



# Rekonstrukce žel. stanice Čerčany

Jedním z náročnějších úseků optimalizace trati v úseku mezi Benešovem a Strančicemi je žst. Čerčany. V této stanici s nepříznivými směrovými poměry je kromě jiného budován nový most přes Sázavu.

Základní koncepci v řešení této stanice z části situované v oblouku je **plná peronizace**. Nová ostrovní nástupiště délkou 220 m budou umístěna mezi kolejemi č. 2 a 4a a mezi kolejemi č. 1 a 5. Tato částečně zastřešená nástupiště budou spojena podchodem. Celkově bude poloha nových nástupišť posunuta směrem k benešovskému zhlaví. Vedle staniční budovy bude na podobném místě jako v současné době umístěno nové boční nástupiště pro vlaky odjíždějící ve směru na Hvězdonic. Trať jako taková zůstane napojena na 4. kolej stanice Čerčany. Další odbočnou trať je trať Čerčany - Týnec nad Sázavou, zaústěná do benešovského zhlaví.

Konfigurace benešovského zhlaví vychází ze stávajícího stavu: jsou zde navrženy kolejové spojky z výhybek 1:11-300 v konfiguraci DKS. Rychlost

do předjízdných kolejí bude 50 km/h výhybkami 1:11-300. V pražském zhlaví budou zřízeny **obloukové výhybky** do předjízdných kolejí, u nichž je možné užít maximální povolený nedostatek převýšení 110 mm. Z této skutečnosti vyplývá pokles rychlosti pro vlaky s naklápěním vozových skříní na 95 km/h (při použití výhybek s pohyblivou srdcovkou). Umístění kolejových spojek pražského zhlaví je nově navrženo až za zastávkou Pyšely, a to výhybkami 1:14-760 na rychlost 80 km/h do odbočky. Jejich původní umístění ihned za přemostěním Sázavy zcela nevyhovovalo pro jednotky s naklápěním skříní (pokud zde tyto vlaky ovšem někdy budou jezdit...), které by zde mohly dosahovat maximální rychlosti pouze 60 km/h.

V rámci přestavby žst. Čerčany probíhají i úpravy nástupišť **v zastávce Pyšely**, která se z dopravního hlediska

Nahoře: Pražské zhlaví a větší část stanice Čerčany se nachází v oblouku. Vlevo je patrné nástupiště pro vlaky odjíždějící po odbočné trati 212 směrem do Hvězdonic. Snímek byl pořízen 4. 4. 2009.



V následujícím měsíci se v Čerčanech oproti stavu z hlavní fotografie stránky již rýsovala nová nástupiště a zároveň probíhaly práce na nových kolejích (18. 5. 2009).



Trojice záběrů ze dne 4. 4. 2009 přibližujících část obvodu stanice Čerčany, situované za mostem přes Sázavu. Nahoře je dvojitá kolejová spojka, která se nachází až na rovném úseku za zastávkou Pyšely; zde pohled od Čerčan směrem na Senohraby. Snímek výše vpravo nabízí pohled od mostu směrem k zastávce Pyšely, nacházející se až v dále mimo záběr, za obloukem tratě. Zastávka samotná je na snímku vpravo dole.







Na snímku jsou zachyceny snesená 1. TK a práce na zřizování nového trakčního vedení. Za vozidlem se nachází snesený most.

stala součástí stanice Čerčany. Obě nástupiště budou mít délku 200 m s výškou nástupní hrany 0,55 m nad TK a šířku 3,0 m. V zastávce bude podél koleje číslo 2 vybudován bezbariérový chodník a zhruba v polovině délky bude situován nový podchod pro přístup na nástupiště u koleje č. 1. Po obou stranách bude podél nástupiště umístěna protihluková stěna.

Stanice bude zabezpečena elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením ESA-11, stavědlo bude ovládáno dvěma rovnocennými pracovišti JOP. Z tohoto pracoviště bude také dálkově ovládáno elektronické stavědlo ve st. Senohraby pomocí systému dálkového ovládání DOZ-1. Na benešovském zhlaví bude zřízeno pomocné stavědlo pro řízení nezabezpečeného posunu. Vnitřní část elektronického stavědla bude umístěna v nové provozní budově.

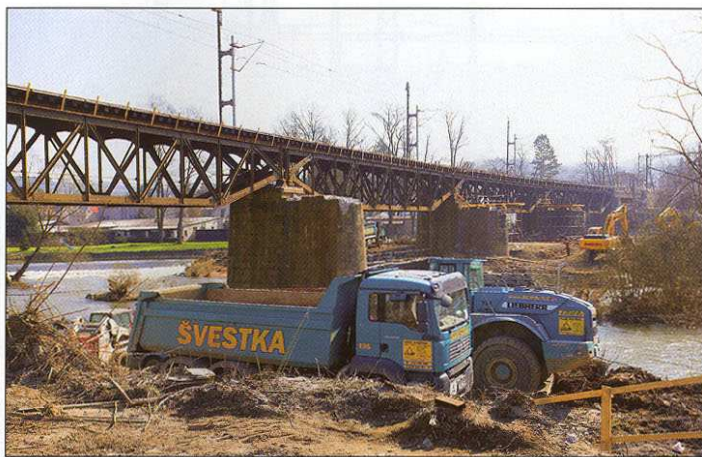
Práce na dvoukolejném mostě přes Sázavu byly zahájeny 17. 3. 2009. Jako první byla zcela snesena západní část mostu nesoucí 1. traťovou kolej. Po snesení ocelové konstrukce se provádí ubourání horní části stávajících kamenných pilířů. Spodní stavba bude zesílena dvěma řadami mikropilót u pilířů a jednou řadou zemních kotev u opěr. Kamenná část pilířů a opěr bude sanována přetřaskáním, hloubkovým spárováním a ochranným nátěrem.

Jednotka řady 471 není typickým vozidlem tratě 221, nicméně zde je dne 18. 5. 2009 zachycena na vlaku Os 2542 na pozadí budo-  
vaného nového mostu.

**Nová konstrukce mostu** o šesti polích bude ocelobetonová, spřažená, umožňující zřízení průběžného šterkového lože. Pod každou kolejí budou samostatné nosné konstrukce se dvěma hlavními nosníky. Celková délka mostu bude 182 m, z toho délka přemostění 165 m. Vedle mostu bude zároveň vybudována nová lávka pro pěší jako náhrada za lávku původní, přičemž bude umístěna níže nad hladinou řeky, aby pro občany byly redukovány zbytečné výškové rozdíly ve vztahu k navazujícím komunikacím.

Bohuslav Kotál

**Snímky:**  
autor



Snímek ze 4. 4. 2009 blíže představuje „poloviční“ most přes Sázavu, nesoucí nyní jen 2. TK.



Vlak Os 2543 projíždí po staré části mostu, zatímco vedle probíhají práce na mostovce mostu nového. Směrem k fotoaparátu je vůz 451.093.



**Provoz řady 471** na vlacích R 1540/1541 (viz str. 12) bude ukončen se 2. změnou JŘ, protože poté dojde k navýšení její turnusové potřeby v pražské příměstské dopravě, a to z 31 na 35 jednotek. Dvě budou nově nasazovány na relaci Praha - Řevnice, resp. do Prahy-Radotína, a jedna dvojice na rameni Praha - Benešov kvůli zkouškám a ladění skluzové ochrany (plánovaným až do konce platnosti JŘ 2009, aby probíhaly v různých ročních obdobích). Na benešovské trati doposud vyvolávaly obavy, že by zde plně obsazená jednotka řady 471 nemusela svými adhezními vlastnostmi postačovat a v současnosti je zde nasazována pouze jedna, v negarantovaném oběhu o víkendech (důvodem jsou ale i rozsáhlé výlukové činnosti a obavy před poškozením stavebními stroji). Na trati Praha - Beroun zajišťuje řada 471 takřka kompletní osobní dopravu zatím pouze o víkendech, v pracovní dny se zde turnusově nevyskytuje.

V momentu uskutečnění první jízdy řady 471 na R 1540/1 začátkem května měly ČD ve stavu 47 jednotek (viz ŽM 4/09, str. 4), ke 2. změně JŘ 2009 by to mělo být 49 (471.051 byla dodána 14. 5. 2009 a měla by do té doby následovat i 052). Se zahájením platnosti JŘ 2010 se počítá s 54 jednotkami. Pro JŘ 2010 by díky tomu měla řada 471 vozebně zajišťovat všechny regionální vlaky relace Praha - Ústí nad Labem a více se rozšířit zejména na berounské trati (v pracovní dny cca 45 % vlaků relace Praha - Beroun). Jednotky nevyužité o víkendy by také měly pokrýt okolo poloviny vlaků do Benešova. To bude mj. znamenat konec turnusového provozu jednotky řady 470. Pokud zůstane provozuschopná, měla by v následujícím JŘ sloužit na trati Praha - Beroun pouze jako záložní. Na Ostravsku by mělo být dislokováno šest jednotek řady 471, nasazených ve čtyřdenním oběhu pro Sp a Os vlaky na rameni Opava - Český Těšín a jednom jednodenním negarantovaném na jiných relacích.

-pk-