů nevykazuje kritické závady, které by vyžadovaly akutní stavební zásah, případně zásadní snížení provozních parametrů. Druhým úkolem je řešení nestabilních úseků železničního spodku. Jedná se o několik desítek úseků vytipovaných ORŽ, seřazených podle závažnosti poruch. Na základě geotechnického průzkumu se pak rozhodne o výběru řešení, a to buď formou investic, nebo oprav. Aktuálně nejvýznamnější probíhající akcí je sanace traťového tělesa v úseku Hájek – Dalovice.

Jedním z hlavních úkolů současnosti je zvyšování bezpečnosti na přejezdech a požadované zrychlení dovybavování přejezdů závorami či světly. Co nás v tomto směru čeká?

Zásadní skutečností je připravovaná alokace dalších finančních zdrojů do zvýšení zabezpečení železničních přejezdů. Byla zahájena příprava akce Zvýšení stupně zabezpečení 500 přejezdů v letech 2020–2022. Vedle silnic I. třídy, kde je – nebo v nejbližších dvou letech bude – situace téměř vyřešená instalací PZS včetně závor, cílíme na železniční přejezdy na silnicích nižších tříd, především II. třídy; právě zvýšení bezpečnosti na řadě z nich bude náplní výše uvedeného projektu. Významným tématem tohoto roku je instalace kamerových systémů s automatickou detekcí přestupku (zajištění funkčnosti systému uplatňování sankcí za porušování zákona) na 14 přejezdech v Pardubickém a Moravskoslezském kraji, a to jako preventivní prvek represe; tuto akcí připravujeme především ve spolupráci s Policií ČR. Další etapa naváže hned v příštím roce na 16 přejezdů. Samostatnou akcí tohoto roku ke zvýšení bezpečnosti bylo zahájení instalací závor z kompozitního materiálu s doplňující světelnou LED výstrahou. První instalace proběhla na přejezdu ve Studénce, další jsou doplňovány průběžně, do konce tohoto roku se předpokládají více než čtyři desítky instalací.





FOTO archiv Správy železnic

Rodinný den Správy železnic přivítaly Dejvice

Nádraží v Praze-Dejvicích se druhou zářijovou sobotou stalo dějištěm Rodinného dne Správy železnic. Na návštěvníky akce zde čekal bohatý program pro všechny věkové kategorie. Jeho součástí byly i jízdy historických vozidel, které připravily jako partner České dráhy v rámci svého regionálního dne železnice. Děti se mohly zúčastnit nejrůznějších sportovních disciplín, soutěží a workshopů. Pro dospělé návštěvníky byly určeny stánky s informacemi o přípravě výstavby vysokorychlostních tratí v Česku nebo o plánovaných i probíhajících stavbách na železnici. Prostor dostala také pravidla bezpečné železnice s tematickou soutěží o ceny a prezentace Správy železnic coby perspektivního zaměstnavatele.

Ukázky své činnosti předvedli drážní hasiči. Dopoledne přijel do Dejvic z Masarykova nádraží parní vlak, v pravidelných intervalech se pak mezi oběma stanicemi uskutečnily jízdy unikátního parního vozu Komarek a historických motorových vozů.

Do Polska se pojedě už za dva roky rychleji a pohodlněji

Rychlejší a pohodlnější cestování vlakem k našim severním sousedům přinese už za dva roky rekonstrukce traťového úseku z Dětmovic přes Petrovice u Karviné na státní hranici s Polskem.

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

Jde o jeden z prvních projektů spolufinancovaných z nástroje CEF Blending, který kombinuje finanční prostředky z unijního Nástroje pro propojení Evropy (CEF) a úvěr od Evropské investiční banky (EIB). Rekonstrukcí projde celkem 10,8 kilometru tratě. Kromě dvoukolejného elektrizovaného úseku tranzitního železničního koridoru z Dětmovic na státní hranici s Polskem přes Petrovice u Karviné projde renovací také jednokolejná spojka mezi odbočkami Závada a Koukolná, která umožňuje přímou jízdu vlaků ve směru z Polska do Karviné.

V rámci stavby proběhne sanace železničního spodku a obnova železničního svršku, na požadované parametry budou přestavěny vybrané mostní objekty. Jedním z konkrétních přínosů těchto úprav bude odstranění propadu rychlosti ze 100 na 65 km/h ve stanicích



Petrovice u Karviné. V celém úseku včetně stanic se nainstaluje moderní zabezpečovací zařízení. V železničních stanicích Dětmovice a Petrovice u Karviné a na zastávce Závada se zrekonstruují nástupiště, která získají bezbariérový přístup. Navíc dostanou nové zastřešení a potřebný mobiliář. Cestujícím bude sloužit nový informační a orientační systém.

FOTO archiv Správy železnic

Správa železnic zlepšuje kvalitu toalet v železničních stanicích

Správa železnic se v následujícím období do konce příštího roku zaměří kromě rekonstrukčních a opravných akcí na výpravních budovách také na zkvalitnění prostředí veřejných toalet ve vybraných železničních stanicích.

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

Zvýšení úrovně a kvality provozu se bude týkat nejen zlepšení jejich stavebně-technického stavu, ale také postupného vybavování toalet turnikety a elektronickými automaty dveřního zámku, aby nebylo nutné čekat na vydání klíče pokladními. Základním cílem při provozu veřejných toalet je celkové zkvalitnění prostředí pro cestující včetně zajištění technického i estetického

stavu, který odpovídá současným nárokům. V letošním roce se naše státní organizace zaměří na více než 60, většinou významných železničních stanic, u kterých dojde k opravě toalet, instalaci turniketů nebo elektronického automatu dveřního zámku. Ve většině těchto stanic bude možné platit bezhotovostně. Hotovo by mělo být nejpozději do konce příštího roku.

Němečtí experti podpořili jižní variantu tunelu z Dejvic do Veleslavína

Podle expertního týmu Ruhrské univerzity v Bochumi vychází pro budoucí tunel mezi Dejvicemi a Veleslavínem jako nejvýhodnější tzv. varianta Jih, která má vést pod ÚVN a kostelem sv. Norberta.

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

Závěry posudků na nejhodnější variantu trasy pod pražskými Střešovicemi v rámci projektu modernizace trati Praha – Kladno představil profesor Markus Thewes. „Univerzita v Bochumi je mezinárodní odbornou autoritou, proto jsme ji oslovili s požadavkem na vytvoření vlastního posudku. Expertní tým vedl profesor Thewes, který je ředitelem Ústavu pro stavební techniku, tunelování a správu staveb bochumské univerzity. Tento uznávaný odborník se již podílel na výstavbě sedmi desítek podzemních staveb po celém světě,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. K trasování podpořenému německými experty se kloní i Česká geologická služba, která pro Správu železnic připravuje 3D model daného území.

VE HŘE BYLY ČTYŘI VARIANTY BUDOUČÍ TRASY

Tým německých odborníků zkoumal čtyři varianty. Kromě tří tunelových tras také vedení tratě v současné stopě s částečným nebo úplným zahloubením. „Podle závěrů expertního týmu vychází jako nejvýhodnější tzv. varianta

Jih, následovaná variantou Střed. O trase tunelu rozhodneme na přelomu září a října,“ doplnil Jiří Svoboda. Jižní trasování vede tunelem pod Ústřední vojenskou nemocnicí a kostelem sv. Norberta. Podle výsledků studie výstavba ani provoz tunelu tyto stavby ani žádné jiné na trase neohrozí a vliv vibrací při ražbě tunelu bude zanedbatelný. V oblastech, kde bude blíže povrchu, se nachází měkká zemina, která vibrace pohlcuje. Části, které povedou skalním masivem, jsou zase dostatečně hluboko, takže vibrace se k povrchu nedostanou.

Expertní tým posuzoval rizika výstavby jednotlivých variant při použití dvou hlavních technologických postupů. Ověřoval dopady metody NRTM (Nová rakouská tunelovací metoda), při které se nerazí tunel v celém objemu najednou, ale po částech. Potom zkoumal metodu ražby za pomoci plnoprofilových razicích strojů (TBM – Tunnel Boring Machine). U varianty zahloubení stávající trati se zabýval metodou Cut & Cover, která spočívá ve vyhloubení stavební jámy, postavení tunelu a jeho opětovném zaspání zeminou.



FOTO archiv Správy železnic

Mechanické závory v Sepekově jsou již minulostí

Mechanicky ovládané závory se stávají na síti Správy železnic raritní záležitostí. V těchto týdnech dochází k ukončení činnosti závorářského stanoviště na zastávce s nákladištěm Sepekov, která leží na regionální trati Tábor – Písek.

TEXT **Jan Votík**

Zmíněný přejezd P6254 je křížovým tratě se silnicí III/10549 a leží v katastru obce Sepekov. Až dosud byl vybaven mechanickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZM2, ručně ovládaným ze závorářského stanoviště na zastávce Sepekov. „Nově zde bude instalováno přejezdové zabezpečovací zařízení třídy PZS 3ZBI s celými závory. Technologie se umístí přímo do budovy zastávky Sepekov, která také prochází celkovou

rekonstrukcí,“ vysvětluje technický náměstek Stavební správy západ Radim Brejcha. Kromě zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti železničního provozu přinese stavba i úsporu přibližně čtyř turnusových pracovníků. „Navíc pro profesi závoráře je dnes obtížné zaměstnance vůbec zajistit,“ doplňuje. Realizace projektu ale přinese i zvýšení komfortu pro cestující. Vznikne zde nové nástupiště dlouhé 90 metrů s výškou 550 mm nad temenem kolejnice

a nové osvětlení. Úpravu místnosti pro novou technologii zajistí OŘ Plzeň v rámci celkové rekonstrukce budovy. Kontrolní a ovládací prvky PZZ budou umístěny na novém pracovišti JOP v dopravní kanceláři stanice Milevsko.

ZMĚN DOZNÁ I KOLEJIŠTĚ

Nákladiště Sepekov tvoří jedna kusá kolej zapojená do traťové koleje výhybkou č. 1, výhybkou č. 2 odbočuje bývalá vlečka. V posledních letech



Takto vypadal přejezd v Sepekově před zahájením rekonstrukce.



V rámci rekonstrukce se vyměnil na zastávce i železniční svršek.

bohužel nebyl zájem ze strany nákladních dopravců o nakládku či vykládku v Sepekově, proto se obě výhybky zruší. Místo kusé koleje, která bude v rámci stavby odstraněna, vznikne odvodnění kolejového lože. Plocha u nákladové rampy u silnice I/19 se upraví pro parkování vozidel. S popisovanou stavbou souvisí i další investiční akce, a to Zvýšení bezpečnosti na přejezdech v traťovém úseku Božejovice – Milevsko, během níž se vybuduje PZS na přejezdech P6253 a P6255. „Přejezd P6253 v km 23,011 na místní komunikaci bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením třídy PZS 3ZBI s celými závory, přejezd P6255 v km 23,969 na účelové komunikaci dostane přejezdové zabezpečovací zařízení třídy PZS 3SBI,“ říká Lukáš Adámek z úseku realizace Stavební správy západ. V rámci opravných prací proběhla před investiční akcí souvislá výměna tří kilometrů

kolejnic a v celém úseku byla zřízena bezстыková kolej.

NOVÉ KOLEJE UMOŽNÍ ZVÝŠIT TRAŤOVOU RYCHLOST

„Pro oba přejezdy budou zřízeny nové elektrické přípojky. Připojení k distribuční soustavě proběhne v rámci úprav sepekovského nákladiště. U obou přejezdů bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce. V rámci stavby se také odstraní rychlostní propad na přejezdu v km 23,011 (P6253) ve směru od Milevska a bude zde zavedena plná traťová rychlost s možností výhledového zvýšení až na 90 km/h. Počítá se také s využitím nové položené kabelizace pro plánované vybudování TZZ včetně budoucího zapojení stavbou zřizovaných objektů do dálkového ovládní z pracoviště dispečera DOZ a DDTS,“ dodává Adámek. Aktivace zabezpečovacího zařízení a zavedení zkušebního provozu proběhly v září.



Rekonstrukce přejezdu v km 23,011 odstraní výrazný propad traťové rychlosti.

Správa železnic se připojila k Celosvětovému úklidovému dni

Naše státní organizace se i letos oficiálně připojila k Celosvětovému úklidovému dni, který připadl na sobotu 19. září a jeho cílem je boj s odpadem. To ale rozhodně neznamená, že se na železnici uklízí pouze v září. Naopak.

TEXT **Tomáš Johánek**

Jednotlivá oblastní ředitelství realizují během celého roku řadu aktivit zaměřených na úklid odpadků. Vedle mimořádných akcí se samozřejmě kolejiště i nástupiště či další nádražní prostory uklízí i v rámci pravidelného úklidu či údržbových prací. Například OŘ

Olomouc spolupracuje od roku 2018 na úklidu nepořádku kolem tratí se starosty obcí Štěpánov a Strěň. Standardně jeho zaměstnanci zajišťují provádění úklidových prací v kolejištích, v prostorách zastávek a železničních stanic prostřednictvím externích úklidových firem

formou mimořádných úklidů. Rovněž pravidelně odstraňují černé skládky kolem železnice. OŘ Ostrava uspořádalo dosud pět úklidových akcí. Letos proběhl na jaře například

úklid v Darkově, v září pak v Loukách nad Olší. Úklid funguje tak, že dobrovolníci nasbírají a shromáždí odpad na dobře přístupném místě, OŘ Ostrava zajistí jeho

odvoz a likvidaci. Kladný vztah k úklidu mají i zaměstnanci OŘ Praha a Generálního ředitelství Správy železnic, kteří se vydali uklízet odpadky do okolí branického nádraží.

Zapojení se do úklidu odpadků kolem železnice není jedinou aktivitou Správy železnic v oblasti zlepšování životního prostředí. Za každý vykácený strom u tratě jeden nový do školky – takový je cíl společné akce naší státní organizace s firmou Lesy ČR. Zaměstnanci OŘ Olomouc sázeli nové stromky v katastrech obcí Slavětín a Loučka sedmý zářijový den. O den později se k nim připojili kolegové z OŘ Brno, kteří si vybrali lokalitu u obce Česká na Brněnsku. Obě skupiny čekalo nejprve vyčištění paseky od kletí a následně sázení stromků. Další oblastní ředitelství budou sázet stromky v průběhu příštích týdnů.



FOTO Denisa Mašková

Viadukt nad Klabavou

Když Česká západní dráha (BWB) bratří Kleinů v letech 1860 až 1862 postavila na základě získané koncese a předtím uzavřené rakousko-bavorské smlouvy o železničním spojení Prahy a Brodu nad Lesy tuto trať, byla součástí projektu i odbočka z Chrástu u Plzně do Stupna.

TEXT **Marek Binko**

Důvodem ke stavbě 10 kilometrů dlouhé odbočky byly černouhelné doly hraběcí rodiny Šternberků a firmy J. D. Starck v okolí Břas, které byly tehdy jedním z největších těžebních území v Čechách. Protože zde uhlí slouží k povrchu, těžilo se i povrchově, což je u těžby černého uhlí na našem území unikátní. Zajímavostí byl i systém dopravy uhlí ke stupenskému nádraží pomocí úzkokolejek, dokonce částečně v roce 1908 elektrizovaných, a lanovek visutých i pozemní.

Trať do Stupna, uvedená do provozu 1. dubna 1863, neměla žádnou mezilehlou stanici a její největší překážkou bylo překonání hlubokého údolí řeky Klabavy u Chrástu. Aby stavba mostu nezdržovala zprovoznění tratě, jež se uskutečnilo již 10 měsíců po udělení koncese, bylo klabavské údolí nejprve

překlenuto provizorním dřevěným šestipatrovým mostem, který byl zároveň lešením pro stavbu definitivního železného mostu se dvěma kamennými pilíři a třemi Schiffkornovými nosníky o délce 3 x 37 m ze sobotínské Železárny bratří Kleinů. Most byl dokončen v říjnu a svou výškou 36 metrů se stal druhým nejvyšším v Rakouském císařství. Jeho celková délka je spolu s impozantními kamennými podpěrami 172 metrů.

V roce 1892 se přistoupilo k náhradě železných nosníků za ocelové z Pražské mostárny. Původně plánovaná třídní výluka na výměnu první konstrukce se ale protáhla na tři týdny, protože druhý den prací při usazování nové konstrukce došlo k jejímu uvolnění a pádu z výšky 80 cm na podpěry, kde zůstala nakloněná. Nehoda si vyžádala tři mrtvé

FOTO autor



a devět zraněných. Zbylé dvě konstrukce byly vyměněny během několikadenních výluk v září a říjnu téhož roku. Po více než století služby se viadukt dostal do havarijního stavu, a tak byl v letech 2002 až 2003 důkladně opraven. Dnes se řadí k železničním mostům s nejstarší provozovanou ocelovou konstrukcí u nás. V Chrástu u Plzně je zajímavé i samotné

nádraží. Původní výpravní budova byla blíže k obci, ale při zdvoukolejňování tratě v letech 1926 a 1927 byla zbourána a namísto ní postavena nová s podchodem k nástupišti vlaků do Stupna a Radnic na opačné straně kolejiště. Autorem projektu byl jeden z nejvýznamnějších železničních architektů meziválečného Československa Miloš Fikr.

Co se děje v regionech

MOST V MACHNÍNĚ PROŠEL OMLAZOVACÍ KÚROU



Železniční most v Machníně, který převádí železniční trať Liberec – Zittau přes Lužickou Nisu, prošel letos zásadní rekonstrukcí. Tu si vynutily především špatný stavebně-technický stav mostních říms, nefunkční hydroizolace a dále prostorové uspořádání, které neodpovídalo normovým požadavkům.

Objekt má celkem 15 mostních otvorů. Nosná konstrukce je tvořena polokruhovými klenbami z kamenného zdiva s pravidelným řádkováním. Spodní stavba se pak skládá ze dvou krajních opěr a 14 mezilehlých pilířů. V rámci opravy mostu byly odstraněny stávající římsy a dosavadní zábradlí. Nové železobetonové římsy jsou spřaženy s původními konstrukcemi. Nefunkční hydroizolaci nahradil nový mezilehlý systém dvouvrstvé plovoucí vodotěsné izolace z asfaltových pásů. Na předpolích mostu byla asfaltová izolace položena na vrstvu vyztuženého spádového betonu. Voda



z mostu se svádí do nových odvodňovačů uložených na místo původních a za opěrami pak do drenážního potrubí vyústěného volně do terénu. Na mostě se vyměnilo kolejové lože, samotné kolejnice jsou uloženy na betonových pražcích.

U LEDČE NAD SÁZAVOU SE OPRAVUJE TUNEL

Letos v červenci začala oprava Podhradského tunelu na trati mezi Vlastějovicemi a Ledčí nad Sázavou. Cílem stavby je zlepšit technické parametry tunelu, který byl již ve špatném stavu. Ten se podepsal i na nutnosti snížit traťovou rychlost, momentálně se zde může jezdit jen 30 km/h.



Oprava tunelu je naplánovaná na dvě etapy, stavební práce proběhnou během nepřetržitých výluk. Letošní etapa začala 28. července a skončí 11. prosince. Pokračovat se bude od 15. března do 28. srpna příštího roku. Během výluk se opraví zděné ostění dvou tunelových pasů, doplní nové ostění v dosud neobezdřených místech a navýší počet výklenků. Rekonstrukcí projdou i portálové zdi a římsy. Svah před vjezdovým portálem se zajistí sítěmi a kotvami. V celém tunelu se také obnoví železniční spodek a vymění železniční svršek. Nově zde bude zřízena bezстыková kolej.

Letošní etapa je určena na sanaci stávajících částí tunelu (spárování, injektáže)



FOTO archiv Správy železnic (5x)

a proběhnou některé přípravné práce na druhé etapě. Dále se letos provádí oprava propustků a sanace svahu. Zbytek prací se bude realizovat příští rok.

NOVÉ KOLEJE MEZI KLADNEM A ŘEVNIČOVEM

Oprava tratě v úseku Kladno – Řevničov proběhla v nepřetržitých výlukách mezi 22. červencem a čtvrtým zářijovým dnem. Během těchto týdnů se zde vyměnily dřevěné a nevyhovující betonové pražce za nové a již použité, které byly v dobrém stavu. Celkem se jednalo o výměnu 8 600 pražců. V délce 6 600 metrů pak proběhla i výměna kolejnic.

Nové kolejnice jsou samozřejmě spojené do bezстыkové koleje pro lepší komfort cestování. Vyčistilo se kolejové lože, případně doplnilo, a došlo k podbití. Nezapomnělo se



ani na úpravu drážních příkopů a banketů, prořezala se vegetace. Součástí akce byla také oprava šesti výhybek ve stanici Kamené Žehrovice, kde společně se zastávkou Kačice došlo i k opravě nástupišť. Poslední akcí pak byla oprava přejezdových konstrukcí na čtyřech přejezdech.

V BRNĚ SE OPRAVUJE PŘÍJEZDOVÝ PODCHOD

Naše organizace zahájila opravu příjezdového podchodu, který zajišťuje druhý přístup cestujících ve stanici Brno hlavní nádraží z výpravní budovy a přilehlého prvního nástupiště na nástupiště číslo 2 až 4. Stavební práce a s nimi související omezení potrvají do poloviny letošního prosince. Zahrnují opravu kanalizace, dělníci rovněž položí v podchodu novou žulovou dlažbu. Jeho stěny a schodišťová ramena obloží travertinovými deskami. Současně se osadí nové osvětlení, stejně jako nerezové podhledy. Cílem opravy je celkové zlepšení stavu příjezdového podchodu. Omezení se dotkne především cestujících z vlaků, které přijíždějí na brněnské hlavní nádraží na druhé až čtvrté nástupiště. Po dobu prací využijí odjezdový podchod, který ústí přímo do odbavovací haly nádraží.

JIHLAVA
11. srpna



Nad ránem projel ve stanici Jihlava nákladní vlak Pn 52184 odjezdové návěstí-dlo S1 s návěstí zakazující jízdou a srazil se s odstavenou lokomotivou řady 230. Nikdo nebyl zraněn.

TIŠNOV
13. srpna

Dopoledne vykolejily ve stanici Tišnov poslední dva vozy vlaku R 975 na výhybce číslo 33. Nikdo nebyl zraněn. Vykolejením vlaku byl silně poškozen železniční svršek a trakční vedení. Škoda byla předběžně vyčíslena na tři miliony korun.

BZENEC
14. srpna



Před polednem se na přejezdu ve stanici Bzenec střetl osobní automobil Škoda Fabia s osobním vlakem 24120, kterým byl motorový vůz řady 809. Srážku zaplatil řidič automobilu životem. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením.

HLUBOČKY-MARIÁNSKÉ ÚDOLÍ – VELKÁ BYSTRICE
28. srpna

Odpoledne došlo na přejezdu mezi stanicemi Hlubočky-Mariánské Údolí a Velká Bystrice ke střetu osobního automobilu Fiat Doblo s osobním vlakem 3554, kterým byla motorová jednotka řady 814 Regionova. Při střetnutí byla zraněna řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 465 tisíc korun.

ČESKÉ BUDĚJOVICE
5. září

V nočních hodinách vykolejily v obvodu seřadovacího nádraží stanice České Budějovice dva nákladní vozy řady Eas-u na výhybce číslo 153. Nikdo nebyl zraněn.

KDYNĚ
9. září

V ranních hodinách se v Kdyni srazil motorový vůz řady 810 na osobním vlaku 17544 se služebním vlakem 55025, kterým byla lokomotiva řady 742 s diagnostickým vozem. Při srážce byl těžce zraněn strojvedoucí osobního vlaku a tři cestující. Lehce byli zraněni dva zaměstnanci v měřícím voze, strojvedoucí služebního vlaku a dalších jedenáct cestujících. Škoda byla předběžně vyčíslena na 4,85 milionu korun.

Historie železnice v kovu a kameni

Na otázku, jak zachovat budoucím památku na někoho či něco výjimečného, našli odpověď již v dávnověku: postavíme pomník či osadíme pamětní desku. Myšlenka se ujala, pomníky se vztyčovaly, desky umísťovaly, aby se leckteré po létech dočkaly kácení a ničení.

TEXT | **Pavel Schreier**

Mezi tisíci památníky z kovu či kamene, věnovanými tomu či onomu, najdeme tu a tam i oslavu železnice a jejích protagonistů. Jejich pojetí bývá různé: od desky se strohým textem typu „zde žil od do“ přes skromné pomníčky až po památníky. Nemálo pak existuje i lokomotivních pomníků, připomínajících někdejší reprezentanty kolejové dopravy. Specifický prvek pak představují jakási železniční zákoutí, sbírka různých železničních artefaktů (návěstidel, kolejnic, dvojkolí) umístěných v místech, kde již železnice dosloužila.

ZA SPOLEČNOU MINULOSTÍ DO RAKOUSKA

Ve státech s jednou skomírající tratí železničních pomníků nedohledáme. To země s prosperující kolejovou sítí nám zklamání nepřipraví. Konkrétně v Rakousku si můžeme připomenout společnou minulost: u několika památek v trase někdejší budějovicko-linecké koňky či u památníku Františka Antonína rytíře Gerstnera v Linci. Rozhodně nelze přehlédnout působivý monument na nádraží v Semmeringu: je věnován staviteli Jižní dráhy Karlu rytíři Ghegovi. Seznam by nebral konce. V nádražní hale v severoitalském Trentu narazíme na bustu „našeho“ Aloise (Luigiho) Negrelliho, stavbu první německé dálkové železnice připomíná u lipského hlavního nádraží vysoký obelisk. Na zhlaví ve slovenských Kútech stojí pomníček věnovaný ing. Emanuelu Koubkovi, staviteli druhé koleje tratě Břeclav – Devínska Nová Ves. Jako raritu lze chápat sošku Švejka, situovanou na nástupišti v Humenném.



FOTO autor

RŮZNÉ PŘIPOMÍNKY HISTORIE NA ČESKÉ PŮDĚ

Po pravdě řečeno, naše vlast podobnými památkami zrovna nehýří. U nás se rychle vžil spotřebitelský náhled na železnici, tedy jako na něco, co patří k všednímu dni. Železnici tak nezbylo než se připomenout sama: třeba jehlanem na návrší nad Hoštejnem, upomínajícím na dokončení státní dráhy olomoucko-pražské, nebo léty poznamenaným pomníčkem v Chocni. Ten zřídila firma StEG u příležitosti zahájení dopravy na trati do Meziměstí. Obdobně na východě republiky

u stanice Vlárský průmysk zvětšila tato společnost do kamene svůj stavební počín, dokončení tzv. transversální dráhy (viz foto).

Představě o pomníku se zcela vymyká artefakt ležící u Vlkoše na Vlárské dráze. Jde o kamennou krychli se zkosenými hranami a text vysvětluje, že právě tady započala 18. srpna 1882 stavba dráhy z Bzence (Moravského Písku) do Kyjova. To v Hluboké nad Vltavou byla Dráha císaře Fr. Josefa velkorysejší. Text na bytelném kamenném kvádru je připomínkou 17. listopadu 1866, dne slavnostního výkopu na stavbě dráhy z Vídně do Chebu.

Skromnější připomínku železniční slávy představují - už svými rozměry - pamětní desky. Připomeňme alespoň tři. Jezernických viaduktů u Lipníku nad Bečvou si nevšimnout nelze, ovšem pamětní deska, umístěná pod mostovkou a tudíž vysoko nad terénem, je více než snadno přehlédnutelná. Německý text na ní připomíná Karla Eichlera von Eichkron, profesí stavebního inženýra a také generálního inspektora Ferdinandovy dráhy. Lépe je na tom co do viditelnosti v roce 1931 odhalená Negrelliho pamětní deska na nástupišti v Přerově. Konečně „jubilejní“ desku na staniční budově v Rajhradu, připomínající 150 letů tuzemských železnic, odhalil v létě 1989 tehdejší ministr dopravy František Podlena.

Pomníky, desky. A co sochy? Až v minulosti celkem nedávno se jich dočkal... kdo jiný než Jan Perner a kde jinde než na „své“ olomoucko-pražské dráze. Konkrétně pak v České Třebové a v Pardubicích, v obou případech u kolejí. V prostředí, do kterého jsme jen letmo nahlédli při cestě za železničními pomníčky.

Křížovka o ceny

V tajence se jako obvykle skrývají názvy dvou nádraží.

Svá řešení pošlete do 19. října na adresu: redakce@spravazeleznice.cz. I tentokrát mohou tři z vás získat knižní odměnu podle vlastního výběru.

Řešení ze zářijového vydání znělo: Frahelž, Znojmo-Nový Šaldorf. Výherci jsou Kamil Sedlmayer, Tomáš Havel a Lubomír Winter.

	MPZ MALI	DOMÁCKÝ ELÍŠKA	TEP	OFOUKNOUT	HIMALÁJSKÝ KOPYTNIK		STŘEDNÍ DELKA TEXTILNÍHO VLÁKNA	PROUTĚNÁ NÁDOBA	ANGL. VEN	INDONÉS. DÝKA		TOTOŽNÉ	ZN. TITANU	OBRAZY NAHÝCH LIDI	ARABSKÝ DRNKACÍ NÁSTROJ	ZN. ELEK-TROSPOTŘE-BIČU	DYNASTIE SEVEROKO-REJSKÝCH VŮDCŮ	
REPTÁNÍ						ATLETICKÝ VÝKON					ZEMĚDĚLSKÁ USEDLLOST							
ŘEČ						FR. VĚZ, OKRUŽNÍ CESTA VÝRUSTKY NA HLAVĚ ZVĚŘE					VYDÁVATÍ ZVUK JAKO HODINY DOHRMADY							
1. část tajenky													ANGL. TRAMVAJ ODBOBNÍK VE FYZICE					
	PŘESNĚ STANOVENÝ POHYB TĚLA	VRŠEK MÍSTNOSTI PODNIK ZAHRA-NIČNÍHO OBCHODU						NAKLADNÍ AUTOMOBIL	TREZORY POSLAT (ANGL.)						BARMSKÉ SÍDLO	OPAL	ROZMĚRY	
CESTOVNÍ KANCELÁŘ (ZKR.)			THAJSKÉ PLATIDLO	SLOVENSKÝ SOUHLAS	ZVUK VYTVÁŘENÝ HLASIVKAMI ČÍDLO ČICHU					TEXTILNÍ ROSTLINY NEPRAVDY			ANGL. MAMINKA MPZ BĚLORUSKA					
KANÝRY							2. část tajenky ČESKÁ REPUBLIKA											
PATŘÍCI IVĚ						NÁJEMNÉ (ZAST.)						PŘÍTOK DUNAJE V NĚMECKU						
VELKÝ OŘECH						MUŽSKÉ JMÉNO (25. 8.)						KOLA						

Ochrana klienta je pro nás na prvním místě

Koronavirus se velmi negativně podepsal na letošní turistické sezóně. Přesto i v této době by zájmy klientů cestovních kanceláří měly být na prvním místě, na druhou stranu podle ředitelky ČD travel Blanky Jíšové musejí zejména žadatelé o dotaci dodržovat jistá pravidla.

TEXT | ČD travel

Asi všichni tušíme, že na cestovní ruch měl Covid největší dopad. Jak je na tom ČD travel?

Bohužel ani nám se propad nevyhnul. Naštěstí ale nabízíme nejenom zahraniční, ale i tuzemské zájezdy. Takže pokles obrátu není tak dramatický jako u jiných CK. Letošní obrát většiny cestovek se pohybuje od 10 do 30 procent. My dosáhneme 50procentního obrátu.

Jak jste přistupovali ke klientům, kteří měli zahraniční pobyt a nechtěli jej absolvovat? To byl asi největší problém letošní sezóny.

Tady musíme rozlišit, zda měl klient pobyt od CK, se kterou spolupracujeme, nebo přímo produkt od ČD travel. My jsme bohužel museli na základě nátlaku jedné nejmenované odborové organizace začít spolupracovat i s takovými CK, které nejsou příliš vstřícné ke klientům. Takže jim účtovaly nesmyslně vysoké storno nebo je nutily k přijímání nevýhodných poukazů. Osobně mi to bylo velice líto, ale nedalo se postupovat jinak. Snažili jsme se alespoň klienty varovat. Ale tlak byl velký. Pokud měl klient koupený zájezd, který pořádá ČD travel, pak jsme nabízeli výměnu za jakýkoliv jiný pobyt. Tedy klidně Řecko za Šumavu.

Spekuluje se o zániku některých cestovních kanceláří. Víte již něco bližšího?

Bohužel ne všechny CK jsou v dobré kondici. Pro klienty nebude jednoduché si v budoucnu vybírat. Proto



FOTO ČD travel

se opravdu snažíme se zaměstnavatelem a odborovými centrály domluvit na rok 2021 spolupráci tak, jak probíhala v minulých letech. Tedy nechat výběr na ČD travel. Vybíráme ke spolupráci pouze CK, které jsou solidní a mají proklientský přístup. Problém je, že ne všechny odborové centrály chápou dobře problematiku cestovního ruchu. Prosazují vlastní zájmy na úkor bezpečnosti klientů.

A právě zde narážíme na argument, že by si měl klient vybrat sám, kam a s kým chce na dovolenou odjet. A ne být nucen do ČD travel.

Ano, s tím zcela souhlasím. Každý může jet na dovolenou, jakou si vybere. Tady se ale bavíme o dovolené, na kterou přispívá zaměstnavatel. Tedy pokud chtějí zaměstnanci příspěvek, pak musí respektovat určitá pravidla. A těmi pro nás

jsou: pravidlo bezpečného návratu, pravidlo pojištění a pravidlo ochrany dotace.

Můžete ochranu dotace nějak vysvětlit?

Cestovní kanceláře zcela přesně nechápou, co znamená dotace od Správy železnic. Myslí si, že je to prostě příspěvek. Ale jedná se o nefinanční plnění přesně definované zákonem. Dovolenu pro klienta nakupuje Správa železnic a prodává mu ji za cenu sníženou o příspěvek. My o dotaci vedeme přesnou evidenci a v případě, že je porušeno pravidlo přidělení dotace, okamžitě to hlásíme zaměstnavateli.

Takže i případné letošní proplácení poukazů klientům za nevyužitou dovolenou je z pohledu C-FKSP špatné?

Bohužel ano. A dalo nám zabrat, než jsme se všemi CK uzavřeli

dohody, že klientům vystavují poukazy pouze na peníze, které skutečně uhradili, a ne na celou částku včetně dotace.

Kde je tedy dotace z poukazů teď?

Dotace zatím zůstává na ČD travel. Pokud vyčerpána nebude, vrátíme ji zaměstnavateli. Pokud ji chce klient použít na jinou rekreaci, stačí požádat ČD travel.

Ještě se vrátím k cestovkám, se kterým spolupracujete. Budete spoluprací s nimi rušit?

Spolupráci s jinými CK až na výjimky rušit nebudeme. Výhoda spolupráce prostřednictvím ČD travel je pro klienty velká. Přece jen máme při vyjednávání jiné možnosti než jedinec. Takto jsme letos zachránili mnohým klientům vysoká storna a vyjednali příznivější podmínky.

Jste ředitelkou ČD travel, takže chápu, že se ji snažíte prosazovat. Ale můžete mi stručně říct, proč právě vaši CK by si měl zaměstnavatel vybrat pro spolupráci?

Za prvé: vznikli jsme jako servisní organizace, tedy naším cílem není vytváření zisku. Zisk je prioritou všech jiných CK a jak ukázala koronakrise – v honbě za ziskem se neštítí ničeho. Za druhé: klient je na prvním místě a ani za největší krize se nestalo, že bychom nebrali telefony nebo přestali řešit problémy. A za třetí: chráníme peníze zaměstnavatele tak, aby dotace nebyly zneužívány. A to je myslím dostatečně silný argument.

Září patřilo velkým oslavám

Pokud jste ve dnech 18. a 19. září zavítali do Kutné Hory, byli jste možná svědky velké podívané. Tu zorganizovala partnerská Vyšší odborná škola, Střední průmyslová škola a Jazyková škola Kutná Hora u příležitosti oslav 150 let od svého založení.

TEXT | Eva Rubešová

První den se ulice města zaplnily průvodem „průmyslováků“ za zvuku bubnů, v prostorách školy se konala řada komentovaných prohlídek a návštěvníkům byly k dispozici moderní učebny a odborné sály, kde se potkávali učitelé s absolventy a společně vzpomínali na třídní perličky. Odpoledne a podvečer patřily velké narozeninové párty

v hudebním stylu, které se kromě hostů zúčastnili také populární interpreti. Nechyběli Rybičky 48, Pekař anebo Johnny Cash trio. Krátce po setmění se na budovu školy spustila videoprojekce a den zakončilo slavnostní rozsvícení školní věže.

Druhý den se pokračovalo v prohlídkách a návštěvách výstav, které

byly rozmístěny po celé škole, hosté se mohli setkat se zajímavými osobnostmi z řad absolventů průmyslovky a na závěr se v prostorách školy slavnostně odhalila pamětní deska, která bude významné jubileum dále připomínat. Prohlédněte si fotografie z této akce na studentském webu spravazeleznice.cz/studenti.

Kromě kutnohorské průmyslové školy slavila také průmyslovka VDA v České Třebové, která si na konci září připomněla 75 let od svého založení. Součástí těchto oslav byla

FOTO archiv Správy železnic



mimo jiné konference Cesty budoucnosti, na které Správa železnic představila postoj k vysokorychlostnímu traťování v České republice. Kromě toho se slavnostně otevřel dopravní sál s modelovým kolejištěm, na kterém čtveřice studentů pracovala celé léto. „Jsme rádi, že jsme mohli být u toho, protože takové projekty mají cenu,“ dodala vedoucí oddělení vzdělávání odboru personálního Správy železnic Jitka Češková. Přehled všech partnerských škol najdete také na studentském webu.



POPULARIZACE ŽELEZNICE MEZI STUDENTY ČVUT

Již tradiční akce UZEL ČVUT organizovaná studenty pro studenty stmelila osmdesátku nováčků dopravní fakulty, a to i přes roušky.



Moderní železnice

FOTO zdroj ČVUT

Bohatý program byl plný originálních her, soutěží a zajímavých přednášek. Ty jsme využili k prezentaci Správy železnic jako významného zaměstnavatele v České republice. Kromě přednášky jsme se studenty měli možnost strávit půl dne a během té doby jsme se jim snažili přiblížit stěžejní profesi na železnici a soudě podle jejich reakce, se nám i podařilo popularizovat železniční dopravu.

Sešla se zde skvělá parta motivovaných a talentovaných lidí, ze kterých se budou mimo jiné rekrutovat budoucí odborníci Správy železnic. Z tohoto důvodu zůstáváme i nadále se studenty v kontaktu. Jsme připraveni poskytnout jim zejména odbornou podporu během jejich studia.

PO KOLEJÍCH ZA POHÁDKOU



FOTO archiv Správy železnic

Do sbírky příběhů, které se odehrávají na železnici, letos přibyl další titul s názvem Po kolejích za pohádkou, který stojí za přečtení. Jde o literární počín z pera talentované Jitky Dolejšové. Originálně a laskavě ilustrované pohádky v kulisách železniče přinášejí příběhy o divokém a toulavém kocourovi jménem Hubert, o andělu, který vyrábí hračky, o muzejní mašince, o malých zvědavých čarodějkách Miluše a Josefe, o Viktorovi, který bezpečně rozezná Rosničku od Kafemlejnku – železná kráska s čarovnou mocí, nebo o pavoukovi Karlovi. Nechybí zde kouzla, humor, napětí ani špetka dojetí ze šťastného shledání, každý si zkrátka přijde na své. Díky tomu dokáže tato knížka svého čtenáře během prvních sekund vtáhnout do děje a nepustit až do poslední stránky.

Knížka není jen sbírkou dětských pohádek. Autorce se totiž povedlo velmi elegantním a zajímavým způsobem propořovat mezi řádky také poučení pro všechny věkové kategorie o tom, jak se chovat k lidem a přírodě kolem nás, a vedle toho přispěla nemalým dílem k popularizaci železniční dopravy.

Netradiční objevování v tradičním ráji dovolenkářů

V dobách minulých byly velmi populární přímé vlaky k Černému moři, které vozily tisíce rekreatantů za odpočinkem na Slunečné pobřeží a do dalších letovisek. Bulharsko však nabízí více než jenom lenošení u moře, o čemž se právě vydáváme přesvědčit.

TEXT | **Jaroslav Cetkovský**

Protože přímé vlaky do Bulharska už nějakou dobu nejezdí, pomáháme si letecky. Po přeletu do Sofie míříme k jejím antickým památkám. V okolí stanice metra Serdika, pojmenované podle bývalého názvu města, jich je hned několik. A není se vůbec čemu divit. Vždyť Serdika patřila k největším a nejvýznamnějším římským městům na balkánském poloostrově. Metropole je také bohatá na kostely a chrámy. Ten nejzajímavější leží na jihu města. Na obdivování úchvatných dobových fresek, díky nimž je Bojanský klášter zapsán na seznamu UNESCO, nám přesypací hodiny odpočítávají přesně pouhých deset minut. Symbolem města je pak novodobý monumentální chrám sv. Aleksandra Něvského.

HORSKOU ÚZKOKOLEJKOU K BALKÁNSKÉ KUBOVĚ HUTI

Opouštíme město pod Vitošou a vydáváme se na třídní výlet do hor. Nejprve otevíráme brány pohoří Rodopy prostřednictvím jediné úzkokolejné dráhy bulharských železnic. I ta již měla několikrát namále, zejména po opakovaných skalních sesuvech a povodních, nicméně vždy utekla hrobníkovi z lopaty. A to hlavně proto, že zde úzkokolejka plní hlavně funkci veřejné obslužnosti městeček a vesnic hluboko v horách. Denně jezdí v celé trase ze Septemvri do Dobriniště čtyři páry vlaků, jízda trvá okolo pěti hodin. Každý vlak je složen ze tří až čtyř osobních vozů, park hnacích vozidel pak tvoří motorové lokomotivy z 60. a 80. let. O tom, že se s rodopskou dráhou nadále počítá, svědčí i nedávno vypsaný tendr na modernizaci těchto letitých strojů.

Máme štěstí, že souprava je tvořena z vozů se stahovacími okny. To nám umožňuje pozorovat skaliska, jimiž se dráha zejména v první části jízdy proplétá, se vši parádou. V druhé její polovině stoupáme několika tunely a smyčkami, abychom se vyšplhali až do Avramova – se 1 267 m n. m. nejen nejvyšší položené stanice v Bulharsku, ale také na celém Balkáně. Pro srovnání, naše nejvyšší situovaná Kubova Huť má „jen“ 995 m n. m. Zážiteková jízda nám končí v Bansku. Přestože je zdejší oblast zejména rájem milovníků zimních sportů, ani v létě se jí turisté nevyhýbají. V malebném centru města usedáme do jedné z mnoha stylových hospůdek a plánujeme přesun do sousedního pohoří.

DIVUKRÁSNOU JEZERNÍ KRAJINOU K VYTOUŽENÉMU CÍLI

Konkrétně míříme do oblasti věhlasných sedmi rílských jezer. Tam se přesouváme krkolomně pomocí několika přestupů mezi autobusy a vlaky. Z podhorského střediska Sapareva Baňa, pyšníciho se léčivými prameny, využíváme



Nejpůsobivější na výletu napříč Bulharskem bylo jezerní seskupení v pohoří Rila.



Typická podoba rodopské úzkokolejky

místní dopravu pod lanovku. Od naší spolucestující se dozvídáme, co stojí za vysokou obsazeností horských chat v době naší návštěvy. Tím je konání každoročního mezinárodního setkání spiritistů, tak oblíbeného právě v panenské přírodě obklopené jezery. Nicméně díky ní se nám nakonec daří nocleh v chatě u horní stanice lanovky vyjednat, máme tak o velkou starost míň. Po ubytování konečně vyrážíme k jezerům, první den stíháme pět ze sedmi. Počasí nám k večeru signalizuje, že zítřejší výprava do dvou a půl tisíce metrů nad mořem nebude žádnou procházkou růžovým sadem.

Je pochmurné ráno a nás čeká patnáct kilometrů dlouhá túra kolem zbývajících jezer k nejproslulejšímu z bulharských monastýrů. Vyrážíme za mírného deště, který se už za prvního většího stoupání mění v silný liják, doprovázený studeným větrem. Počasí dokonale prověřuje naše vybavení. Vlastně ani není co, máme jen trochu lepší boty, svetr a jednorázovou pláštěnku. Po výstupu máme všechna jezera jako na dlani. U jednoho z nich dokonce pozorujeme účastníky setkání při jejich velkolepém shromáždění. Dál už pokračujeme sami, počasí ostatní odrazuje. Déšť i vítr ale po čase ustávají, jen všudypřítomná mlha nám stále brání ve výhledu. Nakonec i ta ustupuje a nám



Rílský monastýr je ideálním cílem jak pro poutníky, tak turisty.

se otevírají neopakovatelné pohledy z hřebenů do údolí s dalšími menšími jezírky. A ten božský klid... Odměnou za prudké, asi tříhodinové klesání místy hustým porostem je nám pak nádherný klášterní komplex Rila.

SKALNÍ KLÁŠTER A MOŘSKÁ ZAHRA DA S ČESKOU PEČETÍ

Na závěr se vydáváme přece jen k moři. Než tam definitivně dorazíme, zastavujeme se ještě ve Veliko Tarnovu. To je známé především díky rozlehlé pevnosti Caravec, bývalému duchovnímu centru celé jihovýchodní Evropy. Tarnovo je opravdu velice přívětivé, kromě dalších památek je v jeho Starém městě možné i degustovat víno z okolních sklepů. Jako vhodné přímořské letovisko si vybíráme Varnu. Prohlídku začínáme u katedrály, pokračujeme přes nejstarší ulici Preslav až ke dvěma lokalitám připomínajícím sofistikovanost římských lázní.

Protože ještě nemáme dost, chceme i za hranice města. Místo očekávaného vyhlídkového autobusu nás však čeká vícemístný mercedes, činnost průvodce je nahrazena vytištěným letákem. Nejprve objevujeme kamennou poušť. Při pohledu na tu spoustu sloupových útvarů z kamene, většinou dutých a až 5 metrů vysokých, si naplno uvědomujeme rozmanitou sílu přírody. Pak obdivujeme klášter ve skále. Aladža má dvě patra, ve skalních průřvách jsou jak kostel s kaplí, tak i kuchyně a krypta. Není jisté bez zajímavosti, že atypické světské místo bylo objeveno Čechy, bratry Škorpilovými. Další českou stopu najdeme přímo ve Varně. Zdejší mořskou zahradu navrhl rodák z Vínore, architekt Antonín Novák. No a na pláž už je to jen kousek. S rybičkami na talíři a s kamenicou v ruce se s ní jako správní rekreatanti s Bulharskem loučíme.



Výlet na kamennou poušť lze doporučit jako alternativu ke koupání.



Chrám sv. Aleksandra Něvského v Sofii

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



ŘECKO Kréta

DOPRAVA

letecky z Prahy, odlety ve středu a v sobotu

UBYTOVÁNÍ

apartmány a hotely

STRAVA

bez stravy nebo polopenze

VÍCE INFORMACÍ

- www.cdtravel.cz
- tel.: 972 243 051 (R. Hořejší)



OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Výroční zpráva o bezpečnosti

Každoročně je naším úřadem vydávána Výroční zpráva o bezpečnosti. Ta musí být v souladu se zákonem o dráhách zpracovaná do 30. září. Dokument lze nalézt na webových stránkách Drážního úřadu.

Budoucnost železničního průmyslu

Již podruhé pořádala Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI) odbornou diskuzi o budoucnosti železničního průmyslu. Diskuze se zúčastnil i ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář, který mimo jiné referoval o tom, jak budou od 31. října 2020, tedy od spuštění 4. železničního balíčku, fungovat schvalovací procesy žádosti o vydání osvědčení dopravce nebo uvedení vozidla na trh. Odborné diskuze se zúčastnili také zástupci Ministerstva dopravy, Správy železnic, Českých drah a firem podnikajících v tomto sektoru.

Schvalování vozidel po 31. říjnu

Žadatel bude mít možnost požádat o vydání osvědčení nebo homologaci vozidla buď pro jeden stát, nebo pro více států současně. K žádostem týkajícím se výhradně provozu v České republice bude vydávat rozhodnutí Drážní úřad. V případě požadavku pro více států bude vydávajícím orgánem ERA.

