

# MODERNÍ ŽELEZNICE

## KORONAKRIZE NÁS STÁLA DESÍTKY MILIONŮ

S Hanou Honzákovou nejen o dopadech omezení dopravy a budoucnosti ošlapného

02

## O ODBORNOU PŘÍPRAVU JE STÁLE VĚTŠÍ ZÁJEM

Spolupráce s partnerskými školami přináší své ovoce, studenty železnice přitahuje

08

## NAHLÉDNUTÍ DO ZEMĚ NEPŘÍSTUPNÝCH BYROKRATŮ

Putování po zemi plné národních parků a tisíců jezer

10



FOTO Jaroslav Stejskal

# Začíná obnova klíčové tratě na východě Prahy

**Koridorové parametry získá během následujících čtyř let další část tratě mezi Lysou nad Labem a Prahou. Díky modernizaci vznikne v metropoli nový tříkolejný úsek, a to včetně zastávky Praha-Rajská zahrada, kde bude přestup na metro. Zcela zásadní proměnou pak projde stanice v pražských Vysočanech.**

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

„Trať 232 plní důležitou roli především v pražské příměstské dopravě. V uplynulých desetiletích prošly dílčími úpravami některé stanice, poměrně čerstvou novinkou je nedávno dokončená celková rekonstrukce nádraží v Čelákovících, kde mimo jiné vzniklo ostrovní nástupiště, na které je díky podchodům přístup z obou stran kolejí. V loňském roce také začala přestavba navazujícího traťového úseku do Lysé nad Labem,“ popisuje generální ředitel naší organizace Jiří Svoboda.

Přestavbou projde úsek dlouhý téměř 15 kilometrů. Dosavadní maximální traťová rychlost 100 km/h se po instalaci ETCS zvýší až na 160 km/h. Velkou změnu dozná především stanice Praha-Vysočany, ve které stojí výpravní budova historicky uprostřed mezi dvěma původními tratěmi. Projekt počítá se změnou konfigurace kolejiště, celkem zde vzniknou dvě ostrovní a jedno vnější nástupiště. Cestující se na ně dostanou díky kombinaci pevných schodišť, eskalátorů a výtahů. Nástupiště budou navíc

propojena dalším podchodem z ulic Krátkého a bratří Dohalských. Stávající nádražní budova se zbourá, nahradí ji nová odbavovací hala, která vznikne v úrovni rozšířeného podchodu z Paříkovy ulice.

**Z ODBOČKY SE STANE VÝHYBNA**  
Změní se rovněž funkce dosavadní odbočky Skály, z níž se stane výhybna. Díky vložení spojek mezi všemi kolejemi vznikne regulérní tříkolejný elektrifikovaný úsek do Vysočan, který budou moci využívat jak vlaky ve směru na Lysou nad Labem, tak

na Neratovice. Nacházet se na něm bude i nová zastávka Praha-Rajská zahrada, situovaná v bezprostřední blízkosti stejnojmenné stanice metra linky B. Cestu k vlakům zajistí lávka, kterou vybuduje jako návaznou investici pražská radnice. Překlene frekventovanou Chlumeckou ulici, díky prodloužení přes celé kolejiště ji budou moci využívat i obyvatelé z oblasti zvané Na Hutích.

Ve stanici Praha-Horní Počernice bylo již před několika lety vybudováno ostrovní nástupiště. Ve směru na Lysou nad Labem, u hlavní koleje číslo 1 před výpravní budovou, nyní vznikne také vnější nástupiště s nástupní hranou v normové výšce 550 milimetrů, které bude dlouhé 200 metrů. K předjíždění vlaků bude možné využít celkem tři předjížděcí koleje. Úpravami současně projde i jediná stávající zastávka v Zelenči. Mezi rekonstruovanými nástupišti se postaví nový podchod, který nebude vzhledem ke stísněným prostorovým podmínkám bezbariérový,

## POSTUPNĚ SE OPRAVÍ CELÁ TRÁŤ

Železnice mezi Prahou-Vysočany a Lysou nad Labem je klíčovou spojnicí metropole s pražobřežní magistrálou z Kolína přes Mělník do Ústí nad Labem a Děčína. V příštích letech projde celá modernizací. Jejím cílem je především zvýšení rychlosti vlaků a tím i zkrácení jízdních dob, dále zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu a v neposlední řadě bezpečnosti cestujících. Jim budou sloužit v přestavěných stanicích nová nástupiště s bezbariérovým přístupem a podchody.

osoby se sníženou schopností pohybu použijí navazující přejezd.

Stanice Mstětice projde přestavbou až v rámci další stavby. Ta by se měla realizovat v letech 2022

*pokračování na straně 3*



VIZUALIZACE archiv Správy železnic



## KONTROLNÍ DEN NA HLAVNÍM NÁDRAŽÍ ZA ÚČASTI PREMIÉRA

Na stavbách probíhajících v současné době na pražském hlavním nádraží se na konci června uskutečnil kontrolní den, kterého se zúčastnil premiér Andrej Babiš v doprovodu ministra dopravy Karla Havlíčka a generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody. Přímou na místě se tak mohli seznámit jak s průběhem rekonstrukce interiéru historické Fantovy budovy, tak slavnostně zahájili výstavbu prodloužení severního podchodu.

## NEGRELLIHO VIADUKT OTEVŘELY DREZÍNY



Slavnostní otevření Negrelliho viaduktu pro železniční dopravu proběhlo na konci května v komornější atmosféře, než se původně plánovalo. Stalo se tak kvůli vládním opatřením proti šíření koronaviru. Parní vlak tak nahradily speciální vozidla naší organizace, první jízdy se zúčastnili i premiér Andrej Babiš, vicepremiér a ministr dopravy Karel Havlíček, generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda a předseda představenstva společnosti HOCHTIEF CZ Tomáš Koranda.

## CERTIFIKACE INTERNÍCH AUDITORŮ SPRÁVY ŽELEZNIC

Interní auditoři O17 v průběhu roku 2019 absolvovali dlouhodobý kurz v rámci Národního kvalifikačního programu vzdělávání a certifikace interního auditu ve veřejné správě. V osmi přednáškách si rozšířili znalosti v oblasti metodologie interního auditu, Mezinárodního rámce profesní praxe interního auditu a finanční kontroly podle zákona č. 320/2001 Sb. Po úspěšném absolvování kurzu a složení dvou zkoušek jim byl udělen certifikát v rámci odborné certifikace interních auditorů ve veřejné správě.

# Koronakrize nás připravila o desítky milionů korun

**Od poloviny letošního března se na řadu týdnů výrazně omezil provoz osobní i nákladní dopravy na české železniční síti. To samozřejmě mělo negativní vliv na rozpočet naší organizace. Na konkrétní dopady jsme se zeptali ředitelky odboru obchodních a smluvních vztahů Hany Honzákové.**

TEXT | Tomáš Johánek

**Během minulých měsíců a týdnů byly české koleje neobvykle prázdné, dopravci a objednatelé dopravy rušili velké množství dálkových i regionálních vlaků. Jak se koronakrize projevila na vybraném poplatku za dopravní cestu.**

Máte pravdu, koronakrize přinesla snížení počtu vlaků dopravců zejména v osobní dopravě, ale určitý dopad měla i na výkony v nákladní dopravě. To se promítlo do výběru poplatku za užití železniční dopravní cesty. Za březen jsme zaznamenali meziroční propad o 23 milionů, za duben o 80 milionů a za květen o téměř 60 milionů korun. Za měsíc červen očekáváme schodek ve výši 40 milionů korun.

**Musí dopravci platit za dopravní cestu, pokud rušili své vlaky na základě omezení vyhlášených státem? A jak je to v případě, že dopravce zruší vlak například z toho důvodu, že nemá potřebnou soupravu?**

Za normálního stavu vůči dopravcům uplatňujeme sankci za nevyužitou nebo vrácenou kapacitu dráhy. Podmínky pro uplatnění této sankce jsou vyhlášeny v aktuálním Prohlášení o dráze. Od 12. března letošního roku do odvolání jsme přestali tuto sankci v důsledku koronakrize uplatňovat.

**Jak se v posledních letech vyvíjí počet dopravců na české železnici? Roste více počet subjektů působících v nákladní, nebo v osobní dopravě?**

Počet dopravců neustále roste, na konci roku 2019 jich bylo 107, k 10. červnu jich přibývalo dalších šest. Celkem 82 dopravců provozuje čistě jen nákladní dopravu a noví přibývají zejména v této kategorii.

**Občasným nešvarem dopravců bývá blokování kapacity dopravní cesty pro vlaky, které třeba dlouhou dobu vůbec nevyjedou. Platí se za to poplatky? A jak to s dopravci řešíte?**

Jak jsem již zmínila, v Prohlášení o dráze máme zakotvenu sankci za nevyužitou nebo vrácenou kapacitu dráhy. Pokud se dopravce vzdá přidělené kapacity dráhy méně než jeden měsíc před plánovaným dnem jízdy nebo ji nevyužije z důvodů na své straně, je povinen Správě železnic uhradit sankci. Týká se to pouze vyjmenovaných tratí, nikoli celé sítě. Sankce se stanoví



## JUDR. HANA HONZÁKOVÁ Ředitelka odboru obchodních a smluvních vztahů

Po absolutoriu studia na Právnické fakultě Univerzity Karlovy v Praze nastoupila v roce 1985 k tehdejšímu ČSD do funkce podnikového právníka. V letech 1993 až 2008 pracovala ve vedoucích pozicích ČD v oblasti řízení lidských zdrojů. V roce 2008 přišla do naší organizace, kde byla nejprve ředitelkou kanceláře náměstka GR pro provozování dráhy, v roce 2011 se stala ředitelkou odboru smluvních vztahů. Ten od 1. prosince loňského roku nese současný název.

součinem délky trasy v kilometrech a sazby v Kč/km pro jednotlivé druhy dopravy a kategorie dráhy. Aby byli dopravci motivováni kapacitu dráhy odříkat a vrátit i ve lhůtě kratší než 30 dnů, zavedli jsme v roce 2019 tzv. motivační koeficienty, které danou sankci ještě snižují v závislosti na lhůtě odřeknutí a vrácení kapacity před plánovaným dnem jízdy. Správa železnic tak může vrácenou kapacitu použít pro jiné dopravce. V roce 2019 dopravci za tuto sankci zaplatili zhruba 14 milionů korun.

**Při přeplnění kapacity dopravní cesty zejména v okolí velkých měst se nabízí**

**otázka, zda výši poplatku za její použití neodstupňovat u vlaků, kde je to možné, například podle času, kdy dopravní cestu využijí – v noci by se třeba platilo méně než ve dne. Podobně funguje i mýtné na silnici. Uvažujeme do budoucna o něčem podobném?**

Celý systém zpoplatnění železniční infrastruktury je nejen ekonomickým nástrojem provozovatele dráhy a přidělece kapacity, ale určitě i dopravní politiky státu. Z tohoto důvodu všechny návrhy na změnu zpoplatnění musí být diskutovány nejen uvnitř Správy železnic mezi úseky ekonomiky, provozuschopnosti a řízení provozu, ale také s Ministerstvem dopravy. V současné době v důsledku rozhodovací praxe ÚPDI pracujeme na změně zpoplatnění železniční dopravní cesty pro rok 2022. Cena za užití ŽDC musí být vyhlášena nejpozději 12 měsíců před jejím uplatněním. Spolu s úsekem ekonomiky zvažujeme všechny možnosti, které přichází podle evropské i národní legislativy v úvahu.

**V loňském roce se hodně hovořilo o tzv. ošlapném, s jehož zavedením počítalo Prohlášení o dráze. ÚPDI ho následně zrušil. Jaký bude jeho další osud?**

Tzv. ošlapné je cenou za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlaku osobní dopravy. Jedná se

výhradně o přístupové komunikace, které jsou součástí dráhy podle přílohy k vyhlášce č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb. Cena byla řádně a včas v prosinci 2018 vyhlášena pro JŘ 2020. Následně ÚPDI z podnětu některých dopravců shledal, že bychom měli tento poplatek variovat podle vybavenosti přístupových komunikací, což jsme v průběhu loňského roku provedli. Museli jsme vyspecifikovat všechny přímé náklady na tyto přístupové komunikace, abychom mohli vyhlásit sazby podle jejich vybavenosti (peronizace, podchody, nadchody atd.). Došlo při tom k navýšení této ceny pro dopravce provozující osobní dopravu a z toho důvodu nám ÚPDI předběžným opatřením zakázal poplatek vybírat. V současné době běží správní řízení o poplatku pro letošní rok. Pro rok 2021 jsme ošlapné řádně a včas vyhlásili v prosinci 2019.

**Co se vám vůbec vybaví, když se řekne železnice? Jezdíte často vlakem?**

Vlakem jezdím denně do práce, bydlíme v Říčanech. Protože nemáme auto, vlak využíváme často, vlastně pořád. Na výlety, na dovolenou, prostě všude. Dnes se cestuje pohodlně a fajnově. I na hory v zimě jezdíme vlakem (máme oblíbenou Tatranskou Lomnicu), naučilo nás to netahat s sebou zbytečnosti.





FOTO HZS Správy železnic

## Drážní hasiči trénovali obsluhu svých tanků

Vojenský výcvikový prostor Boletice na Českokrumlovsku byl na počátku června dějištěm pravidelného výcviku řidičů z obsluhy vyprošťovacích tanků VT 72B, které využívají naši hasiči. Součástí školení byl také nácvik nakládky tanků na nedávno pořízené soupravy pro jejich přepravu.

Proškolení ve vojenském prostoru se zúčastnily tři vyprošťovací tanky VT 72B, které mají k dispozici drážní hasiči v Praze, Českých Budějovicích a Přerově. Byly vyrobeny v roce 1989 pro potřeby armády, naše organizace je získala v letech 2012 a 2013. Následně prošly rozsáhlými opravami a úpravami pro využití nejen v podmínkách železnice.

Dnes jsou vybavené navijáky, jeřábem, radlicí a nákladovou plošinou. Přestože se jedná o obrněná pásová vozidla, mohou jezdit i po silnici. Pro jejich přepravu lze využít také speciálně upravené soupravy. Pro operativnější nasazení vyprošťovací techniky máme dvě takové soupravy, které tvoří tahač Volvo se speciálním návěsem Nootboom.

## Začíná obnova klíčové tratě na východě Prahy

*pokračování ze strany 1*

až 2024 na navazujícím úseku do Čelákovic. Mstětice získají nová nástupiště, vyšší kapacitu a také rychlost vlaků všech kategorií pak zajistí dvě nové traťové přeložky.

### SE SANACÍ ŽELEZNIČNÍHO SPODKU POMOHL UNIKÁTNÍ STROJ

Dále ve směru na Lysou nad Labem leží Čelákovice, kde komplexní rekonstrukce kolejíště skončila v minulém roce, stanice se může pyšnit moderními nástupišti s výtahy a podchodem. V současné době je ve značné fázi rozpracovanosti další stavba, a sice optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo). V době nouzového stavu byla provedena a uvedena do zkušebního provozu výhybna Káraný, která má zajistit rozdělení celého úseku na dvě části, a tím vytvořit možnost křížovat vlaky tak, aby docházelo k minimálním zpožděním dopravy při omezeních provozu. V současnosti je vyloučená první traťová kolej v úseku Káraný – Lysá nad Labem. Zde už byl odstraněn kolejový rošt, proběhla demontáž trakčního vedení a rekonstrukce umělých staveb. Podél koleje došlo k vytvoření nového odvodnění. Unikátní bylo nasazení sanačního stroje PM 200-2R společnosti Swietelski, který provedl odtěžení železničního svršku a spodku spolu s výměnou železničního spodku. Vytěžené kolejové lože se odváží k mostu přes Labe, kde se využije k rozšíření železničního náspu. Ten

bude sloužit jako montážní základna pro výsuv mostu přes Labe.

### PŮVODNÍ MOST SE PŘESUNE NA PODZIM DO PROVIZORNÍ POLOHY

Stavební činnost kolem labského mostu probíhá kontinuálně po celou dobu výstavby. Aktuálně se provádějí práce na provizorní traťové přeložce, která sestává z rozšíření opěr, pilířů mostu a násypového tělesa přiléhajícího k trati. Dále dojde k odsunu mostní konstrukce z druhé traťové koleje do polohy provizorních opěr a pilířů a zprovoznění dočasné přeložky. Momentálně se také pracuje na spodní stavbě provizorního přemostění, jedná se zejména o vybudování velkopříměrových pilot vedle stávajících opěr a pilířů. Následovat bude vyvážení výztuže a provedení betonáže opěr a základů pilířů.

K přesunu stávajícího mostu do polohy provizorního přemostění dojde v listopadu letošního roku. Začátkem příštího roku se pak snese nosná konstrukce mostu pod první traťovou kolejí a dojde k rozřezání s následným odvozem. Provede se zesílení stávajících opěr a výstavba nových pilířů. Dílce nové nosné konstrukce budou dováženy vlaky na montážní základnu, kde budou od března svařovány do definitivního tvaru. Výsuv nové nosné konstrukce bude probíhat ve dvou etapách v červnu a srpnu příštího roku. Následně zprovoznění první traťové koleje v nové poloze se plánuje na září. Zcela hotovo na této stavbě pak bude v roce 2022.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

## Pokračuje oprava dalších středočeských nádraží

**Naše organizace pokračuje v opravách výpravních budov ve Středočeském kraji. Ještě letos bude hotovo například v Byšicích, během podzimních měsíců naopak začne rekonstrukce budovy nádraží v Berouně.**

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



FOTO archiv Správy železnic

„Při opravách stanic myslíme především na cestující. Naším cílem je, aby se na nádražích cítili příjemně, měli k dispozici důstojné zázemí při čekání na vlak a dostali se do něj co nejpohodlněji. Děláme vše pro to, aby cestování na železnici odpovídalo požadavkům moderní přepravy 21. století. V minulém roce jsme takto pro cestující ve Středočeském kraji opravili budovy na nádražích Bečváry, Uhlířské Janovice, Karlštejn, Nižbor, Nelahozeves i Nelahozeves zámek, Hořovice, Slaný, Kolín a také Kácov, Zruč nad Sázavou a Ledečko,“ říká Vladimír Filip, ředitel pražského oblastního ředitelství Správy železnic.

Nově opravené budovy se tak do konce letošního roku dočkají cestující v Byšicích. Stavbaři by opravné práce měli zahájit v průběhu července, jejich konec je naplánován letos v říjnu. To vše za předpokladu hladkého průběhu veřejné soutěže na zhotovitele. Součástí kompletní rekonstrukce je oprava střechy a fasády a výměna všech oken a dveří. Cestující se na nádraží dostanou po opravené přístupové cestě, kde budou mít k dispozici kompletně obnovenou čekárnu. Úpravou projde i okolí budovy a všechny navazující zpevněné plochy. Součástí zakázky je rovněž

výměna stávající jímky odpadních vod s kanalizační přípojkou, odvod dešťových vod, oprava elektroinstalace včetně bleskosvodu a dodání nového venkovního a vnitřního mobiliáře. Stanice by se po rekonstrukci měla vzhledem přiblížit své původní podobě z roku 1904.

Další nádražní budova, na jejíž opravu právě probíhá veřejná soutěž, leží v Otavčovicích. I zde dostane novou střechu a fasádu, okna a dveře. Na cestující zde po opravě budou čekat nové veřejné toalety a zmodernizovaná čekárna s novým vybavením. Stejně tak je součástí zakázky úprava okolí budovy včetně přístupových cest a zpevněných ploch. V průběhu letošního roku by měly být v obdobném rozsahu opraveny také budovy ve stanicích Sedlčany a Hýskov.

Nejsledovanějším počinem je ale určitě rekonstrukce budovy v Berouně. Stavební práce se zaměří na komplex tří vzájemně propojených částí, který tvoří odjezdová hala, administrativní budova a provozní prostory. Cílem modernizace je oživení celého objektu a zvýšení cestovního komfortu. Stavební práce budou probíhat po etapách, odjezdová hala bude cestujícím k dispozici po celou dobu, i když v omezeném režimu.



# Nevyhovující most přes Orlickou přehradu nahradí nový

Ještě letos by měla začít rekonstrukce přemostění Orlické přehrady u Červené nad Vltavou. Stávající ocelová konstrukce z roku 1889 již nevyhovuje požadavkům na rychlost a zatížitelnost, proto ji nahradí novostavba železobetonového obloukového mostu s rozpětím oblouku 156 metrů.

TEXT **Jan Votík**

Současná mostní konstrukce má zásadní vady a je neopravitelná. Hlavním cílem investiční akce je náhrada současného mostu, který je v kritickém stavu. „To s sebou přinese celkové zlepšení provozně-technického stavu infrastruktury spočívající v zajištění přechodnosti trati na úroveň traťové třídy zatížení D4,

zajištění volného mostního průřezu, zkrácení jízdních dob odstraněním propadů rychlosti, snížení objemu prostředků nutných na zajištění provozuschopnosti dráhy a snížení vlivu vibrační a hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů,“ vysvětluje náměstek Stavební správy západ Radim Brejcha.

**ROZDĚLENÍ NA ČTYŘI ETAPY**  
Stavba bude probíhat ve čtyřech etapách. „V rámci první budou vystavěny opěry, pilíře a základy pat oblouku a nosné konstrukce krajních polí. Z hlediska vlivu stavby na okolí se jedná o nejnáročnější etapu z důvodu skalního podloží. Při druhé etapě bude vystavěna zejména



Most v průběhu montáže na konci 19. století



Současná podoba mostu přes Orlickou přehradu

oblouková nosná konstrukce. Ve třetí fázi pak bude dokončena mostní konstrukce a během hlavní výluky železničního provozu bude provedeno převedení tratě do nové polohy. Současně bude také provedena demontáž stávající ocelové konstrukce mostu, přičemž se předpokládá využití nové nosné konstrukce pro nakládku demontovaných dílců. Tento postup nám umožní minimalizovat výlukovou činnost. V poslední, čtvrté etapě proběhnou dokončovací práce a rekultivace území stavby,“ představuje hlavní inženýr stavby Stanislav Kejval jednotlivé fáze.

Pro nový návrh mostu bylo odhlédnuto od stávajícího řešení a navrženo přemostění zcela nové. Použije se oblouková nosná konstrukce v hlavním mostním otvoru a trámová ve vedlejších mostních otvorech s horní mostovkou. Díky rozpětí oblouku 156 metrů půjde o jeden z největších obloukových mostů v České republice. Nový mostní objekt je navrhován jako železniční jednokolejný most s průběžným kolejovým ložem v odsunuté poloze zhruba 10 metrů severním směrem. Délka přemostění dosahuje

296,8 metru a délka mostu pak 316,3 metru. Jeho výška nade dnem Vltavy je zhruba 70 metrů.

## STAVĚT SE BUDE Z OBOU BŘEHŮ VLTAVY

„Kritickou částí stavby bude doplňkový geologický průzkum po odkrytí základové jámy. Ten proběhne ještě před založením patek a oblouku nového mostu a ukáže skutečná rizika při zakládání nového objektu,“ upozorňuje Kejval. Riziko totiž spočívá v tom, že břehy jsou tvořené navětralými výchozy povltavské žuly. „Nevíme zatím, do jaké hloubky jsou žulové výchozy navětrány. Na výsledku průzkumu bude záviset způsob kotvení a případná sanace přílehlých strmých skalních svahů,“ pokračuje.

Nejzajímavější a nejviditelnější částí stavby z hlediska pozorovatele bude výstavba oblouku systémem letmé betonáže postupným vyvěšování. „Bude se postupovat z obou břehů od paty oblouku směrem k vrcholu za pomoci dvou věžových jeřábů,“ popisuje Kejval. Stavba je naplánovaná tak, aby nebyla ovlivněna kolísající hladinou orlické nádrže během roku.



Architektonický návrh nové podoby mostu

## Nejdůležitější stop mého profesionálního života

Již tradičně se naše státní organizace připojuje k celosvětové kampani ILCAD – Mezinárodnímu dni bezpečnosti na železničních přejezdech. Letošní ročník byl věnován střetu osobního vlaku s autobusem a následné záchraně zraněných.

TEXT **Marek Illiaš**

„I přes různé osvětové, preventivní a bezpečnostní kampaně počty srážek automobilů na přejezdech, ale hlavně počty usmrcených osob klesají jen pomalu. Správa železnic proto využívá každé možnosti, jak na tuto skutečnost upozornit. Kdyby se nám díky této akci podařilo

zachránit byť jediný život, bude to mít smysl,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Správa železnic se v rámci projektu, kterého se účastní již od roku 2010, tentokrát rozhodla zaměřit na profesionální řidiče autobusů a nákladních aut. Brzdná

dráha nákladního vozidla o celkové hmotnosti 40 tun je při rychlosti 80 km/h na suché silnici zhruba 130 metrů, vlak, který se na regionální trati pohybuje rychlostí 80 kilometrů za hodinu, bude

brzdit přes 400 metrů. Expres jedoucí na koridoru rychlostí 160 kilometrů za hodinu po spuštění všech brzdových systémů ujede až do úplného zastavení několikánásobně delší vzdálenost.



FOTO archiv Správy železnic

Pokud se někdo rozhodne nerespektovat výstražné zařízení přejezdu a pokusí se projet těsně před přijíždějícím vlakem, nedává strojvedoucímu fakticky žádnou možnost zastavit před blížícím se nebezpečím, a odvrátit tak srážku.

A právě to byl případ i naší simulované srážky autobusu a osobního vlaku na přejezdu. Celá událost je o to smutnější, že ji zavinil řidič profesionál, který je zodpovědný za bezpečí a životy svých pasažérů. Bohužel v tomto případě nerespektoval výstražné zařízení přejezdu, které již bylo v činnosti, a na přejezd vjel přímo před čelo osobního vlaku. Naprosto identická nehoda se přitom skutečně stala několik dní před simulovanou srážkou. Při střetu osobního vlaku a linkového autobusu 14. června sice nikdo nepřišel o život, došlo ale ke zranění 11 osob.



## Stránovský viadukt je v provozu už 155 let

Je to první velký železobetonový most u nás. Dodnes uchvacuje svou elegancí, a přitom vznikl vlastně z nouze jako rekonstrukce již nevyhovujícího ocelového mostu. Stránovský, někdy také Krnský viadukt.

TEXT **Marek Binko**

Postaven byl v roce 1865 při stavbě Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy (TKPE) a překračuje hluboké údolí Strenického potoka v blízkosti jeho soutoku s Jizerou ve vsi Dolní Krnsko mezi zámkem Stránov a zříceninou hradu Starý Stránov. Konstrukce mostu byla nejprve železná se třemi poli tzv. Schiffkornovy konstrukce na kamenných pilířích z místního pískovce. Pro závažné konstrukční vady Schiffkornových nosníků bylo nařízeno všechny mosty tohoto typu rekonstruovat, k čemuž zde došlo v roce 1884. Nahrazeny byly příhradovými konstrukcemi s horní mostovkou ze svářkového železa z kladenské Vojtěšské huti. Mostní pole byla vyměňována postupně v průběhu srpna a září, přičemž samotná výměna spojená s výlukou provozu trvala vždy od večera do rána následujícího

dne. Ani tato podoba mostu ale neměla dlouhého trvání, neboť již před 1. světovou válkou přestala, i přes částečné zesílení v roce 1897, svou únosností vyhovovat.

Rekonstrukce se dostala na řadu až po vzniku Československa. V roce 1923 vypsal ministerstvo železnic soutěž na stavbu, přičemž od původního záměru prosté náhrady nosných konstrukcí kvůli zchátralosti pískovcových pilířů ustoupilo a v soutěži připustilo i jiná konstrukční řešení. Z došlých 19 nabídek, z nichž jen čtyři byly na ocelové konstrukce a zbytek na betonové či železobetonové, byla vybrána firma Ing. Hlava a Dr. Kratochvíl s návrhem železobetonového, byť s nízkým podílem železa, arkádového mostu, jehož autorem byl „král železobetonových konstrukcí“ Ing. Stanislav Bechyně

FOTO autor



(1887–1973). Soutěžilo se přitom nejen na nejnižší cenu, ale i na minimalizaci doby výstavby a zejména výluk.

Výstavba nového mostu tak probíhala od dubna 1924 pod stávajícími železnými nosníky, kdy postupně začaly vznikat tři nové oblouky o rozpětí 28 metrů a vzepětí 12 metrů, které mají částečně své vlastní základy a částečně se opírají o původní pilíře. Jakmile

výška postavených oblouků dosáhla starých nosníků, došlo k jejich sejmutí a dostavění nového mostu. Výluka proto trvala jen 40 dnů, přičemž celková doba stavby byla pět a půl měsíce. Délka celého mostu je 152 metrů, šířka 5,86 metru a výška až 27 metrů. Most je pro své prvenství i kvalitní architekturu zapsán jako kulturní památka již od roku 1958, opraven byl naposledy v roce 2016.

## Co se děje v regionech

### HISTORICKÁ VÝPRAVNÍ BUDOVA V MAJDALENĚ PROŠLA OPRAVOU



Na počátku června se slavnostně otevřel opravený historický objekt z roku 1890 ve stanici Majdalena na Třeboňsku. Práce v hodnotě 6,2 milionu korun probíhaly od loňského října, jejich zhotovitelem byla společnost EDIKT.

Ve stanici, která se nachází na trati Veselí nad Lužnicí – České Velenice, došlo k opravě fasády výpravní budovy. Součástí prací byla dále výměna oken, dveří a střechy včetně komínových těles, jejich výsledkem je také příjemnější prostředí v čekárně a na veřejných toaletách. Celá železniční stanice byla navíc vybavena novým mobiliářem.

Úpravami prošla i plocha před budovou, kde mohou cestující využít parkovací místa a přestup na autobusovou dopravu. Jelikož je Majdalena hojně navštěvovanou turistickou destinací především v letních měsících, jsou zde k dispozici nová stání pro kola. „Doufáme, že tyto kroky poskytnou všem



navštěvníkům stanice větší komfort při cestování a našim zaměstnancům lepší pracovní prostředí,“ uvedl ředitel Oblastního ředitelství Plzeň Radek Makovec.

V Jihočeském kraji začala na počátku června rekonstrukce výpravní budovy ve stanici České Budějovice. Ještě letos plánujeme zahájit přestavbu objektů osobních nádraží v Písku a ve Veselí nad Lužnicí. Z menších stavebních akcí byly před nedávnem dokončeny opravy výpravních budov v Záhoří a Doňově, těsně před dokončením jsou práce ve Zlivi. Dělníci navíc v současné době opravují nádražní objekty v Ševětíně, Kardašově Řečici a Sepekově.

### ZAČÍNÁ REKONSTRUKCE ÚSEKU Z DĚTMAROVIC NA STÁTNÍ HRANICI S POLSKEM



Traťový úsek z Dětmarovic přes Petrovice u Karviné na státní hranici s Polskem čeká celková rekonstrukce. Projekt bude spolufinancovaný z nástroje CEF Blending, který kombinuje finanční prostředky z unijního Nástroje pro propojení Evropy (CEF) a úvěr od Evropské investiční banky (EIB). Dokončení stavby s celkovými investičními náklady přes 3 miliardy korun je naplánováno v červenci za dva roky.

Předmětem projektu je dvoukolejný elektrizovaný úsek tranzitního železničního koridoru mezi Dětmarovicemi a státní hranicí s Polskem přes Petrovice u Karviné. V rámci stavby proběhne sanace železničního spodku a obnova železničního svršku, na požadované



FOTO archiv Správy železnic (6x)

parametry budou přestavěny vybrané mostní objekty. Šest železničních přejezdů v daném úseku projde rekonstrukcí, u některých se zmodernizuje jejich zabezpečení.

V železničních stanicích Dětmarovice 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. V celém úseku včetně stanic se nainstaluje moderní zabezpečovací zařízení.

Součástí stavební části projektu je rekonstrukce trakčního vedení, respektive instalace nového. Všechny úpravy budou respektovat plán přechodu na jednotnou střídavou napájecí soustavu.

### V DEHTÍNĚ JE NOVÝ ŽELEZNIČNÍ MOST PŘES FREKVENTOVANOU SILNICI

Během uplynulých týdnů proběhla výměna ocelové konstrukce mostu v obci Dehtín na trati Plzeň – Klatovy. V rámci opravy došlo také k úpravě kamenné části opěr, osazení nových železobetonových prefabrikovaných úložných prahů a rovnoběžných křídel a ke zřízení nového železničního svršku.

Oprava mostu a jeho nejbližší okolí umožní zvýšení traťové rychlosti přes most z 30 na 75 km/h. Vzhledem k tomu, že

do mostní konstrukce poměrně často narážela silniční vozidla, dochází také ke zvýšení podjezdové výšky ze 4 na 4,2 metru. Původní kovový most sundal jeřáb 16. května, den po zahájení železniční výluky a uzavření silnice pod mostem. Během následujícího týdne odbourali pracovníci stavební firmy i část navazujících opěrných kamenných zdí. Na konci května jeřáb usadil novou mostovku. Vlaky se na trať vrátily na počátku června, do poloviny měsíce pak byl uzavřený průjezd pod mostem.





**DĚČÍN**  
**7. května**

Dopoledne se mezi stanicemi Děčín-Prostřední Žleb a Děčín východ srazil služební vlak s lokomotivním. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 2,8 milionu korun.

**HNOJNÍK – DOBRÁ U FRÝDKU-MÍSTKU**  
**16. května**

Po poledni se na železničním přejezdu mezi stanicemi Hnojník a Dobrá u Frýdku-Místku střetl osobní automobil Škoda Kodiaq s osobním vlakem 12818, kterým byla motorová jednotka Regionova 814.072. Ta při srážce jednou nápravou vykolejila. Nehoda si vyžádala zranění vlakvedoucí a řidičky automobilu. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,9 milionu korun.

**MORAVSKÉ BRÁNICE – SILŮVKY**  
**23. května**



V odpoledních hodinách se na železničním přejezdu mezi stanicemi Moravské Bránice a Silůvky střetl osobní automobil Škoda Roomster s osobním vlakem 4459, v jehož čele byl motorový vůz 842.018. Při střetnutí byl usmrcen řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor.

**BLUDOV**  
**11. června**

Nad ránem se ve stanici Bludov na výhybce bočně srazil sunutý posunový díl se skupinou ujetých nákladních vozů ze staniční koleje číslo 2. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 480 tisíc korun.

**POSTUPICE – BENEŠOV U PRAHY**  
**14. června**



V ranních hodinách se na železničním přejezdu mezi stanicemi Postupice a Benešov u Prahy střetl autobus SETRA S415 s osobním vlakem 19104, kterým byl motorový vůz 810.436. Ve vlaku se zranil strojvedoucí a čtyři cestující. V autobuse byla jedna cestující zraněna těžce, lehce pak řidič a čtyři cestující. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 3,7 milionu korun.

# Dlouhá cesta k jedné návěsti

**K základním podmínkám bezpečného železničního provozu patřilo a patří respektování rozkazů a pokynů vyjádřených návěstmi. Požadavek na jejich jednoznačnost, srozumitelnost a nezaměnitelnost se s léty neměnil.**

TEXT | **Pavel Schreier**

Jak šel čas, ukázalo se, že by prospělo na návěsti některých návěstidel již předem upozornit. Zrodily se tak předvěsti, vzdálenostní upozorňovačla, tabule před zastávkou. Vlakovému personálu tak byla poskytnuta šance včas reagovat. Kupodivu ale potřeba upozornit na skutečnost, že se vlak blíží k hlavnímu návěstidlu, byla léta bagatelizována s poukazem na povinnou znalost traťových poměrů. Leč v úsecích s častými mlhami či při nedostatečné dohlednosti návěstidla byla absence nějakého upozorňovačla pociťována zvláště naléhavě, neklesající počty případů projetí návěstidel v poloze Stůj se dožadovaly řešení. Přitom situace, kdy se náhle z mlhy vynoří návěstidlo, nepatřily k tuzemským specialitám – fenomén „kde se vzalo, tu se vzalo“ neušetřil ani cizí železniční správy. Ministerstvo dopravy ČSSR přihlédlo i k jejich zkušenostem a po delší přípravě nakonec 14. ledna 1965 vydalo výnos č. j. 6 390/65-11 s územní působností pro oblast někdejší Severozápadní dráhy. Punc legitimnosti tak získaly již leckde instalované orientační značky, pro něž se ujal označení „mlhovky“.

**PODOBA MLHOVEK SE POSTUPNĚ MĚNILA**

Šlo o tři čtvercové desky černé barvy s bílými rovnostrannými trojúhelníky, osazené před návěstidlem po 100 metrech (nejvzdálenější deska měla tři, další dva a nejbližší k návěstidlu pak jeden bílý trojúhelník). Po sedmi létech, 16. května 1972, výnos č. j. 10 680/72-11 rozšířil tyto zásady i na oblast Střední dráhy. Tento stav trval dlouho, až do konce roku 1983. Dne 15. prosince toho roku vydalo Federální ministerstvo dopravy výnos č. j. 22465/83-014,011,



„Mlhovka“ v původním čtvercovém provedení před vjezdovým návěstidlem tehdejší stanice Praha střed. Léto 1985

jehož náplní byla změna orientačních upozorňovačel na síti tehdejších Československých státních drah. Jako důvod se uvádí „...sjednocení návěstní soustavy se zahraničními železničními správami, zjednodušení údržby a racionálnosti při výrobě...“ Co výnos přinesl? Především – na rozdíl od dvou předchozích neměl územně ohraničenou, ale celosíťovou platnost. Změnil se i tvar „mlhovky“ – čtvercovou desku nahradila svislá obdélníková o rozměrech 400 x 1600 mm, bílé trojúhelníky byly předepsány z reflexního materiálu Viaflex. Takto definovaná našla návěst číslo 41 Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu své místo i v novelizovaném předpisu ČSD D 1 (účinnost od 1. led-

na 1987). Původní provedení „mlhovky“ mělo být nahrazeno novým do konce roku 1986.

**NOVÝ PŘEDPIS V BARVÁCH SŽDC**

To je staronové návěsti více než dvacet roků, ale její dlouhá historie ještě není u konce. O další dekádu později vyšel předpis ČD D 1 (účinnost od 28. prosince 1997), který zařadil „mlhovky“ do kapitoly s poněkud vágním titulem Návěsti označující místo na trati. Vedle obdélníkového tvaru připouštěl kupodivu i čtvercový tvar. Až předpis SŽDC D 1 (účinnost od 1. července 2013) zná již pouze obdélníkovou desku.

Věřu dlouhá cesta k jedné návěsti...

**Křížovka o ceny**

Také prázdninová tajenka obsahuje názvy dvou

našich nádraží. Správná řešení pošlete do 24. července na e-mail: redakce@sزدc.cz. Tentokrát máme připravené železniční publikace

pro pět z vás. Květnová tajenka zněla: Dolní Bousov, Horní Ledeč. Výherci se stali Martina Procházková, Stanislav Žurek a Vladislav Šlégr.

	HOD	ARABSKÝ DĚKACÍ NÁSTROJ	OSTRAVSKO- KARVINSKÉ DOLY	BARVITOST	DŘEVINY BEZ KMENŮ	NĚMECKÉ ŽENSKÉ JMÉNO	JEDNA (POČÍTÁNÍ PŘI POCHODU)	OBEC U NÁCHODA	SPZ KARVINÉ	AUSTR. VAČNATEC	DÍTĚ (ŘÍDČ.)	1000 KG	MODLA	THAJSKÁ DĚLKOVÁ MIRA	AMER. TELEFONNÍ SPOLEČNOST
VTĚKÁNÍ					RUSKÉ MĚSTO				KOPEČEK OD KRTKA						
ZN. DLAŽDIČEK					ČÁST ZÁVODU				ŽADONIT						
1. část tajenky					PRIMÁT				V PRAVOU CHVILI						
								KLOVNOUT							
								FR. ŘEKA							
	HORNINA	NAŘIKAT (ŘÍDČ.)	SPZ OPAVY ČÁST ŘECKÉHO CHRAMU			UKAZOVACÍ ZÁJMENO	DOMÁCKY EDUARD	LESKLÝ NÁTER SLOVENSKÝ TISK		ZN. HLINÍKU	POZPOUŠTĚTI SE TEPEM		VSAKOVÁNÍ VODY DO HORNIN	SYROVOST	
DRUH				MEZINÁRODNÍ KÓD BERMUD	ZDOBIT TĚTOVÁNÍM							DRUH GIBBONA	INIC. HERCE SLÓUPA		
SOUČÁSTI HRNCE				2. část tajenky	ZVUK PŘI PÁDU								VÝROBCE MODELŮ VLAKŮ		
MPZ LAOSU				ŠACHOVÝ KONEC			DRUH PAPOUŠKA			STŘEDOVĚKÝ NAJEZDNIK					
AUTOMATICKÉ NASTAVOVÁNÍ TV STANIC				ČIDLO SLUCHU			DOBA			EVROPSKÝ STÁT					



# Nové postupy zrychlují přípravu technologických staveb

Proces zefektivnění a zrychlení přípravy staveb u Správy železnic se netýká pouze velkých infrastrukturních projektů a rekonstrukcí výpravních budov, ale i akcí řešících technologická zařízení.

TEXT | Zbyněk Zunt

K čistě technologickým stavbám patří zejména ty, které řeší nejen výstavbu systémů dálkového ovládání, GSM-R, ETCS, přejezdových zabezpečovacích zařízení nebo doplnění závor, ale i výstavbu trakčních napájecích nebo spínacích stanic. Patří sem také nově řešená pracoviště elektrodyspečerů i dispečerů železniční dopravní cesty, cvičné sály pro obě CDP a v neposlední řadě i aktuálně připravovaný

dispečink řešící management mimořádných událostí.

Při přípravě technologických staveb se standardně využívají následující modely přípravy spočívající v zadání:

- Záměr projektu (ZP) + dokumentace pro územní řízení (DUR), dokumentace pro stavební povolení (DSP) a realizace
- ZP + dokumentace pro společné povolení (DUSP) a realizace

• ZP + DUR a realizace formou žluté knihy FIDIC (Design & Build)

Pro urychlení čistě specifických technologických staveb, které například nevyžadují územní rozhodnutí, začala Správa železnic využívat rychlejší postup, který spočívá v zadání ZP + zjednodušené dokumentace + tzv. popisu výkonu a funkce, po kterém lze rovnou soustředěně realizaci formou žluté knihy FIDIC (Design & Build). Výhodou



Moderní železnice

tohoto postupu je, že vlastní ZP, zjednodušenou dokumentaci i popis výkonu a funkce lze v těchto případech vytvořit interně na Správě železnic za spolupráce dotčených složek, a tím velice zkrátit vlastní proces přípravy.

## REKORDNĚ KRÁTKÁ PŘÍPRAVA REALIZACE PROJEKTU

Mezi takovými úspěšnými příklady lze zařadit výstavbu nového informačního zařízení ve stanici České Budějovice, která nebyla původně řešena v rámci rekonstrukce výpravní budovy a z důvodu dalšího negativního zdržení ji nebylo možné zařadit do vlastní stavby. V rekordně krátké době se podařilo interně zpracovat a schválit zjednodušenou dokumentaci pro stavbu malého rozsahu Informační systém v ŽST České Budějovice, která je aktuálně i vysoutěžena v režimu Design & Build. Podpis smlouvy s vítězným uchazečem proběhl jen pár dní po podpisu smlouvy na realizaci rekonstrukce výpravní budovy ve stanici České Budějovice, čímž je i zajištěna plná koordinace mezi oběma stavbami. České Budějovice budou první velkou železniční stanicí, která bude nejen kompletně

zmodernizována, ale rovněž vybavena moderním informačním systémem podle posledních trendů.

Další možností zrychlení přípravy a realizace malých technologických staveb je využití tzv. zelené knihy FIDIC, kterou Správa železnic aktuálně ověřuje u stavby Doplnění závor na přejezdu P5535 v km 19,219 trati Liberec – Tanvald. Zelená kniha FIDIC, určená právě pro menší projekty, byla použita v tomto případě ve variantě Design & Build s tím, že zhotovitel na základě zadání na výkon a funkci vysoutěžil kompletní zakázku včetně vlastní přípravy s jasně definovanými riziky, harmonogramem a oceněním.

V tomto případě by mělo ještě letos dojít k doplnění závor na přejezdu, čímž se zkrátí doba přípravy a realizace téměř o rok. Výše uvedenými postupy byly v letošním roce výrazně urychleny i investiční akce Doplnění závor na přejezdu P35 v km 41,466 trati Praha Bubny – Rakovník, Navýšení výkonu TS Masarykovo nádraží a Zvýšení trakčního výkonu TNS Balaběnka, za což patří velký dík všem, kteří se na tomto procesu podíleli a nebáli se hledat nové postupy v přípravě.



## Zapojení dalších tratí do CDP Praha ovlivnily dopady pandemie

Vládní opatření spojená s bojem proti šíření koronaviru se negativně projevila také na činnosti CDP Praha. I přes obtížnou situaci se ale povedlo zapojit další tratě do systému dálkového řízení. Nově se tak z Prahy řídí provoz například v Plzni.

TEXT | Přemysl Plachý

Úvodní měsíce tohoto roku byly poznamenány dopady koronavirové pandemie, která více či méně zasáhla do života každého z nás. Nejinak tomu bylo i u CDP Praha. V komplikovaných podmínkách se

povedlo dokončit přípravu prvních pěti žen v kurzu k odborné zkoušce D-07, kterou absolventky ještě stihly vykonat doslova na poslední chvíli před vyhlášením omezení. Následná příprava k praktické zkoušce D-08

však už začít nemohla z důvodu přijatých hygienických opatření. Po jejich rozvolnění se okamžitě přistoupilo k zařazení absolventek kurzu do výcviku na konkrétní posty traťových dispečerů. Díky tomu mohly v polovině června proběhnout na CDP Praha z tohoto pohledu

historicky první autorizace (praktické zkoušky D-08).

Pandemie koronaviru však do života CDP Praha zasáhla i v dalším ohledu, a to v zapojování nových úseků. V případě uzlu Plzeň k němu mělo původně dojít v noci ze 14. na 15. dubna, bylo

ale odloženo na dobu, kdy bude pandemie na ústupu. Stalo se tak v noci ze 14. na 15. června, tedy s dvouměsíčním odkladem. Výpravním ze stanice Plzeň hlavní nádraží budou i nadále řízeny například práce na seřaďovacím nádraží, dále obsluha do něho zaústěných vleček a depa kolejových vozidel. Ve stanici zůstane zachováno pracoviště pohotovostního výpravního, který může převzít řízení celého uzlu v případě poruch nebo plánovaných výluk. V současnosti je z dispečerského sálu 3C řízen kompletně celý úsek mezi stanicemi Beroun a Cheb. Dalším úsekem, který byl zapojen do centrálního pracoviště v Praze, je trať Ústí nad Orlicí – Lichkov státní hranice. Zde došlo k přepojení od 24. června. Celkem je tak z CDP Praha k 30. červnu letošního roku řízeno 515 kilometrů tratí.



FOTO archiv Správy železnic



## SPECIALISTA NA ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK SLAVÍ VÝZNAMNÉ JUBILEUM

Na počátku července se dožívá významného životního jubilea 90 let Josef Čechák, který svůj profesní život zasvětil konstrukci a údržbě železničního svršku. Je autorem řady publikací, podílel se na tvorbě předpisů a předával své zkušenosti ostatním.

Josef Čechák pochází z Majetína na Olomoucku. Po ukončení školní docházky nastoupil k tehdejšímu protektorátním drahám jako mladý pomocník pro službu traťovou. Postupně si doplňoval vzdělání, v průběhu své aktivní činnosti zastával celou řadu funkcí od dorostového zařazení až po odborného specialistu pro železniční svršek. Od začátku působení v technických funkcích v odvětví traťového hospodářství projevoval nevšední zájem o konstrukce železničního svršku, kolejí i výhybek. Svůj přirozený talent a zkušenosti uplatnil ve značném rozsahu nejen v názorech a kritice, ale i v návrzích na změny v uspořádání konstrukcí železničního svršku.



Vydáváním publikací o konstrukci a údržbě železničního svršku Josef Čechák významně přispěl k aktuální informovanosti pracovníků odvětví, a tím i ke zkvalitnění jejich činnosti. Podílel se také na tvorbě předpisů a služebních rukovětí o železničním svršku, u dvou z nich byl z vlastní iniciativy přímým zpracovatelem. Po celou dobu přednášel v odborných kurzech a na školení pracovníků traťového hospodářství. Velmi rád udržoval bezprostřední styk s provozními pracovníky při řešení konkrétních problémů.

Pracovní poměr na železnici ukončil po 46 letech 1. července 1990. Po odchodu do důchodu pracoval mimo jiné u dodavatelských firem při modernizaci koridorů na Moravě a dále spolupracuje jak se správami tratí a zhotoviteli staveb, tak i s oddělením železničního svršku na odboru traťového hospodářství dnešní Správy železnic. K jeho životnímu jubileu mu přejeme hlavně hodně zdraví, elánu a stálého zájmu o dění ve společnosti a zejména na železnici.

Danuše Marušičová,  
Vladimír Igielski, Václav Jelínek,  
Bohuslav Navrátil

# Do odborné přípravy se nám hlásí čím dál více zájemců

**Díky neustálé spolupráci s partnerskými školami se nám daří získávat nové tváře z řad jejich žáků a studentů. V červnu tak další skupina mladých talentů z druhého ročníku Střední školy elektrotechniky a strojírenství v Praze zahájila přípravu k odborné zkoušce D-03.**

TEXT | **Eva Rubešová**

Scénář přípravy na zkoušku je pro všechny stejný – co nejrychleji se seznámit s naší organizací a jejími činnostmi a pečlivě se začít připravovat, aby znalosti a dovednosti nebyly využity jen ke složení odborné způsobilosti.

Hned z první schůzky si žáci odnesli několik cenných rad od jejich mentora Radka Borůvky z OŘ Praha. Ten jim vysvětlil, co je čeká a nemine. Všichni byli seznámeni s dokumenty potřebnými k psychologickému vyšetření a vstupní zdravotní prohlídce. Dále jim byla předána adaptační příručka a propagační předměty Správy železnic. Příprava těchto studentů je rozdělena na konzultace ze všeobecných znalostí a dopravních a technických předpisů. V rámci společných setkání budou moct řešit jednotlivé články předpisů, případné dotazy a nejasnosti.



**NECHYBÍ ANI NÁVŠTĚVY JEDNOTLIVÝCH PRACOVÍŠŤ**  
Součástí toho jsou také zajímavé exkurze do železničních stanic,

aby bylo možné teorii vysvětlit na praktických příkladech ze života české železnice. Po příjezdu do jednotlivých stanic mají žáci možnost detailně se seznámit se základní dopravní dokumentací, tedy se staničním řádem včetně jeho příloh, pečlivě si prohlédnout plánky stanice a ujasnit si přístupové cesty na jednotlivá stanoviště (stavědla).

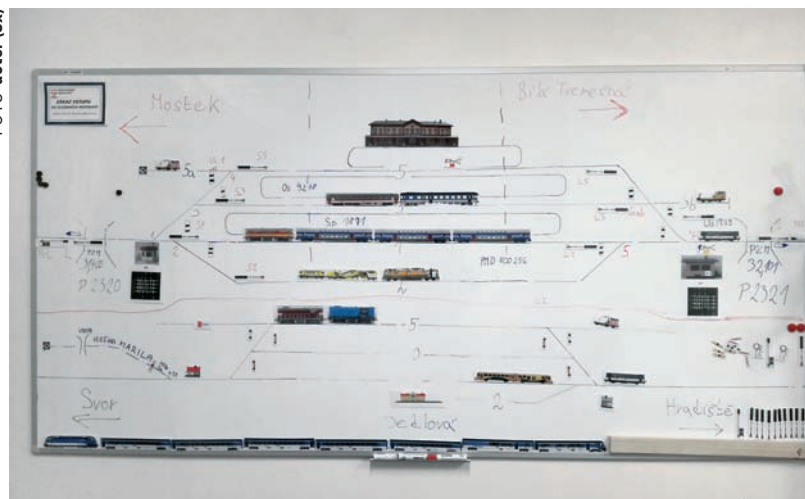
V rámci těchto exkurzí žáci navštívili železniční stanice Bakov nad Jizerou, Beroun a Karlštejn. Cílem celého snažení je složení odborné zkoušky D-03 a zařazení těchto studentů na pracovní pozici výhybkář, signalista. V případě jejich dalšího zájmu je možné v přípravě pokračovat dále k odborné zkoušce D-07, tedy na pozici výpravčího.



**NĚKTEŘÍ BÝVALÍ STUDENTI JIŽ NASTUPUJÍ DO PRAXE**

Příkladem této skupince mohou být jejich kolegové, kteří 4. června úspěšně složili odbornou zkoušku, a během letních prázdnin tak budou moct sloužit na pozici signalisty, výhybkář ve svých stanicích kousek od domova. „Jsem rád, že nám to Správa železnic umožnila, protože díky tomu budu i během prázdnin dělat to, co mě nejvíce baví. Doufám, že se mi jednou podaří stát se výpravčím,“ řekl jeden z úspěšných absolventů Vojta Brejník, který studuje obor Provoz a ekonomika na Střední průmyslové škole v Praze. Během léta ho můžete potkat na různých pracovištích v provozním obvodu Kralupy nad Vltavou.

FOTO autor (3x)



## Technická knihovna v Kralupech navazuje na bohatou tradici

**Ústřední technická knihovna Českých drah oslavila v loňském roce sto let své existence. Po koronavirové pauze se opět otevřela pro čtenáře a badatele, vítáni jsou i zaměstnanci naší organizace.**

TEXT | **Pavel Tesař**

Zajímavostí z historie unikátní knihovny je skutečnost, že jejím prvním působištěm bylo dnešní sídlo Správy železnic v pražské Dlážděné ulici. V současnosti ji najdeme v areálu bývalého depa v Kralupech nad Vltavou, kde se otevřela pro všechny čtenáře na začátku roku 2018. Nabízí opravdu bohatou škálu odborných knih mapujících železnici nejen u nás,

ale i v sousedních zemích už od druhé poloviny 19. století. Nechybí mezi nimi ani předpisy řady drážních společností nebo právnícká literatura týkající se železniční dopravy včetně návrhů zákona o dráhách.

„Asi nebude velkým překvapením, že největší zájem je o jízdní řády české železnice, které máme v originálech od roku 1915 po současnost, v kopiích dokonce od roku 1860,“ prozrazuje kralupský knihovník

Martin Navrátil. Jak dodává, starší knihy a časopisy se půjčují pouze do čítárny, která zažívá největší nápor ve středu, kdy má knihovna nejdelší otevírací dobu. „Toho využijí především badatelé, kteří mohou dlouhé hodiny pátrat po informacích ve starých knihách,“ vysvětluje.

Knihovna je sice již od 5. května opět přístupná od úterý do čtvrtka pro veřejnost, zatím ale s určitými omezeními. „Kvůli hygienickým opatřením před šířením nemoci COVID-19 je pobyt v knihovně možný pouze s nasazenou rouškou. V čítárně je potřeba dodržovat dvoumetrové rozestupy. Z preventivních důvodů se vrácené knihy umísťují na dva

dny do karantény,“ popisuje Martin Navrátil. Podle něj se již počet návštěvníků knihovny blíží údajům z doby před koronavirovou krizí.

Všechny svazky se nacházejí přímo v objektu bývalé administrativní budovy depa. Z historických důvodů nejsou řazeny podle signatur, ale základním rozlišovacím prvkem je formát. Zkušenosti knihovníci však mají velmi dobrý přehled o svých sbírkách, takže s vyhledáním konkrétní publikace nemají žádný problém.

Více informací hledejte na [www.odis.cd.cz/knihovna.asp](http://www.odis.cd.cz/knihovna.asp), kde se nachází i elektronický katalog, v němž lze najít to nejžádanější z fondu.

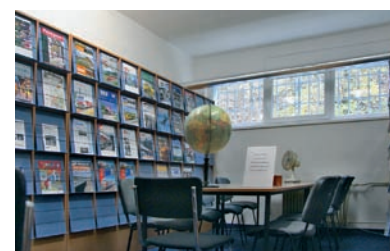


FOTO Martin Navrátil (2x)



# Jak na techniku? Hravě a snadno, když víte, jak na to!

Jedním z našich nejvýznamnějších partnerů je děčínská průmyslová škola, odkud na Správu železnic míří řada absolventů. Se zástupkyní ředitelky této školy Klaudíí Novotnou jsme se bavily například o tom, co motivuje žáky studovat technické obory.

TEXT | Eva Rubešová

## V čem spatřujete největší význam spolupráce škol s firmami a se Správou železnic?

Propojenost naší školy s firmami je obrovským přínosem pro obě strany a nastavené vazby si velice hýčkáme. Naši studenti pak nejsou odtrženi od reality a naopak se už při studiu stávají součástí provozní sféry. Správa železnic je pro nás důležitým partnerem, který nám pomáhá s výchovou mladých odborníků a nabízí nám praxe, exkurze, nástup do zaměstnání, odborné přednášky a součinnost s našimi odbornými učiteli. Takže v současné době mnoho našich absolventů pro Správu železnic pracuje na pozici středního managementu.

## Je spolupráce se Správou železnic v něčem jiná než s ostatními firmami?

Ta odlišnost je daná velikostí a samotným zaměřením Správy železnic. Kromě průmyslové školy jsou zde studenti vyšší odborné školy stavební a ti se díky naší spolupráci seznámí s významnými investičními projekty, ke kterým by se běžně neměli šanci dostat.

## Už několik let pořádáte odborný seminář, kterého se pravidelně zúčastňujeme. Plánujete v tomto formátu pokračovat i v dalších letech?

Letos proběhl již 18. ročník odborného semináře a už dlouhodobě ho pořádáme pod záštitou Správy

železnic. Jsme jediná VOŠ v České republice, která vyučuje obor železniční stavitelství, a také jediná, která připravuje takto vysoce odborný a rozsáhlý seminář z oblasti železničního stavitelství. Jsme na to pyšní a samozřejmě chceme v této tradici pokračovat.

## Realizujete kromě odborného semináře i další aktivity zaměřené na železnici nebo máte v plánu i nějaké nové projekty?

V poslední době se zaměřujeme na možnost stáží našich pedagogů u spolupracujících firem a zkusíme navazovat nové vztahy s dalšími odbornými firmami. Plánovaným projektem je propagace oboru železničního stavitelství v návaznosti na výstavbu VRT, při kterém nám firmy přislíbily podporu.

## V čem by vám partneři mohli nejlépe pomoci s ohledem na výuku a nábor žáků?

Uvítali bychom pomoc hlavně s nábořem studentů v celé ČR. Jak jsem už říkala, jsme jediná VOŠ u nás, která vyučuje železniční stavitelství, nacházíme se v Děčíně, tedy v důležitém železničním uzlu, máme již tradici, co se týče odborného vzdělávání, a můžeme nabídnout i ubytování pro studenty z větších vzdáleností. Ale propagace a zviditelňování není naše silná stránka. Dále pak považujeme za nutné zapojit do výuky víc odborníků z praxe. Někteří vaši

zaměstnanci již pro nás pracují jako učitelé odborných předmětů. Odráží se to na kvalitě výuky a výborném propojení teoretických a praktických znalostí našich studentů.

## Podle čeho si žáci podle vás vybírají střední školu? Jakým způsobem o sobě dáváte vědět svým potenciálním žákům?

Žáky pro studium na střední školu motivují rodiče a příbuzní, dále pak vyhledávají školu ve svém okolí, aby nebylo nutné dojíždět. Na VOŠ se hlásí studenti, kteří k nám jdou už s cílem stavět železnice. Ale pořád jich je nedostatek. Myslíme si, že o způsobu výuky a provázanosti s firmami spousta žáků ani netuší. Pro naši školu je to přitom přidaná hodnota, na kterou jsme hrdí a kterou moc škol nemá. Takže by bylo potřeba většího zviditelnění. Při

propagaci se nám osvědčilo využití všech sociálních sítí a oslovení žáků přímo na školách.

## Jaké obory mají podle vás největší perspektivu a proč?

Jako technická škola jsme jednoznačně zastánci odborného technického vzdělávání. Víme, že je nedostatek zaměstnanců ve všech technických oborech. Především stavaři, elektrikáři, strojaři a dopravníci mají vysokou perspektivu.

## Plánujete rozšiřovat seznam nabízených oborů na vaší škole?

V rámci akreditace máme možnost nabízet i vyšší odborné vzdělání v oboru silničního stavitelství a také vodohospodářských staveb. Bohužel o tyto obory je z řad studentů minimální zájem.



FOTO archiv školy

## Personální portál představuje novinky

Dnes už si nikdo z nás ani neumí představit život v organizaci bez personálního portálu STKR. Jeho vznik sahá do roku 2012, kdy bylo potřeba centralizovat personálně-mzdové činnosti. Tehdy se rozhodlo vybudovat portál, ve kterém by zaměstnanci mohli využít elektronickou komunikaci s budoucími personálně-mzdovými specialistkami z Centra sdílených služeb (CSS).

TEXT | Evžen Pospíšil

Zobrazení personálně-mzdových dat a elektronické zadávání požadavků zaměstnanců vůči personálně-mzdové specialistce byly prvními funkcionalitami zcela nového personálního portálu. Vášnivá debata se vedly o jeho název.

Díky lidové tvořivosti vznikl již dnes velmi dobře známý „strk“. Přístup do něj má každý zaměstnanec buď ze svého pracovního počítače či jiného zařízení na adrese stkr.szdc.cz (po migraci na stkr.spravazeleznic.cz), anebo prostřednictvím

veřejného internetu extranet.szdc.cz (po migraci na extranet.spravazeleznic.cz). Ihned po nástupu je možné získat heslo na lince helpdesku, nejpozději jsou přístupové údaje zaměstnancům k dispozici v první výplatnici. Při telefonním hovoru je vždy nezbytné, aby zaměstnanec volal osobně, protože nikomu jinému nebude heslo sděleno.

V současné době se plánuje celá řada novinek s cílem zatraktivnit portál a postupně umožnit elektronizovat jednotlivé procesy související s personalistikou. V nejbližším období nás čeká elektronické schvalování a vyúčtování vnitrostátních cestovních příkazů, evidence pracovní doby i zaměstnanců, kteří nemají pružnou pracovní dobu, včetně možnosti prvotní elektronické evidence, elektronizace agendy BOZP (bezpečnost a ochrana zdraví při práci), tj. nahlašování a evidence pracovních úrazů včetně odškodnění, vyhodnocení rizik na pracovišti,

stanovování osobních ochranných pracovních prostředků, informace o проверkách BOZP včetně evidence závad, kategorizace prací nebo stanovování požadavků na zdravotní způsobilost na jednotlivých pracovních pozicích. Průběžně se budou také přidávat další budovy s přenosem informací o vstupu a odchodu do/z pracoviště do kontaktů a do evidence pracovní doby.

V plánu je také druhá etapa rozvoje letošního nové součásti portálu, webu vzdělávání (také nazýváno IS vzdělávání), a to včetně evidence licencí strojvedoucích. Aplikace vstupy CPS (cizích právních subjektů) se rozšíří o evidenci práce na zařízení našich zaměstnanců a současně i o sjednané podmínky této práce. Kromě toho se neustále upravují již existující součásti portálu, například nedávno rozšířená personální data o doklad dočasné pracovní neschopnosti (tzv. eNeschopenka).

PŘIJĎTE S NÁMI SLAVIT!



Moderní železnice

FOTO VDA

Letos slaví VOŠ a SŠT Česká Třebová 75 let od svého vzniku. Toto výročí je důležitou událostí nejen pro školu a tisíce jejích absolventů, ale také pro město, s jehož jménem je technické vzdělávání zaměřené na železnici neodmyslitelně spjata, stejně jako sama železniční doprava.

V průběhu desetiletí své existence zaujala tato škola jedno z předních míst v oblasti polytechnického vzdělávání v Pardubickém kraji a její absolventy najdeme doslova po celé republice. Škola tak dělá čest svému městu.

V pátek 25. září proběhne v sále areálu Skalka dopravní konference na téma Cesty budoucnosti se zajímavými hosty. V sobotu 26. září se pak otevrou všem návštěvníkům oba areály – budova Habrmanova i Skalka – k prohlídce odborných učeben a moderních dílen, k rozhovorům s učiteli, ke vzpomínkám... V prostorách školy se slavnostně otevře modelové kolejiště, s Martinem Šebelou se vydáme na výlet do historie, zájemci se na hřišti svezou zahradní železnici s parní lokomotivou, bude v provozu simulátor stanoviště strojvedoucího. Průvod absolventů propojí oba areály a na Skalce si návštěvníci užijí příjemné odpoledne s kulturním programem.

Více informací a registrace účastníků na webu školy [www.vda.cz/oslavy-75](http://www.vda.cz/oslavy-75).

## POZVÁNKY PRO VÁS

Léto a s ním spojené prázdniny i cestování jsou ideálním časem pro pořízení zajímavých záběrů železnice. Ty pak můžete poslat do již 9. ročníku Fotosoutěže Správy železnic. Jejím hlavním tématem v letošním roce je Život na železnici. Inspiraci a pravidla soutěže najdete na [www.szdc.cz/fotosoutez](http://www.szdc.cz/fotosoutez).

Na začátku září, konkrétně v neděli 6. září se uskuteční ve sportovním a rekreačním areálu Pražáčka Sportovní hry železničářů pro děti zaměstnanců Správy železnic. Den plný sportu, soutěží, her a zábavy, který se ponese v duchu letních sportovních disciplín a radosti z pohybu dětí i rodičů. Přihlašovat se můžete přes personální portál.



# Nahlédnutí pod roušku tajemství vlasti nepřístupných byrokratů

Nebýt Aliony a Dimy, díky nimž jsme přechytračili úředníky na velvyslanectví, asi bychom víza do Běloruska nikdy nezískali. S pomocí tohoto sympatického páru z jednoho brestského hostelu jsme to ale zvládli, a tak se do „plic Evropy,“ jak se bažinaté zemi plné národních parků a tisíců jezer říká, můžeme vydat.

TEXT Jaroslav Cetkovský



Brest je jedním z nejdůležitějších železničních uzlů Běloruska.

Prvním zastavením je samozřejmě pohraniční Brest, kde rovnou po příjezdu putujeme do hostelu našich zachránců. Dostáváme se k němu lávkou pro pěší, ze které máme brestské nádraží, nejdůležitější pohraniční železniční uzel pro spojení na západ, jako na dlaní. Právě tady probíhají výměny podvozků mezi oběma rozchody. Přivítání je velice vřelé. Oběma nejprve děkujeme za to, že přestože u nich zůstáváme jen jednu noc, vydali nám potvrzení o pobytu na celou dobu strávenou v zemi. Vzhledem k tomu,

že plánujeme polovinu noci strávit na cestách a jízdenky na noční vlak nejsou úřady akceptovány, neměli jsme jinou možnost. Naši přátelé jen mávnou rukou a ochotně nám s mapkou v ruce ukazují, co bychom při prohlídce města neměli opomenout.

## BÝVALÁ PEVNOST A POULIČNÍ LAMPÁŘ V ŽELEZNIČNÍM MĚSTĚ

Tak se dostáváme k brestské pevnosti, známé každému průměrnému znalci historie. Byla postavena v 19. století a měla sloužit k ochraně

západních hranic tehdejšího Ruska. Svou největší úlohu v dějinách sehrála v rámci Velké vlastenecké války v roce 1941. To se na jejím území střetly síly rozpínajících Němců a bránících se sovětských vojáků. Přestože domácí síly nečekaně dlouho přesile odolávaly, nakonec podlehly a pevnost byla útočníky dobyta. Nyní tento rozsáhlý komplex slouží právě jako připomínka vpádu nacistů.

Nedaleko odtud je situováno nejznámější železniční muzeum v zemi. Ěru od parního provozu až



Jedna z věží Minské brány před hlavním vlakovým nádražím v metropoli

po elektrický zachycuje pod otevřeným nebem několik naleštěných lokomotiv, ale najdou se mezi nimi i ty omšelejší. Největší atrakcí města ale najdeme v samém centru Brestu. Ideální pro děti nebo romantické páry, ale svou jedinečností zaujme i otrlé západáky. V Sovětské ulici prý každý den vychází po západu slunce lampář, který ručně zapaluje pouliční plynové lampy. A skutečně! Na vteřinu přesně spatřujeme stylově uniformovaného staršího muže se žebříkem, kterého doprovází v kroji oděná žena s košíkem sladkostí pro děti. Až s údivem sledujeme zájem o tuto zdejší všední událost. Kromě jeho techniky zažehnutí lamp obdivujeme také artistovu ochotu se zvětšit snad úplně s každým. Jakmile jsou všechna svítidla aktivní a všechny děti ukojeny kouskem čokolády, lampář se svým doprovodem odchází. Kde asi bydlí? Snažíme se následovat jeho kroky, ale stačí chvíle nepozornosti a máme smůlu. Pár zmizel. A protože zítra Brest opouštíme, tak úplně.

## CYKLOTOULKY NÁRODNÍM PARKEM A OBJEVOVÁNÍ PEREL DÁVNÉ ARCHITEKTURY

Dimovým posledním tipem je celodenní výlet do Bělověžského pralesa, jen pár hodin cesty na

sever. Dodávka nás přivádí až před vstupní bránu národního parku. Protože je „pušča“ velice rozsáhlá a my chceme vidět co nejvíce, půjčujeme si u pokladny bicykly. Díky nim tak stiháme vše, co máme v plánu. Nejprve zastavujeme dobrovolně u obory, kde obdivujeme několik zástupců zubra evropského. Ten je symbolem nejen pralesa, ale dokonce celého Běloruska. Pak brzdíme nuceně u vojenského objektu s dráty ostnatějšími, než má mírovská věznice po útěku Kajínka. Na doporučení místní kulometem ozbrojené stráže pokračujeme do klidnější jezerní oblasti a k panem domácím opuštěnému domu Dědy Mráze. Pak spatřujeme informační tabuli zmizelé úzkokolejky. Ta zde prý skutečně jezdila, ovšem důvod jejího vzniku byl rozporuplný. „Vděčit“ za ni mohli místní obyvatelé Němcům. Okupanti zde v období první světové války káceli dřevo a potřebovali vhodný dopravní prostředek k jeho svážení za prodej. Tak nějakou dobu fungovala železnice i na dnešní běloruské straně pralesa.

Následuje exkurze do dvou historických měst u hranic s Polskem a Litvou. V Grodnu jsou největší zajímavosti situované nad pravým břehem řeky Němen. Nejprve upíráme zrak na kostelík sv. Borise a Hleba, jednu z nejstarších



Monumentální socha Žízeň představuje jednu z dominant památníků bývalé brestské pevnosti.



Katedrála svatého Ducha představuje hlavní pravoslavný chrám v Minsku.



Pouliční lampář na Sovětské ulici v Brestu v akci





Nabýlaskaná parní lokomotiva v brestském železničním muzeu



Jízdenka Lida – Minsk disponuje standartními náležitostmi východních železnic, například rozkladem ceny jízdného.

existujících staveb města a současně fungujících kostelů na území Běloruska vůbec. Ve 12. století z kamene postavený svatostánek zvenčí vyniká keramickými artefakty a vícebarevnými kříži ve tvaru majoliky, usazenými mezi konstrukční materiál. Nedaleko odtud se tyčí městský hrad. Zatímco jeho starší část prochází rekonstrukcí, novější má úpravy čerstvě za sebou. Mladší královský palác je známý tím, že v něm v roce 1793 proběhlo poslední zasedání Polsko-litevského unijního sejmku.

**UNIKÁTNÍ PIONÝRSKÁ DRÁHA NEVŠEDNÍ KNIHOVNOU**

V hlavním městě Minsku trávíme skoro tři dny. Z centra starodávného sídla nás nejvíce baví malebné Horní město, jemuž kralují městská

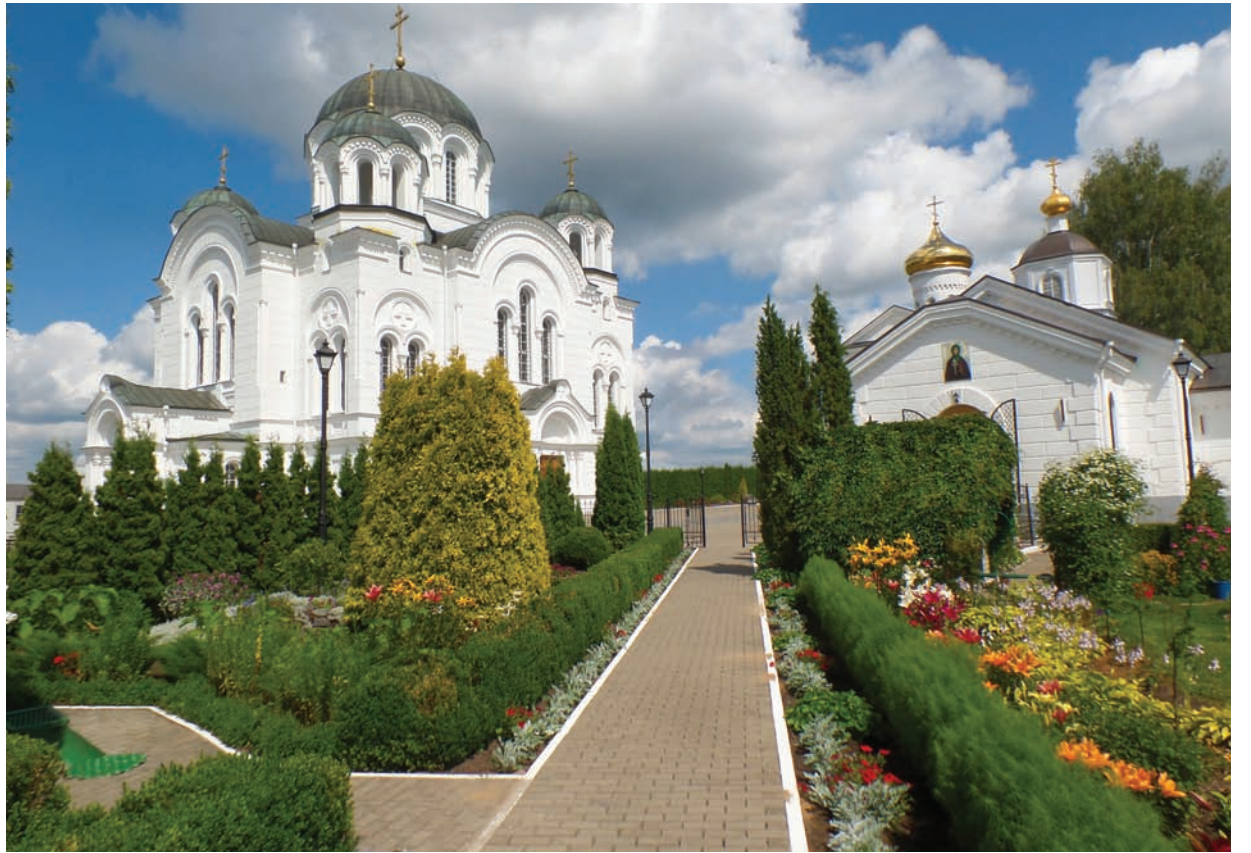
radnice, chrám, katedrála a spousta muzeí. Upoutalo nás zejména to dopravní. Malá expozice věnovaná bývalé koňce stojí opravdu za to! Nedaleko, téměř na druhém břehu řeky Svislač nás svou neobvyklostí k návštěvě láká smuteční Ostrov slz. Postavy před památní kaplí symbolizují nešťastníce truchlící za vojáky padlé v Afghánistánu. Závěr pobytu věnujeme návštěvě unikátních míst. Prvním je zdejší pionýrská dráha. Tradiční dětská železnice, hojně rozšířená ve větších městech bývalého „sojuzu“, však reprezentuje v zemi jedinou svého druhu. O kousek dál se nachází nevšední budova Národní knihovny. Tento architektonický skvost, který svým tvarem spíše připomíná kasino než vzdělávací instituci, nabízí také kavárnu s vyhlídkou. Z té se až



Minsk aréna, ve které se čeští hokejisté představili v semifinále mistrovství světa v hokeji v roce 2014.



Budova Národní knihovny přitahuje v Minsku návštěvníky svou netradiční konstrukcí.



Nádherný areál ženského kláštera v Polocku. Právě v jeho chrámu nalevo byla objevena freska podobná patronovi českého národa.

**TIP PRO ZÍSKÁNÍ VÍZA**

Pokud se chystáte na dovolenou do Běloruska na vlastní pěst vlakem nebo jiným prostředkem pozemní dopravy, budete se muset při žádosti o turistické vízum prokázat dokladem o ubytování na každou strávenou noc na území země. Ovšem pozor! Nejenomže na Velvyslanectví Běloruské republiky neakceptují kopie rezervací provedených přes cestovatelské portály, ale v případě hostelů a obdobných ubytovacích zařízení nižší kategorie je nutné kromě oficiální rezervace vydané poskytovatelem služby ještě doložit potvrzení majitelů o registraci ubytování a jeho vlastnictví. Doporučuji si o tyto náležitosti zažádat ihned při navázání kontaktu s ubytovacím zařízením, protože ne všude jsou ochotni tyto dokumenty dodatečně poskytnout... Bezvízový styk, při kterém starosti s dokládáním ubytování odpadají, je zatím umožněn pouze s využitím letecké dopravy.

podivujeme nad rychlým tempem rostoucími okolními sídlišti.

**Z VELKOMĚSTA ZNOVU DO PŘÍRODY!**

Míříme na sever do Národního parku Braslavská jezera. Nečekejte spoustu atrakcí pro trávení volného času, ale odpočinete si tady tak akorát. Zdejší centrum, město Braslav, je opravdovou oázou klidu. To platí ale o celé oblasti prošípané jezery. Plní energie se chystáme večer přesunout do městečka Druja, ležícího na samé hranici s Lotyšskem. Před odjezdem nás pokladní na autobusovém nádraží varuje, že vzhledem k našemu vzezření můžeme být snadným terčem pro zvědavé pohraničníky. Jízda maršrutkou

(dá-li se její pohyb nazvat jízdou) u nás hravě získává primát v soutěži o nejpomalejší prostředek veřejné dopravy na světě. Napětí se stupňuje, když už jsme ve vozidle sami. Netrpělivý pohraničník nás jistě očekává. Jaké je ale překvapení! Voják nás vítá s úsměvem na tváři a vyžaduje jen formální kontrolu pasu. Následně nás dokonce ochotně nasměruje k vytoženému vlaku, jezdícímu jen jednou denně.

**GEOGRAFICKÝ STŘED EVROPY S ČESKÝM PATRONÁTEM**

Vystupujeme na severu Běloruska v Polocku, jednom z mnoha oficiálních geografických středů Evropy. Město působí přátelským dojmem, jako by se tady zastavil čas. Cílem

je zde nasát pravou atmosféru pravoslavných staveb, kterých je po městě rozseto hned několik. Kolem menších se trpytíve zlatými kopulemi směřujeme až ke sluncem zalité dominantě nábřeží řeky Daugavy, katedrále sv. Sofie. Opravdovou lahůdkou je pak areál ženského kláštera v severní části města. V jeho chrámu prý dokonce objevili fresku vyobrazující svatého Václava!

Do nedalekého Vitebsku cestujeme snad tím nejhorším, co běloruské železnice nabízejí. Jakmile se vymotáme z rušného přednádraží, jsme opět v klidové zóně. A to přesto, že ve městě vrcholí mezinárodní festival slovanské hudby. Celý den tak věnujeme nasávání oslavné nálady. Kolem pobíhají děti i dospělí v krojích, doprovází je muzika a lidové tance, všude je spousta barev. Přesto je atmosféra jiná, kultivovanější než při obdobné akci v našich končinách. Silnice jsou přečpané, ale není rušno. Ulice jsou také plné lidí, ale dá se mezi nimi proplést. Restaurace jsou obsazené, ale přesto v nich lze najít volný stůl a slyšet se navzájem. Tak toho využijeme a slavnostně se pohostíme. Chybět nemůže na úvod soljanka a na konec jako dezert ovocné kalduň, známé v sousedních zemích jako pelmeně nebo vareniky. Poslední den v Bělorusku byl vskutku stylový, což platí i o celém pobytu.



Městská radnice v Minsku je situována v atraktivním prostředí Horního města.



Smuteční kaple na Ostrově slz má varovat před válečným utrpením.



Fasáda středověkého kostela sv. Borise a Hleba v Grodně vyniká pestrobarevnými keramickými střípky různých tvarů.



# Putování za historií železnice nabízí řadu atraktivních míst

Na našem území existují desítky různých klubů, spolků a dalších institucí, které se zabývají železniční historií. Léto je časem poznávání, pojďme se tedy podívat alespoň na několik míst, kde to voní kolomazí a zdi zdobí cedule z lokomotiv všech trakcí.

TEXT **Tomáš Johánek**

Začneme na západě Čech. Když se v roce 1989 konaly v Brně poměrně rozsáhlé oslavy 150 let od příjezdu prvního parního vlaku na území tehdejších českých zemí, byla jejich součástí i kavalkáda historických vozidel v Horních Heršpicích. Tu zahajovala drezína na ruční pohon, která ten samý rok prožila své znovuzrození. Dnes je součástí expozice Muzea drezín v šumavské vsi Čachrov. „Začínali jsme jako železniční modeláři. V roce 1987 jsme objevili v Českém Brodě torzo inspektorské drezíny z roku 1851, dva roky jsme ji dávali dohromady a v Brně měla svou premiéru,“ přibližuje majitel muzea a železniční nadšenec v jedné osobě Václav Zahradka. Ten na dráze pracoval, ve volném čase pak začal dávat dohromady sbírku železničních drezín. Dnes jich má celkem deset, jejich „depo“ si vybudoval přímo na zahradě vlastního domu. Inspektorská drezína byla první opravenou, je také ve sbírce nejstarší dochovanou. Některé z vystavených drezín jsou sice alespoň podle data výroby ještě starší, ale jedná se o velmi pečlivě vyrobené kopie. Zmínit lze například repliku drezíny z roku 1825, která jezdila mezi Českými Budějovicemi a Lincem, či repliku stroje Bernard z roku 1837, pocházejícího z tratě Vídeň – Břeclav. Velmi cenným exponátem je i traťmistrovské kolo Wohanka z roku 1897. Exponátů je v muzeu celá řada, zájemce jistě zaujme i sbírka historických uniforem. Muzeum je přístupné převážně o víkendech nebo po předchozí domluvě.

## PARNÍM VLAKEM MEZI CHMELNICEMI

Pokud pojedete některou letní sobotu krajem mezi Lužnou u Rakovníka a Kolečovicemi, je možné, že vás zaujme parní lokomotiva proplétající se mezi postupně zrajícím chmelem. Na trati, kde už pravidelné osobní vlaky nejezdí, tedy mezi Krupou a Kolečovicemi, provozuje Klub historie kolejové dopravy (KHKD) sezónní jízdy zvláštních vlaků v čele s vlastními parními lokomotivami. Letos se zde budou střídát dvě. V Kněževsi, v bývalém vojenském areálu, buduje klub od roku 2004 postupně Železniční muzeum a depozitář exponátů KHKD. K vidění je tady několik parních i motorových lokomotiv a pak hlavně poměrně rozsáhlá sbírka nákladních a osobních vagonů z různých epoch historie železniční dopravy na území bývalého Československa. Expozice je otevřena v době jízd historických parních



Výtopna Jaroměř uchovává parní a motorové lokomotivy i osobní a nákladní vagony.



Nejobdivovanějšími exponáty železničních muzeí jsou vždy parní lokomotivy.

vlaků, tedy v době letních prázdnin každou sobotu, nebo po předchozí domluvě s provozovatelem železnice a expozice.

## ZA PARNÍ BABIČKOU DO JAROMĚŘE

Výtopna Jaroměř byla vždy spojovaná s nejstarší provozuschopnou parní lokomotivou na našem území, Kafemlejnem 310.006. Ta na svém kotli nese rok výroby 1879. Několik let bohužel již provozní není, přesto je i tak perlou mezi osmi parními a motorovými lokomotivami ukrytými ve výtopně ve stanici Jaroměř. Samotná budova výtopny prochází v posledních letech renovací, nová je už střecha a s historickými dýmníky, novotou září obnovená fasáda. Většina z přibližně 80 zachráněných osobních i nákladních vagonů, pocházejících z různých epoch historie železniční dopravy na území bývalého Československa, na svou renovaci teprve čeká, oprava každého z nich je nejen finančně velmi nákladná práce. „Vraťte se s námi do doby, kdy železnici vládla pára. Kromě parních a motorových lokomotiv u nás naleznete i elektrickou akumulátorovou lokomotivu z roku 1916, kolejový jeřáb, podvalník k přepravě železničních vozů po silnici nebo expozici mechanických návěstidel. Kromě toho se dozvíte o každodenním životě ve výtopně a provozu parních lokomotiv a zjistíte i další tajemství ze života a provozu železnic.“



Inspektorská drezína z roku 1851 je perlou Muzea drezín v Čachrově.

Muzeum také pořádá během sezóny i řadu nostalgických jízd a dalších akcí,“ říká jednatel spolku provozujícího výtopnu Bohuslav Škoda. A kdy můžete do Jaroměře přijít? O prázdninách každý den, mimo ně pak o víkendu nebo na objednání.

## MALÝ ZÁZRAK NA POMEZÍ KRKONOŠ A JIZERSKÝCH HOR

Poslední zastávka na našem krátkém putování po některých místech spojených s historií železniční dopravy u nás míří do Kořenova na pomezí Krkonoš a Jizerských hor. Dlouhá léta zde chátrala bývalá výtopna, značně poničená sesuvem sněhu v roce 1987. Její celková obnova proběhla mezi srpnem 2015 a červencem 2016 s respektem k historické hodnotě a původnímu účelu stavby. Dnes je objekt domovem historických kolejových vozidel Železniční společnosti Tanvald, do té doby odstavených v nevyhovujících podmínkách pod širým nebem. Čtyři z těchto vozidel, dvě motorové ozubnicové lokomotivy a dva motorové vozy, jsou přitom kulturními památkami. Výtopna je spojená s nedalekým Muzeem ozubnicové dráhy, jehož expozice je zaměřená zejména na historii a současnost ozubnicové tratě Tanvald – Kořenov – Harrachov. Od června do září je zde otevřeno denně, mimo sezónu pak o víkendech.



Unikátní ozubnicová lokomotiva ve výtopně Kořenov.

## ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



### OD 1. ČERVENCE OPĚT LÉTÁME

S radostí oznamujeme všem klientům, kteří chtějí letět v létě k moři, že pobyty v Bulharsku a Řecku jsou opět v nabídce. Sledujte naše webové stránky. Pobyt u moře všude doporučujeme – pláže budou letos volnější.

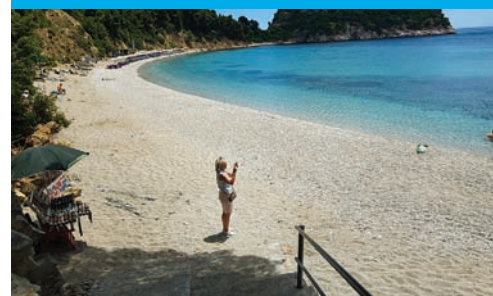
K omezení může dojít pouze v menší nabídce výletů v destinaci nebo ve způsobu servírování stravy. Ale o těchto případných změnách bychom vás informovali před odletem.

Bez omezení můžete cestovat i do těchto destinací: Česká republika, Slovensko, Chorvatsko, Francie, Itálie, Kanárské ostrovy, Maďarsko, Polsko, Rakousko, Slovinsko a Švýcarsko a na vybrané poznávací zájezdy.

Stále čekáme na „povolení“ cest do destinací: Turecko, Egypt, Tunis, Černá Hora, Albánie a Finsko.

Děkujeme za trpělivost v této nelehké sezóně.

Kolektiv ČD Travel



## OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

### Žádost o stavební povolení

Nejednou se setkáváme s povzděchy, že stavební řízení trvá neúměrně dlouho. Někteří žadatelé o stavební povolení tomu však sami aktivně napomáhají. Často musíme zaevidovat pouze žádost, která však postrádá náležitosti, jež jsou explicitně stanoveny zákonem a vyhláškami. Takové správní řízení musíme přerušit a vyzvat k dodání zákonných podkladů. V rámci procesní rychlosti správního řízení apelujeme na všechny žadatele, aby plnili zákonnou povinnost dodávat potřebnou dokumentaci k zahájení stavebního řízení.

### Obsah žádosti o stavební povolení

Žádost o stavební povolení musí obsahovat identifikační údaje o stavebníkovi a o pozemku, základní údaje o požadovaném záměru, jeho rozsahu a účelu, způsobu a době provádění, údaj o tom, kdo bude stavební záměr provádět, a vyjádření vlastníka sousední nemovitosti, je-li třeba, aby umožnil provedení stavebního záměru ze své nemovitosti; u dočasné stavby rovněž dobu jejího trvání a návrh úpravy pozemku po jejím odstranění. K žádosti se musí připojit další potřebné dokumenty uvedené v § 110 odst. 2 stavebního zákona a vyhlášky č. 146/2008 Sb. Bez těchto náležitostí nelze žádost o stavební řízení projednat a vydat stavební povolení.

