

# MODERNÍ ŽELEZNICE

**KONTROLY  
DODRŽOVÁNÍ  
PRAVIDEL  
a směrnic budou  
důkladnější**

02

**JAK BUDE  
VYPADAT PROVOZ  
bez světelných  
návěstidel?**

04

**V LUŽNÉ  
U RAKOVNÍKA  
se pilně připravují  
na novou sezónu**

08



Vizualizace budoucí podoby nádražní budovy ve Františkových Lázních

## Do zvýšení bezpečnosti na přejezdech investujeme miliardy korun ročně!

Jednou z nejčastějších mimořádných událostí na železnici je srážka vlaku s autem, chodcem či cyklistou na přejezdu. Loni jsme zaznamenali 148 takových případů, 35 lidí zaplatilo svou nepozornost či hazard životem. Přitom do modernizace přejezdů se ročně investují značné finanční částky.

TEXT **Tomáš Johánek**

Zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech je jednou z hlavních priorit Správy železnic. Za loňský rok jsme zmodernizovali 124 přejezdů za téměř 2,2 miliardy korun. Letos by k nim měla přibýt další stovka míst, plánovaná investice dosahuje téměř 1,8 miliardy korun. Celkově se od roku 2015 podařilo zvýšit zabezpečení na více než 1 300 přejezdech. Základní vizí pro zvyšování bezpečnosti je doplňování světla a závor nebo náhrada přejezdů nadjezdy/podjezdy. Prioritou v tomto směru jsou přejezdy na silnicích I. až III. třídy, křížení s opakovaným výskytem nehod anebo uvnitř obcí. Pro snížení nehod z nepozornosti instalujeme závoru osazené LED osvětlením, které zvyšují pozornost řidičů především za snížené viditelnosti. Bezpečnost

na přejezdech posilují také kamery, které automaticky detekují přestupky. Trochu statistiky: na české železnici se aktuálně nachází 7 576 přejezdů, přičemž více než polovina (4 286) je zabezpečená světly nebo světly se závorami. Přejezdů zabezpečených výstražným křížem je 3 290.

### NEJBEZPEČNĚJŠÍ PŘEJEZD JE ŽÁDNÝ PŘEJEZD

Každý přejezd je zabezpečený adekvátním způsobem vyžadovaným platnou legislativou; jinak by vůbec nemohl být provozován. Bezpečný pak může být natolik, nakolik účastníci silničního provozu respektují závazná pravidla. Nejbezpečnější přejezd tak je z tohoto pohledu takový, který vůbec neexistuje. Proto se dlouhodobě snažíme nejméně frekventované přejezdy

rušit a ty naopak velmi vytižené v rámci investic do infrastruktury nahrazovat nadjezdem, podjezdem, náhradní komunikací nebo případně změnou trasy železniční trati či silnice. Aktuálně například vzniká silniční nadjezd přes koridorovou trať v Olomouci-Holici, v pokročilém stadiu přípravy je nový most přes velmi vytiženou čtyřkolejnou trať v Praze-Velké Chuchli nebo výstavba podjezdu namísto přejezdu ve Studénce. Od roku 2015 jsme zrušili přes 350 přejezdů, z toho 63 na koridorových tratích.

### VÍCE SE ZAMĚŘUJEME TAKÉ NA OKOLÍ PŘEJEZDŮ

Ačkoli za většinou střetů na přejezdu stojí nepozornost či zbytečný hazard účastníka silničního provozu, někdy může být problém

### KAMERY ODHALILY STOVKY HŘÍŠNÍKŮ

Na přejezdu ve Vendryni u Třince funguje už rok inteligentní kamerový systém, který umí zaznamenávat přestupky řidičů. Jde zejména o vjezd na koleje ve chvíli, kdy je spuštěná výstražná signalizace. Za celý loňský rok zaznamenal systém celkem 280 přestupků, na pokutách se za ně vybralo už téměř 700 tisíc korun. Inteligentní kamery se letos v únoru spustily také na přejezdu ve Studénce, zároveň se prověřuje dalších 33 lokalit pro jejich případnou instalaci.

i v technickém stavu navazující komunikace. Každý přejezd se modernizuje podle schváleného projektu, který odpovídá platným normám. Nad rámec vlastních povinností nyní věnujeme také zvláštní pozornost okolí přejezdů na koridorech, které by mohlo být problematické z hlediska provozu některých silničních, zejména nákladních vozidel. V případě zjištění neshod nivelety s platnými technickými normami se obracíme na vlastníky komunikací s výzvou k řešení a společně se silničním správním úřadem projednáme dopravní opatření. Značnou komplikaci však představuje rozdílné

vlastnictví pozemků. Zatímco prostor mezi závorami je Správy železnic, okolní pozemky patří ve většině případů krajům nebo obcím. V některých případech může mít komunikace a pozemek, na kterém leží, různé majitele. „Rozdílné vlastnictví pozemků u železničních přejezdů představuje reálný problém. Chceme tedy iniciovat jednání se všemi, kterých se případné úpravy komunikací týkají, abychom našli společné řešení a dosáhli nápravy,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Podle něj by měl vzájemnou spolupráci podpořit především společný zájem, a to zvýšení bezpečnosti.



**DALŠÍ VYSLOUŽILÁ  
TECHNIKA MÍŘÍ  
DO NTM**

Národní technické muzeum (NTM) získalo do svých sbírek další předměty, které donedávna sloužily v drážním provozu. V rámci spolupráce naší organizace s NTM putuje do muzejního deponiáře například nýtovaný trakční sloup ze stanice Praha-Smíchov a kompletní schodiště z tamního severního nástupiště na již snesenou lávku přes celé kolejiště. Ze stanice Bohosudov pak NTM získalo vyřazené světelné návěstidlo a sloup staničního rozhlasu.

**DRÁŽNÍ HASIČI LONI  
ZAZNAMENALI PŘES  
7700 VÝJEZDŮ**

Jednotky HZS Správy železnic loni zasahovaly u 7707 případů, každý den tedy vyjely v průměru více než dvacetkrát. Nejčastější byly tradičně zásahy technického charakteru. Nejvíce práce měli drážní hasiči z Prahy, Ústí nad Labem, Liberce, Brna a Ostravy. Náročnou zkouškou byl zejména zásah při rozsáhlém požáru, který vznikl po srážce osobního vlaku s nákladním automobilem na přejezdu v Olomouci-Bělidlech 17. října loňského roku. Celá událost skončila díky profesionalitě všech zasahujících jen několika lehkými zraněními osob, které se nadýchaly silného kouře.



FOTO archiv Drážního úřadu

**V HRANICÍCH  
NA MORAVĚ VZNIKNE  
NOVÝ DOPRAVNÍ  
TERMINÁL**

Současnou nádražní budovu ve stanici Hranice na Moravě nahradí nový multifunkční terminál, který bude sloužit nejen konvenční železnici a autobusové dopravě, ale také budoucí VRT mezi Přerovem a Ostravou. Momentálně se chystá architektonická soutěž. Jejím výsledkem bude návrh přestupního uzlu, který nabídne také bezproblémové parkování díky systému P+R, linky návazné veřejné dopravy nebo služby.

# Kontroly dodržování všech pravidel a směrnic na dráze budou důkladnější

**Drážní úřad přišel od letošního roku o agendu spojenou s povolováním staveb na železnici. O to více se bude moct soustředit na hloubkové kontroly dodržování všech povinností souvisejících s železniční dopravou. Potvrdil nám to ředitel úřadu Jiří Kolář.**

TEXT | **Tomáš Johánek**



Posun musí nastat právě v tom, že se závěry promítnou do dalších činností a případné nápravy příčin. A to je něco, co budeme v letošním roce důsledně kontrolovat.

**Od června 2022 musí mít všechna vozidla pohybující se po českých tratích certifikovaný subjekt pro jejich údržbu. Projevilo se to již ve stoupající úrovni údržby železničních vozidel v ČR a obecně technické úrovni vozidel u nás?**

Ano, projevilo. Všichni si v důsledku povinné certifikace museli nastavit a sepsat postupy týkající se údržby vozidel. Už certifikační proces znamená, že jsme subjekty zodpovědné za údržbu zkontrolovali a budeme kontrolovat i nadále v pravidelných intervalech. Ude především o vlastní uplatňování nastavených postupů v praxi. Tlak na jejich dodržování i postupná obnova vozového parku našich dopravců znamená zlepšování technické úrovně železničních vozidel, která se po českých kolejích pohybuje.

**Od 1. ledna prošel Drážní úřad řadou změn. Jaké byly ty zásadní a jak se změnil jeho kompetence?**

Od ledna letošního roku přešla veškerá agenda povolování staveb na železnici podle stavebního zákona na nově vzniklý Dopravní a energetický stavební úřad, zřízený pod Ministerstvem dopravy. Zůstávají nám ale činnosti související s bezpečností drah a drážního provozu, které vyplývají ze zákona o dráhách. Největší část naší práce se týká železnice. U drah tramvajových či trolejbusových a u metra pak pouze schvalujeme a následně kontrolujeme drážní vozidla. Jinak náš úřad v posledních letech plní stále více povinností spojených s železniční dopravou, které mají přímou návaznost na Evropskou unii. Jiným slovy, úkoly dohledu a kontroly, které vyplývají z evropských směrnic, jsou čím dál rozsáhlejší. Proto zůstává naše agenda poměrně široká a hodně se soustředíme na hloubku kontrol. Je to znát i na bezpečnostní kultuře dopravců a provozovatelů drah a na údržbě vozidel. Vnímáme, že se zlepšuje.

**Jedním z hlavních témat letošního roku je příprava spuštění systému ETCS na některých hlavních koridorech od začátku příštího roku. Co si slibujete od činnosti pracovní skupiny, jejímiž členy jsou i zástupci Drážního úřadu?**

Pracovní skupinu jsme svolali poprvé v říjnu loňského roku. Jejím cílem je především propojit všechny subjekty, které jsou do zavádění systému ETCS zapojeny. Jedná se o provozovatele infrastruktury, kterým je Správa železnic, dále

dotavatele traťové a palubní části ETCS, dopravce i výrobce vozidel a Výzkumný Ústav Železniční. Potřebovali jsme nastavit platformu pro intenzivní komunikaci a rychlou výměnu informací. To se podařilo.

**Bude tedy možné spustit příští rok výhradní provoz pod ETCS na stovkách kilometrů tratí?**

Skupina pracuje s nadstandardním nasazením a vyhodnocování dat z provozu již přináší první výsledky. Probíhají zátěžové testy dalších úseků i mimo trať Olomouc – Uničov, kde je zavedený výhradní provoz. Tyto testy simulují v danou chvíli na daném úseku výhradní provoz tak, aby bylo možné shromáždit co největší množství dat o případných nedostacích instalovaného systému ETCS, nebo naopak jeho správné funkčnosti. Jsem rád, že do toho všichni dávají maximum a že se do testování s takovou energií zapojili i dopravci. Věřím tomu, že spuštění výhradního provozu na vybavených koridorových tratích od 1. ledna 2025 je reálné.

**V loňském roce došlo k meziročnímu poklesu projetí návěstidel. Díky čemu nastal tento pozitivní vývoj? Jaká je situace s prověřováním míst, která byla identifikována jako ta s opakovaným projetím návěstidel?**

Předpokládám, že se jedná o souběh více faktorů. Chci věřit, že pokles je daný i tím, že si strojvedoucí v důsledku hrozcích sankcí dávají větší pozor. Ale jak říkáte, proběhla analýza míst s větším počtem projetých návěstidel; postupně je

**Závěry kontrol se musí promítnout do případné nápravy příčin. A to je něco, co budeme letos důsledně kontrolovat.**

prověřujeme a hledáme příčiny, proč k tomu dochází. V Poříčanech a Praze-Libni jsme některé nedostatky identifikovali a už došlo i k nápravě. Další na řadě je Brno. S tím úzce souvisí základní myšlenka celé evropské bezpečnostní koncepce. Po každé mimořádné události je potřeba provést vyhodnocení dané události a analýzu rizik, poznatky pak aplikovat do bezpečnostních postupů a plánů. To platí pro provozovatele dráhy i pro dopravce. Ti také zpracovávají vyhodnocení každé mimořádné události a celou zprávu pak předávají Drážnímu úřadu.

**Drážní úřad se mimo jiné aktivně zapojil také do bezpečnostní kampaně BudesNamChybet.cz. Jaká je role vašeho úřadu v této kampani a jaké jsou nejčastější přestupky ve vztahu chodců či cyklistů k železnici? Lze jim efektivně předcházet?**

My máme v této kampani roli jakýchsi garantů právě z bezpečnostního hlediska. Kampaně se zabývá především faktem, že je potřeba dbát zvýšené opatrnosti v blízkosti kolejí. A že vstup do kolejiště nebo do jeho blízkosti v místech, kde to není výslovně povoleno, je zakázaný, a hlavně vysoce rizikový. Nejčastějšími přestupky je zkracování si cesty přes koleje v místech, kde je to zakázáno, a už zmíněné podcenění nebezpečí. Sem patří mladiství, kteří si například chtějí natočit video, jak jedou mezi vagóny, šplhají po odstavených vozech, procházejí se po kolejích nebo se prostě jen v blízkosti kolejí pohybují se sluchátky na uších a nevnímají okolí. Předcházet těmto nebezpečným situacím lze asi pouze širokou osvětou.

**DOC. ING. JIŘÍ KOLÁŘ, PH.D.**

ředitel Drážního úřadu

Po studii na děčínské dopravní průmyslovce absolvoval VŠ dopravní v Žilině, obor provoz a ekonomika železniční dopravy. Doktorát obdržel na Univerzitě Pardubice, docenturu pak na Fakultě dopravní ČVUT. Na dráze začínal jako výpravčí a postupně prošel dalšími profesemi až po přednostu stanice Kladno. Následovaly manažerské zkušenosti v podobě šéfa OPŘ Ústí nad Labem a náměstka generálního ředitele ČD. V letech 2012 až 2014 vedl naši organizaci, od roku 2014 stojí v čele Drážního úřadu.



MODERNÍ ŽELEZNICE

Vydavatel Správa železnic, státní organizace

Adresa redakce Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

Kontakt redakce@spravazeleznic.cz

Šéfredaktor Tomáš Johánek

Vedoucí projektu Kateřina Matásková

Grafická úprava Sevenart s.r.o.

Výroba a distribuce České dráhy, Tiskárna Olomouc

Náklad 5 000 výtisků měsíčně

Evidenční číslo MK ČR E 20966

Neoznačené fotografie archiv Správy železnic

## S opravou unikátní zubačky pomohou evropské dotace

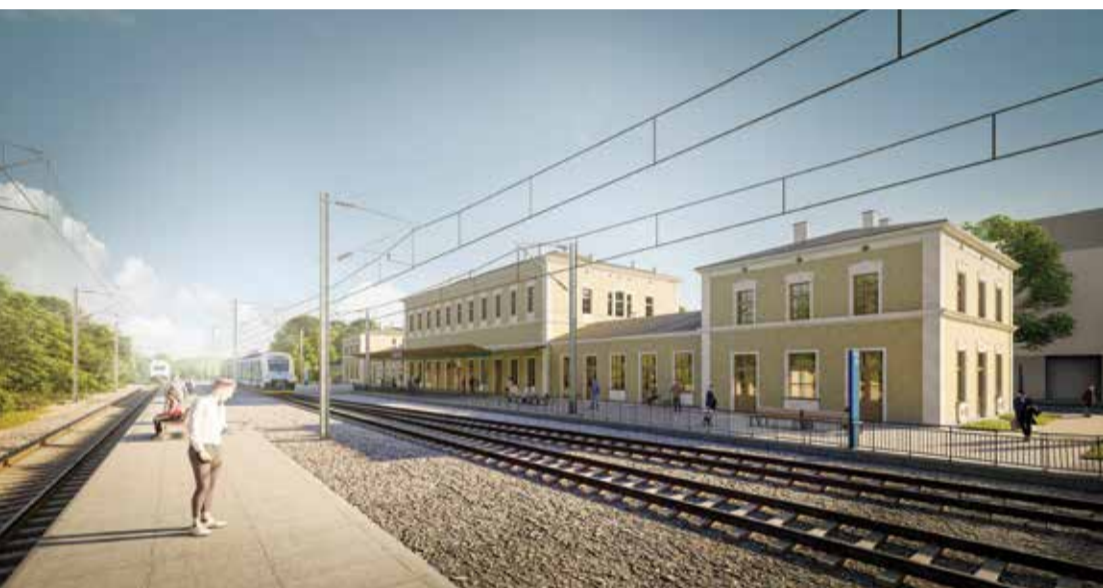
Připravovaná oprava unikátní ozubnicové trati z Tanvaldu do Kořenova získala finanční podporu z přeshraničního programu INTERREG Česko – Polsko 2021–2027. Stavební práce proběhnou v příštím roce.

Díky dvěma opravným akcím dojde ke zlepšení stavebně-technického stavu trati a zvýšení bezpečnosti. Významnou součástí projektu je revitalizace ozubnice v mezistaničních úsecích a její opětovná instalace ve stanici Dolní Polubný. Ještě letos budou uzavřeny smlouvy o dílo s dodavateli, výběrové řízení již probíhá. Do konce roku se vyrobí specifické komponenty ozubnice a ocelových pražců, v příštím roce pak dojde k realizaci obou staveb v souběžné výluce.

Na polské straně je součástí projektu výměna kolejnic v úseku Szklarska Poręba Górna – státní hranice v délce celkem 13,294 km a zabezpečení dvou železničních přejezdů a jejich ovládání ze stanice Szklarska Poręba Górna. Realizace české i polské části projektu proběhne do roku 2027. Obnova zubačky je největší investiční akcí programu Interreg.



Moderní železnice



## Zrenovovaná budova se stane ozdobou lázeňského města

Cestující ve Františkových Lázních budou už na jaře příštího roku využívat novou nádražní budovu. Stavební práce na její rekonstrukci, které již začaly, budou zahrnovat jak obnovu historické fasády, tak i modernizaci odbavovací haly a pokladen.

„Moderní budova nádraží s původní tváří bude přesně tím, jak bychom měli přistupovat k historickému dědictví na železnici: s citem pro krásu původní architektury a s ohledem na současné potřeby cestujících,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka. Střeše a fasáde vrátí stavbaři její původní vzhled, a to jak barevností a materiály, tak i podobou historických říms. V interiéru pak provedou kompletní obnovu podlah, stěn a podhledů a repasi dveří. V horních patrech dojde k úpravě celkem 11 bytů.

Zmodernizuje se odbavovací hala i pokladny. Renovací projde také hlavní vchod do budovy, navíc se zřídí přístupové chodníky přímo na 1. nástupiště. V těsné blízkosti objektu se vybudují cykloboxy, stání pro kola i místa s možností nabíjení elektrokol. Celková rekonstrukce budovy zaznamenala svůj první úspěch ještě před samotným zahájením prací. Odborná porota soutěže Stavba Karlovarského kraje jí loni udělila cenu za nejlepší projekt.

## Moderní nástupiště v Kladně doplní nová nádražní hala

Výsledky doplňkového průzkumu v kladenské nádražní budově ukázaly, že je stávající odbavovací hala v horším stavu, než se původně předpokládalo. Efektivnějším řešením je tedy zcela nový objekt, který cestujícím nabídne moderní multifunkční prostor.

V rámci probíhající rekonstrukce proběhl v budově kladenského nádraží plánovaný průzkum za pomoci kopaných sond, který bylo z technických důvodů možné realizovat až po úplném vyklizení objektu. „Výsledky měření ukázaly, že jsou v budově nejen odlišné základové poměry, ale byla zde zjištěna také přítomnost podzemní vody. Vzhledem k výrazně horšímu stavu objektu oproti očekávání bylo potřeba zvážit další možnosti, ze kterých se výstavba nové haly ukázala jako nejlepší řešení,“ řekl generální ředitel naší organizace Jiří Svoboda.

Správa železnic a město Kladno nejprve zadaly zpracování studie nové nádražní

budovy. Po zhodnocení všech relevantních faktorů včetně finančních nákladů zvolily celkově výhodnější řešení, které počítá s odbavovací halou postavenou blíže podchodu. „Když se ukázal skutečný stav původní budovy, rozhodli jsme se s kolegy ve vedení města jednoznačně podpořit nové, moderní a funkční řešení s nižší energetickou náročností, což může přinést i značné provozní úspory. Předložená studie z našeho pohledu vypadá velice dobře,“ uvedl kladenský primátor Milan Volf s tím, že naplňuje podmínku města, aby nová budova měla co nejvyšší architektonickou kvalitu a odpovídala moderním požadavkům.



## Kolín získá další podchod a také výtahy

Jedna z nejvytíženějších stanic ve středních Čechách bude mít už brzy všechna nástupiště přístupná bez problémů i pro cestující s omezenou schopností pohybu. Zajistí to nový podchod s výtahy.

Kolínská stanice prošla před 15 roky celkovou přestavbou, která zahrnuje nejen modernizaci zabezpečovacího zařízení, ale také rekonstrukci nástupiště. Přístup k vlakům pro cestující na vozíku nebo s kočárkem byl ale řešen schodišťovými plošinami, které už neodpovídají současným požadavkům. Stejně jako v řadě dalších stanic zajistí nové bezbariérový přístup na nástupiště výtahy. Stavební práce už začaly, potrvají do konce roku 2026.

Cestujícím v Kolíně bude nově sloužit dosavadní technologický tunel, který dosud využívali jen drážní zaměstnanci. Po přestavbě

na veřejný podchod z něj povede na každé nástupiště schodiště a výtah. Přidanou hodnotou pro obyvatele Kolína bude jeho prodloužení až do Starokolínské ulice. Lidé tak už nebudou mít důvod riskantně přecházet přes koleje. Původní podchod zůstane zachován po celou dobu výstavby. Tím se sníží dopady stavby na cestující. Vzhledem k vytíženosti stanice bude sloužit veřejnosti i po dokončení prací, a to souběžně s novým podchodem. Jediným letošním omezením kvůli stavbě tak bude snížení rychlosti projíždějících vlaků. V následujících dvou letech pak bude docházet k omezení dopravy na jednotlivých nástupištích.

# Jak bude vypadat provoz na železnici bez světelných návěstidel?

System ETCS Level 2 při zavedení výhradního provozu poskytuje spoustu možností, které ve smíšeném provozu, tedy při umožnění jízdy vlaků vybavených a nevybavených ETCS, nejsou zcela využitelné. Do budoucna se tak budou měnit některé venkovní prvky na železnici, zejména návěstidla.

TEXT | Radek Volf

Evropský vlakový zabezpečovač ERTMS/ETCS ve své aplikační úrovni Level 2 přenáší informace potřebné k jízdě vlaku přímo do vozidla pomocí rádiového systému GSM-R a zobrazuje je přímo na stanovišti strojvedoucího. Proto není vhodné tyto informace poskytovat strojvedoucímu dvojím způsobem - standardními návěstidly na trati a zároveň na monitoru mobilní části ETCS ve vozidle. Tato skutečnost nám umožňuje zamyslet se nad konceptem stávajícího řízení provozu a navěštění, jelikož systém ETCS Level 2 strojvedoucímu ve vozidle zobrazuje všechny potřebné informace k jízdě - tedy jakou nejvyšší rychlostí může vlak jet, jaká je očekávaná rychlost na trati, kde končí vlaku oprávnění k jízdě atd.

## NÁVĚSTIDLA A RYCHLOSTNÍKY VYSTRÍDAJÍ DIGITÁLNÍ TECHNOLOGIE

S příchodem výhradního provozu ETCS, kdy na tratě nebudou



připuštěna vozidla nevybavená tímto zabezpečovačem, můžeme začít uvažovat o redukci vybraných venkovních prvků, jako jsou rychlostníky, světelná návěstidla a další. Neznamená to, že se z našich tratí naprosto vytratí, pouze dojde k jejich redukci a změnám. Systém ETCS např. využívá lokalizačních a stop

značek (majících funkci návěstidel), které jsou jednotně (evropsky) definovány. Již dnes je tento způsob řízení dopravy zaveden v několika evropských státech. Že se nejedná o problematiku, která se řeší pouze u nás, ale má opravdu evropský přesah, nás přesvědčila prezentace německých kolegů z DB InfraGO

(dříve DB Netz). Jejich základní přístup stojí zejména na maximálním využití benefitů digitálních technologií a obecně na zjednodušení pravidel pro řízení provozu na tratích vybavených ETCS Level 2. Prezentace a následný workshop, které se odehrály na půdě pražského CDP, měly za účel představit, jakým způsobem

chtějí v Německu přistupovat k vybavení tratí tímto systémem a jak tvoří provozní pravidla pro výhradní provoz ETCS, aby systém využíval svého plného potenciálu.

## NEJPRVE VIZE, POTOM TECHNICKÉ PROSTŘEDKY

DB InfraGO přistupuje k problematice z provozního hlediska, tedy prvně si definuje, jak má řízení provozu vypadat, a na základě těchto požadavků bude řešit technické požadavky na systém. V současné době se používá opačný systém - provozní pravidla se upravují podle technických možností. V rámci následného workshopu, který měl název Seriózní hra, se zástupci naší organizace seznámili pomocí představených provozních pravidel na modelovém kolejišti s tím, jak vypravit vlastní vlak a nasimulovat různé provozní situace, které mohou v reálném provozu nastat.

## VÝHRADNÍ PROVOZ ETCS V ČR

Stávající plány na zavedení výhradního provozu pod ETCS od 1. 1. 2025 neznamenají, že na vybraných úsecích dojde ihned k odstranění všech světelných návěstidel; stávající prvky budou zachovány, ale již se nebudou plně využívat pro potřeby řízení provozu. Pro strojvedoucí budou relevantní především informace předávané systémem ETCS. K úpravě infrastruktury, tedy například odstranění světelných návěstidel na širé trati, bude docházet až při budoucích úpravách infrastruktury. První takovou vlašťovkou bude modernizace Masarykova nádraží v Praze, kde se plánuje rovnou zavedení výhradního provozu ETCS. Avšak ani v tomto případě nedojde zcela k odstranění „světla“. Stále bude dostupná tzv. zjednodušená návěstní soustava, která usnadní práci pracovníkům řízení provozu.



## Vaše názory nás zajímají, podělte se s námi o ně!

Moderní železnice patří k hlavním zdrojům informací o tom, co se děje nejen uvnitř naší organizace, ale také v okolním železničním světě. Váš zájem o ni nás moc těší, ale nechceme usnout na vavřínech, vždy je co zlepšovat.

TEXT | Tomáš Johánek

Každý zaměstnanec Správy železnic určitě zaznamenal, že se v poslední době velmi posílila interní komunikace v rámci naší organizace. Moderní železnice je

ale určená i široké veřejnosti. A to jak v tištěné, tak i elektronické verzi, která je dostupná na adrese [spravazeleznic.cz/moderni-zeleznice](http://spravazeleznic.cz/moderni-zeleznice). Rádi bychom věděli, co se vám

nejvíce líbí a co vám naopak na stránkách novin chybí, proto vás chceme požádat o odpovědi na několik otázek:

- Jaké rubriky nejčastěji čtete?
- Postrádáte v Moderní železnici některá témata?
- Co by se v Moderní železnici mohlo zlepšit?
- O kom nebo o čem byste si chtěli v Moderní železnici přečíst?

Své odpovědi prosím pošlete do konce března na e-mailovou adresu [redakce@spravazeleznic.cz](mailto:redakce@spravazeleznic.cz). Všichni účastníci ankety obdrží jako poděkování drobnou pozornost, deset vylosovaných pak knihu Dvě století na železnici. Předem děkujeme za vaše nápady.



# Parní vodárna v Kolči připomíná zašlou slávu Pražsko-duckcovské dráhy

Dnes už tak trochu pozapomenutá Pražsko-duckcovská dráha (PDE) patří sice do skupiny uhelných drah, avšak na rozdíl od svých konkurentek její výstavbu inicioval stát, aby zlevnil dopravu severočeského uhlí do Prahy.

TEXT **Marek Binko**

Na uhlí ze severních Čech měla tehdy monopol Společnost státní dráhy (StEG), která je přepravovala z Ústí nad Labem do Prahy. Vzhledem ke svému postavení na trhu nastavila cenu dovozného tak vysoko, že v Praze a okolí bylo uhlí i ve srovnání s Vídní či Berlínem velmi drahé. Stát se proto rozhodl, že postaví konkurenční trať mezi Prahou a Duchcovem s odbočkou do Mostu, tedy přímo k uhelným dolům. Paradoxem je, že neoblíbená StEG vznikla privatizací Severní a Jihovýchodní státní dráhy, když bylo císařství v 50. letech 19. století na pokraji bankrotu. Stát na stavbu a provoz nové trati vyhlásil výběrové řízení. Koncesi nakonec získalo 25. června

1870 konsorcium zastoupené hrabětem Friedrichem Thun-Hohensteinem, hrabětem Rudolfem Chotkem, knížetem Mořicem Lobkovicem, knížetem Ferdinandem Kinským, hrabětem Jindřichem Jaroslavem Clam-Martinicem a dalšími podnikateli.

Úsek ze Smíchova, společného nádraží s Českou západní dráhou (BWB) a Buštěhradskou dráhou (BEB), do Slaného byl kvůli složitému terénu předán do provozu jako poslední až 11. května 1873. Stavbou se PDE finančně vyčerpala a krach na Vídeňské burze tři dny před dokončením dráhy její situaci nepomohl. Společnosti se ekonomicky nedařilo, v roce 1884 byla sloučena s Duchcovsko-podmokelskou dráhou (DBE), přičemž provoz převzaly



FOTO autor

Císařsko-královské státní dráhy (kkStB), a nakonec byla PDE v roce 1892 zestátněna.

Ve stanici Koleč se vybudovala vodárna pro napájení parních lokomotiv z důvodu táhlého stoupání do Dušníků (dnes Rudná u Prahy), kdy trať na dvou desítkách kilometrů vystoupá o 150 metrů. Dvoupatrová vodárna, stejná jako ve Zlonicích, měla v horním patře dvě nádrže o objemu po 30 m<sup>3</sup>, v přízemí pak kotelnu a strojovnu s parní pumpou, která čerpala vodu ze studny hluboké 13,9 m. Ta se nacházela přímo ve sklepě vodárny. V roce 1883 se přistavil byt pro pumpaře a v roce 1895 byla vodárna přestavěna a rozšířena, přičemž měla již čtyři nádrže o celkovém objemu 120 m<sup>3</sup>. Ve věži vysoké 16 m byla umístěna technologie

na změkčení vody. Roku 1929 bylo zřízeno elektrické čerpadlo a parní pohon sloužil jen jako záloha. To ale již na trati poklesl provoz v důsledku zestátnění Ústecko-teplické dráhy (ATE) o šest let dříve a převedení vlaků s uhlím na dvoukolejnou trať přes Ústí nad Labem.

Konec provozu vodárny nastal až s koncem parních lokomotiv v závěru 70. let minulého století. Unikátní vodárna se zachovala, byť v nedobrému stavu, do dnešních dnů. Na trati nastal velký pokles provozu v 90. letech, až byla stanice Koleč v roce 2006 změněna na zastávku. Dobu provozu nádraží si můžeme připomenout ve filmu s komisařem Maigretem Vražda v kupé první třídy, který se zde natáčel v roce 1991.

## Co se děje v regionech

### NOVÉ MĚSTO POD SMRKEM BUDE MÍT OPRAVENÉ NÁDRAŽÍ

Ve stanici Nové Město pod Smrkem se můžeme těšit na krásnější nádražní budovu, která prochází rozsáhlou opravou. Práce postupují rychle s cílem přinést cestujícím vylepšené a pohodlnější prostředí.

Jedním z prvních kroků bylo ubourání bývalé nádražní restaurace a zastaralé čistíčky, kterou nahradí přímé napojení do veřejné kanalizace. Budova má opravenou střechu, vyměněna byla i okna. V současné době se pracuje na nové místnosti pro technologii SSZT. Provádí se výměna všech sítí a technického zařízení budovy. Prostory pro výpravčí procházejí obnovou a budou poskytovat moderní pracovní prostředí. Úpravy budou provedeny i v bytě v horním patře objektu.

Do konce srpna letošního roku by měly být dokončeny další klíčové prvky opravy. Patří mezi ně nová fasáda, přístřešek a zrenovovaná čekárna, zpevněné plochy okolo budovy pak zajistí bezpečné prostředí pro cestující.



### DO PODĚBRAD ZA VÝBĚROVOU ČOKOLÁDOU PODLE VLASTNÍ RECEPTURY

V roce 1931 byla poprvé uvedena do provozu historická nádražní budova v Poděbradech. Navržena byla ve stylu prvorepublikového funkcionalismu a stala se tak první stavbou v tomto architektonickém slohu na naší železnici. Dnes je památkově chráněná.

Svým tvarem připomíná parní lokomotivu, dlouho byla považována i za nejhezčí nádražní budovu v Československu. A právě zde si nyní můžete vychutnat domácí křehké a teplé pečivo z řemeslné pekárny nebo ručně vyráběnou čokoládu podle vlastní receptury.

V prostorách nové čokoládovny je i turistické centrum, menší galerie s výstavou obrazů či posezení s výhledem do parku, kde si můžete vychutnat právě zmiňovanou čokoládu či výběrovou kávu. Vůně tohoto spojení je totiž cítit až do nádražní haly, a proto tuto sladkou odměnu nelze vynechat.



### LAŠOVICE JSOU DŮSTOJNOU BRANOU DO KŘIVOKLÁTSKA

Podařilo se nám opět zvelebit další nádražní budovu, tentokrát v obci Lašovice. Ta se nachází na Rakovnicku, přímo na hranici Chráněné krajinné oblasti Křivoklátsko.

Nádražní budovu jsme se proto snažili citlivě opravit a zejména ponechat její původní vzhled s typickými prvky, jako je červené lemování kolem oken a dveří. Obnovili jsme celý její vnější plášť. Částečně jsme zvelebili i vnitřní prostory. Budovu jsme pokryli novou střešní krytinou a vyměnili i označení celé stanice.

### V BLATNÉ A NEPOMUKU LZE PLATIT ZA POUŽITÍ WC KARTOU

Oblastní ředitelství Plzeň pokračuje v instalaci automatických dveřních zámků a platebních terminálů u WC v nádražních budovách. Nově je možné platit za použití toalety nejen mincemi, ale i kartou v Blatné a Nepomuku.

V březnu dojde ke zprovoznění terminálu také ve stanici Horažďovice předměstí. Platební terminály jsou v rámci plzeňského oblastního ředitelství v provozu téměř ve 30 stanicích a zastávkách. V letošním roce plánuje instalaci terminálů ještě v Horní Plané, Českém Krumlově, Třeboni a Železně Rudě-Alžbětíně.



**BRANSOUZE****18. ledna**

Dopoledne se na přejezdu v obvodu stanice Bransouze střetl nákladní automobil Volkswagen Crafter s R 653, v jehož čele byla lokomotiva řady 750. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 10,9 milionu Kč.

**TŘEMOŠNÁ U PLZNĚ****19. ledna**

Na přejezdu v obvodu stanice Třemošná u Plzně se odpoledne srazil osobní automobil Renault Clio s R 1088, kterým byla motorová jednotka řady 845. Při střetnutí byla zraněna řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,5 milionu Kč.

**DĚTMAROVICE – BOHUMÍN****24. ledna**

V ranních hodinách došlo k tragickému střetu Ex 546 s uváznutým nákladním automobilem Mercedes-Benz Actros (tahač s návěsem) na přejezdu mezi stanicemi Dětmarovice a Bohumín. Lokomotiva řady 151 a první osobní vůz po nárazu vykolejily. Smrtelně zraněn byl strojvedoucí, zraněno bylo 18 cestujících. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 44,5 milionu Kč.

**SÁZAVA****27. ledna**

Dopoledne se na přejezdu v obvodu stanice Sázava střetl osobní automobil Audi Q7 s Os 9210, kterým byla motorová jednotka řady 814. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu i jeho spolujezdec. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 750 tisíc Kč.

**LOVOSICE****29. ledna**

Po poledni se v Lovosicích srazil Os 25535 (motorová jednotka řady 818) se stojícím nákladním automobilem Tatra T158, který zasahoval do průjezdného průřezu 6. staniční koleje. Jeden cestující byl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 25 milionů Kč.

**VRBNO NAD LESY – CHLUMČANY U LOUN****30. ledna**

Mezi stanicemi Vrbno nad Lesy a Chlumčany u Loun narazil odpoledne Os 9710 do kolového nakladače Caterpillar 226B. Motorový vůz řady 809 po srážce vykolejil. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 2,4 milionu Kč.

# Dálkové řízení provozu se prosazuje i na méně důležitých tratích

**Řídit provoz vlaků na mezinárodních koridorech a hlavních tratích z jednoho dispečerského pracoviště není dnes již nic výjimečného. Dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení (DOZ) se ale postupně prosazovalo i na méně důležitých celostátních tratích i na tratích regionálních.**

TEXT **Josef Schrötter**

Vedle společnosti AŽD Praha se vývojem a výrobou zařízení pro dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení zabývá i společnost AK signal Brno. Právě její systém Remote 98 vyvinutý ve druhé polovině 90. let 20. století byl prvním, který se vedle řešení diagnostických úloh použil pro dálkové ovládání méně důležitých tratí. Koncem 90. let se rozšířil především na dohledových pracovištích nad traťovými přejezdy v souvislosti s postupným rušením hlásek a hradel. Vůbec poprvé byl tento systém nasazen v roce 1998 na trati Strakonice – Volary s jednotným obslužným počítačovým pracovištěm (JOP) v dopravně Vimperk. Systém umožňoval dispečerovi dohlížet nad čtyřmi přejezdy vybavenými světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením v traťovém úseku do Strakonice. Ve stejné době následovaly dvě další podobné instalace. První byla na trati Karlovy Vary dolní n. – Mariánské Lázně s dispečerským pracovištěm JOP v dopravně Bečov nad Teplou, kde kromě dálkového dohledu přejezdů systém dohlížel i na správný provoz samovratných výhybek ve čtyřech dopravních. Druhá pak monitorovala provoz na tratích Strakonice – Blatná – Břežnice a Blatná – Nepomuk, pracoviště JOP bylo v Blatné.

**INSTALACÍ SYSTÉMU POSTUPNĚ PŘIBÝVALO**

V roce 2000 se aktivovalo dálkové ovládání stanic Petrohrad a Kryry z pracoviště JOP v Blatné u Jesenice. Tato aplikace



obsahovala vedle dohledu přejezdů i stavění vlakových cest v obou zmíněných stanicích, systém umožnil i sledování čísel vlaků ve spolupráci s aplikací Dopravní deník. Jednou z největších akcí tohoto druhu bylo spuštění místního ovládání reléového stavědla na Báňském nádraží v Ostravě. Následovaly další instalace, například v úsecích Kravaře ve Slezsku – Hlučín, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice, Senice na Hané – Kostelec na Hané či Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou. Významným krokem bylo použití systému Remote 98 k zabezpečení provozu v úseku Nejdek – Potůčky krátce po nešťastné nehodě v dopravně Pernink v roce 2020.

**NEUROZSÁHLEJŠÍ VYUŽITÍ JE NA ČÁSTI POSÁZAVSKÉHO PACIFIKU**

Za největší aplikaci systému Remote 98 lze zcela jistě označit dálkové ovládání části tzv. Posázavského pacifiku, nejen turisticky velmi vytížené trati v těsném sousedství Prahy. Rekonstrukce zabezpečení provozu na trati Praha-Braník – Čerčany začala první etapou, a sice dálkovým ovládním stanice Praha-Modřany ze sousedního Braníka při opětovném zprovoznění zabezpečovacího zařízení po povodních v roce 2002. Následovala rekonstrukce ovládní zabezpečovacího zařízení ve Vraném nad Vltavou a na odbočce Skochovice. Dálkové ovládání provozu v celém úseku Praha-Braník – Týnec nad Sázavou, včetně stanic Měchenice a dnes i Čisovice na dobříšské větvi, bylo dokončeno v roce 2016. Dispečerské pracoviště sídlí v nádražní budově ve Vraném nad Vltavou.

## Drony ve službách drážních hasičů se osvědčují

**Nejnovějším přírůstkem ve vybavení našich hasičů jsou drony. Zkušenosti z jejich pilotního provozu ukázaly, že díky nim se zvyšuje bezpečnost zasahujících složek i účastníků nehody, lépe plánuje zásahová činnost a zkracuje doba nutná k obnovení provozu na trati.**

TEXT **Jiří Zoubele**

Drony se při mimořádných událostech nasazují vždy na základě rozhodnutí velitele zásahu a plní tři základní taktické úkoly. Tím prvním je průzkum situace na místě události, kdy náhled z dronu umožňuje veliteli zásahu zhodnotit prostorové charakteristiky události a rozhodnout o optimálním způsobu nasazení sil a prostředků k zásahovým pracím. Druhým úkolem je zjištění rozsahu poškození železniční infrastruktury. Na základě pořízené fotodokumentace je možné lépe odhadnout dobu vyloučení dopravní cesty a současně posoudit rozsah prací nutných k plné obnově poškozených železničních zařízení. Posledním úkolem

dronů je pořízení dokumentace pro zpětné vyhodnocení činností a výcvikové účely.

V současné době máme v operačním nasazení 14 dronů, které jsou umístěny na prvo-výjezdovém vozidle každé z jednotek požární ochrany. Jde o záchranářské drony DJI Mavic 3T vybavené výkonnými optickými kamerami a termokamerou. Operační zálohu pro případ technického selhání nebo výskytu extrémně nepříznivých meteorologických podmínek tvoří speciální dron dislokovaný na ředitelství drážních hasičů. Obsluhu dronu provádějí speciálně vyškolení hasiči-piloti, kteří disponují příslušným osvědčením



o způsobilosti pilota vydaným Úřadem pro civilní letectví. Jejich výběr probíhal tak, aby každá jednotka disponovala minimálně jedním pilotem v každé směně.

V zájmu efektivního využití dronů nezůstává jen u jejich nasazení při mimořádných událostech. Na základě požadavků odborných správ naší organizace se využívají i pro vybrané monitorovací, kontrolní a inspekční činnosti na infrastrukturu a pro sběr fotogrammetrických dat při tvorbě map a modelů objektů.

# Vzdělávací středisko v Pardubicích hlásí velký zájem o nabízené služby

Na počátku loňského září skončila rekonstrukce administrativní budovy na pardubickém hlavním nádraží, která nyní slouží potřebám naší organizace. Většinu prostor obsadilo nové vzdělávací středisko. Pojďme se podívat, k čemu všemu slouží a jak bývá zaplněné.

TEXT **Tomáš Johánek**

Do vzdělávacího centra se vstupuje přímo z nádražní haly, kterou oprava ještě čeká. Obnovená administrativní budova má celkem osm nadzemních podlaží, poslední dvě slouží Centru sdílených služeb (CSS), sídlí v nich finanční účtárna pro celou naši organizaci. Ale pojďme pěkně odspodu. V přízemí je recepce a jídelna pro naše zaměstnance, tedy jak účastníky školení, zaměstnance CSS, tak personál zajišťující chod střediska. Hned vedle je pak veřejně přístupná restaurace. V prvním patře bude v budoucnu dopravní sál a simulátor pro výuku jízdy pod dohledem ETCS. Ten by tam mohl být ještě letos nebo nejspíše příští rok, na dopravní sál se momentálně zpracovává projekt a půjde do schvalovacího procesu. Ve druhém patře

se nachází školící prostory. Jsou zde celkem čtyři s kapacitou od 16 do 23 školených osob, dále tu najdeme počítačovou učebnu a zasedací místnost pro 18 osob. Třetí a čtvrté patro slouží k ubytování účastníků školení, k dispozici zde mají celkem 48 lůžek v jedno a dvouúžkových pokojích vybavených základním nábytkem a televizí. Vždy dva pokoje mají společné hygienické zařízení a tvoří tak třílůžková studia. V obou patrech je k dispozici také společenská místnost s kuchyňkou, televizí a pohodlným nábytkem k odpočinku nebo ke studiu. V pátém patře jsou potom kanceláře vzdělávacího centra a zázemí pro lektory i vyučující společně s malou zasedací místností určenou například pro pořádání telekonferencí.

## ŠKOLÍ SE ZDE TRAŤMISTŘI I STROJVEDOUČÍ

Hned od spuštění provozu budovy se učebny i pokoje začaly zaplňovat prvními účastníky nejrůznějších kurzů. Primárně se zde konají dlouhodobé kurzy podle předpisu SŽ Zam1, a to pro výpravčí, mistry trať, vedoucí provozu infrastruktury, strojvedoucí a další profese. V případě volné kapacity se tu konají i různá jednorázová školení, pracovní porady či další vzdělávací akce. Naplněnost střediska postupně nabíhala hned od září, od začátku letošního roku jsou všechny učebny velmi často zaplněné. Jistou zajímavostí je, že nejen účastníci školení a kurzů jsou našimi zaměstnanci, totéž platí i o drtivé většině lektorů. Během posledních let totiž naše organizace převzala

veškerá povinná školení, lektori jsou buď z oblastních ředitelství, nebo z odborných útvarů generálního ředitelství. Zcela výjimečně se využívá externích lektorů. Součástí střediska je i multifunkční sál v suterénu, který je ale, stejně jako již zmíněná restaurace pro veřejnost, pronajatý externímu subjektu. I v tomto sále se ale budou konat akce pro naše zaměstnance, které si vyžadují větší prostory. Jednou z nich je chystaná Manažerská akademie, o které si můžete přečíst také na této stránce.

Půlroční provoz vzdělávacího střediska Správy železnic ukázal, jak dobré bylo rozhodnutí soustředit povinné kurzy a školení na jedno místo s veškerým servisem a zázemím do nově opravené budovy pardubického nádraží.



## Lákala ho stavařina, skončil u železničních dispečerů

Michal Repko, rodilý Brňan, ve svých 18 letech rozhodně neplánoval, že jeho profesní cesta ho jednou zavede na železnici. A přesto k tomu došlo. Student stavařiny se stal důležitým článkem ve fungování železniční infrastruktury v OŘ Brno.

TEXT **Monika Hlávková**

Jeho profesionální dráha začala na Fakultě stavební Vysokého učení technického v Brně, kde se věnoval oboru konstrukce a dopravní stavby. „Stavařina mě zajímala nejvíc, byla pro mě lákavá svou rozmanitostí a následným uplatněním v praxi,“ přiznává Michal. „Ale železnice? To bych si nikdy nepomyslel,“ dodává s úsměvem. Příležitost přišla během studia, kdy se účastnil Dne pracovních příležitostí. „Tam jsem potkal zástupce Správy železnic a zjistil jsem, že bych chtěl dělat práci mezi počítačem a stavbou,“

pokračuje dále. Právě takovou příležitost mu nabídla naše organizace. A tak se jeho cesta nečekaně stočila právě k železnici.

Dnes jako vedoucí pracoviště DŽIN (dispečera železniční infrastruktury) řeší Michal s dalšími kolegy, kteří si říkají DŽINové (nikoliv ti z láhve), různé provozní události a zajišťuje, aby železniční doprava v působnosti brněnského oblastního ředitelství fungovala hladce. „Práce v provozu je každý den jiná, nikdy nevíte, co vás čeká,“ přibližuje Michal Repko běžný

pracovní den. Kromě železnice se věnuje také svým koníčkům. „Najdete mě buď v hale, kde si užívám florbal, nebo venku na horském kole při poznávání krás naší krajiny,“ popisuje svůj volný čas. „A když zbývá čas, rád si čtu knížky, nebo nyní dokonce pracuji na rodokmenu naší rodiny,“ dodává. Jako skutečný fanoušek hokeje věnuje svůj čas i oblíbenému týmu HC Kometa Brno. „Tato sezóna bude naše,“ věří.

Michalův příběh nám jednoznačně ukazuje, že někdy se životní cesta může stočit úplně jiným



směrem, než jsme očekávali. A právě v tom spočívá jeho kouzlo. Máte kolem sebe další zajímavé lidi, kteří by se chtěli ostatním svěřit třeba s tím, proč zakotvili právě na železnici? Napište nám na redakce@spravazeznic.cz.

## STARTUJE MANAŽERSKÁ AKADEMIE

Posílit manažerské kompetence a komunikační schopnosti vedoucích zaměstnanců naší organizace je mimo jiné cílem unikátního projektu Manažerská akademie, který spustíme během dubna. Projekt potrvá minimálně šest let a zúčastní se ho vedoucí zaměstnanci rozdělení do třech skupin podle úrovně řízení, celkem přibližně 1100 lidí. Bude se jednat o prohlubování jejich kvalifikace a účast na školení bude povinná. Každý účastník se během tří let zúčastní 15 povinných školení a pěti volitelných v rozsahu od jednoho do tří dnů. Většina z nich bude probíhat v pardubickém vzdělávacím středisku, část



pak v sídlech oblastních ředitelství či v Olomouci. Jednotlivá školení se zaměří například na znalost potřebné legislativy, interní či externí komunikaci, zvládnutí obchodní korespondence, prohlubování znalostí v oblasti IT technologií nebo posilování schopností v oblasti týmové spolupráce a vedení týmu. O průběhu akademie vás budeme průběžně informovat i na stránkách Moderní železnice.

## APLIKACE EDAP SE PŘEDSTAVILA V NOVÉM KABÁTU

Na konci února spustila Správa železniční telematiky ve spolupráci s O25 novou aplikaci eDAP. Elektronická knihovna dokumentů a předpisů Správy železnic, krátce eDAP, zajišťuje přístup k platným, účinným i archivním vnitřním předpisům a dokumentům.

Přístup k novému eDAP získáte jednoduše kliknutím na odkaz v horním vodorovném menu na intranetu Správy železnic. A co nová aplikace nabízí? Například pokročilý systém vyhledávání pro snadnější nalezení potřebných dokumentů. Personalizace umožní přizpůsobit si aplikaci podle vašich potřeb. Notifikační systém pak informuje o novinkách a aktualizacích. Hlavním cílem vývoje nového eDAP je poskytnout bezpečné, rychlé a přehledné datové úložiště pro dokumenty interní legislativy a předpisy naší organizace. Aplikace je navržena tak, aby umožňovala budoucí integraci dalších procesů a modernizaci zobrazení veřejných dokumentů.

# V Lužné u Rakovníka se pilně připravují na novou sezónu

Brány Železničního muzea ČD v Lužné u Rakovníka jsou sice momentálně zavřené, to ale neznamená, že se v tomto areálu během zimních měsíců nic neděje a že vše ulehlo k zimnímu spánku. Opak je pravdou a návštěvníci se mohou těšit na řadu novinek.

TEXT | Tomáš Johánek

Hned po ukončení sezóny na konci října začíná v muzeu příprava na tu další. Za poslední týdny a měsíce se především rozšířila muzejní drážka. „Projížďka vláčkem na úzkorozchodné drážce s rozchodem 600 mm je mezi návštěvníky muzea velmi populární. Proto jsme se rozhodli rozšířit malý ovál o desítky metrů dalších kolejí a v další sezóně se zájemci svezou po mnohem delší dráze. Ta nyní vede až ke vstupu do muzea,“ říká Marek Plochy, ředitel Centra historických vozidel (CHV) Českých drah. „Během zimy se intenzivně věnujeme také údržbě provozních vozidel a jejich přípravě na další sezónu a pokračují i velké opravy historických vozidel, které s ohledem na náročnost prací vyžadují delší čas a v některých případech mohou trvat i několik let,“ doplňuje.

**MATYLDA VYJEDE UŽ LETOS**  
Momentálně probíhá například oprava elektroinstalace motorové lokomotivy T 466.0286 přezdívané Pilštyk. „Největší pozornost se však dostává parní mašince Matyldě 313.432 z roku 1904. Cílem je uvést ji pro letošní sezónu znovu do provozuschopného stavu. V současné době opravujeme budku strojvedoucího a připravujeme lokomotivu na lak,“ popisuje nejzajímavější dění v opravárenské hale muzejního depa Marek Plochy. Vedle Matyldy probíhá také dílčí oprava Kremáku 534.0323 a pokračují práce na parní lokomotivě 464.008 zvané Bulík. Po skončení opravy Matyldy přijde na řadu další parní lokomotiva – 365.024 z roku 1923. Na lepší časy se blýská i stroji 475.101, který potřebuje nový parní válec.

**DALŠÍ KLENOTY NA OPRAVU TEPRVE ČEKAJÍ**  
Opravárenské kapacity CHV nejsou bohužel neomezené a jsou plně vyčerpány pracemi na uvedených vozidlech. Proto na svou příležitost zatím čekají Šlechtična 475.179 anebo Papoušek 477.0433. Provedení oprav parních lokomotiv u externích dodavatelů je finančně náročné a s ohledem na omezené zdroje



FOTO archiv ČD

by se týkaly jen velmi malého počtu vozidel. Externí partneři se proto využívají především pro dodání specializovaných dílů a prací, které v podmínkách dílen CHV není možné zajistit, například výrobu parních válců. Z vozidel mladší generace je před dokončením oprava historického motorového vozu 831.043, resp. zpětně M262.1011. U motorových lokomotiv probíhají opravy většího rozsahu na Bardotce 749.250 a Hektoru 721.091. Nesmíme zapomenout ani na elektrickou trakci. V Brně se například chystá provoz elektrické jednotky, která už také odešla do železničního důchodu. CHV se stará rovněž o nákladní a osobní vagony. V zimních měsících se podařilo dokončit generální opravu tří

vozů řady Ce označovaných Rybák podle konstruktéra použitých jednonápravových podvozků. Strojní čety a fanoušci železniční nostalgie se věnují údržbě provozních historických vozidel ČD i v dalších místech Čech a Moravy. Údržbu a malé opravy uskutečňují ve Valašském Meziříčí na Velkém bejčku 423.041, v Olomouci na populární zelené tendrovce Rosničce 464.202, v pražských Vršovicích se starají o Čtyřkolák 434.2186.

Letošní sezóna v Železničním muzeu v Lužné u Rakovníka začne 27. dubna. Jízdy historických vozidel pak odstartují v květnu a skončí na Mikuláše na začátku prosince. Bližší informace budou uveřejněny na webových stránkách [www.cdnostalgie.cz](http://www.cdnostalgie.cz).



## Umělecká kouzla pod železnicí v Bílovicích nad Svitavou

Stačí trošku přivřít oči, pustit uzdu fantazii a najednou se ocitnete uprostřed pohádkového filmu. Víly, ptáci, hmyz, pestrobarevné květiny, zelená louka a zurčící voda – vše živé a věrohodné. To všechno můžete zažít v Bílovicích nad Svitavou.

TEXT | Monika Hlávková



Naprosto unikátní umělecký zážitek v podchodu pod tratí vytvořil místní streetartový umělec Jan Přibyl. Sto padesát metrů čtverečních betonové stavby se pod jeho rukama proměnilo v barevný svět, který okouzluje nejen místní obyvatele, ale i turisty.

V prvním podchodu se můžete setkat s portréty známých osobností, které jsou úzce spojené s historií této obce. A v tom druhém se objevují výjevy a motivy ze sbírky básní Kniha lesů, vod a strání



od Stanislava Kostky Neumanna. Tento básník, novinář, kritik a překladatel z francouzštiny a ruštiny žil na začátku minulého století několik let právě v Bílovicích nad Svitavou a jeho verše jsou oslavou okolní přírody.

Celý podchod se tak stává magickým prostorem, kde se míchají minulost a současnost, příroda a umění, a kde každý kousek stěny nebo stropu vypráví svůj vlastní příběh.

### ČD TRAVEL



### DOVOLENÁ LÉTO 2024

- Zájezdy na léto 2024 si můžete rezervovat u ČD travel již nyní za stále výhodné first minute ceny (končí 31. 3. 2024). Případnou dotaci k zájezdu můžeme dodat následně, až dojde k jejich schválení.
- Vybrat si můžete i z webových stránek CK, se kterými spolupracujeme (Čedok, České koridlo, EXIM tours, Fischer, Travel Family, TUI, Canaria Travel, Mayer Crocus, Riviera aj.). Zde si zájezd VYBERETE, ale zarezervujete si jej u ČD TRAVEL – máme přístup do rezervačních systémů těchto CK. Po schválení dotací snížíme fakturovanou částku. Pokud zájezd objednáte u jiné CK přímo, nemůžeme pak již změnit rezervaci a odejít dotaci.
- Pokud máte dotazy, napište nebo zavolejte (viz kontakty). Jsme připraveni vám poradit.

### Kolektiv ČD travel



### OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚRADU

#### Drážní úřad shrnul vývoj na české železnici v roce 2023

- Počet platných licencí strojvedoucích se od roku 2021 dále snižuje. Ke konci roku 2023 jich DÚ evidoval 9337, z toho jich bylo nově vydáno 430.
- Počet provozovaných vleček mírně klesl na 1450.
- Počet certifikovaných subjektů zodpovědných za údržbu železničních vozidel (ECM) dosáhl čísla 102. Nově bylo v roce 2023 certifikováno 21 subjektů.
- Počet vozidel s nainstalovanou palubní částí ETCS dospěl k číslu 694, z toho může v ostrém provozu se zapnutým ETCS jezdit 515 vozidel. Tratě s instalovanou pozemní částí systému měří 1016 km.
- Počet projetých návštěv zakazujících jízdu klesl ze 183 případů v roce 2022 na 136 případů v loňském roce.
- DÚ v roce 2023 přijal k řešení 531 přeštoků fyzických osob, které porušily zákaz vstupu do kolejí. Z nich 57 ještě nedosáhlo plnoletosti.
- DÚ v roce 2023 vydal rozhodnutí o odstranění 50 přejezdů a o zvýšení zabezpečení 137 přejezdů, dále provedl 548 státních dozorů týkajících se infrastruktury.

