

# MODERNÍ ŽELEZNICE

NAŠÍM PLÁNEM  
JE DÁLE POSÍLIT  
KOMUNIKACI VÝLUK  
I VŮČI VEŘEJNOSTI

02

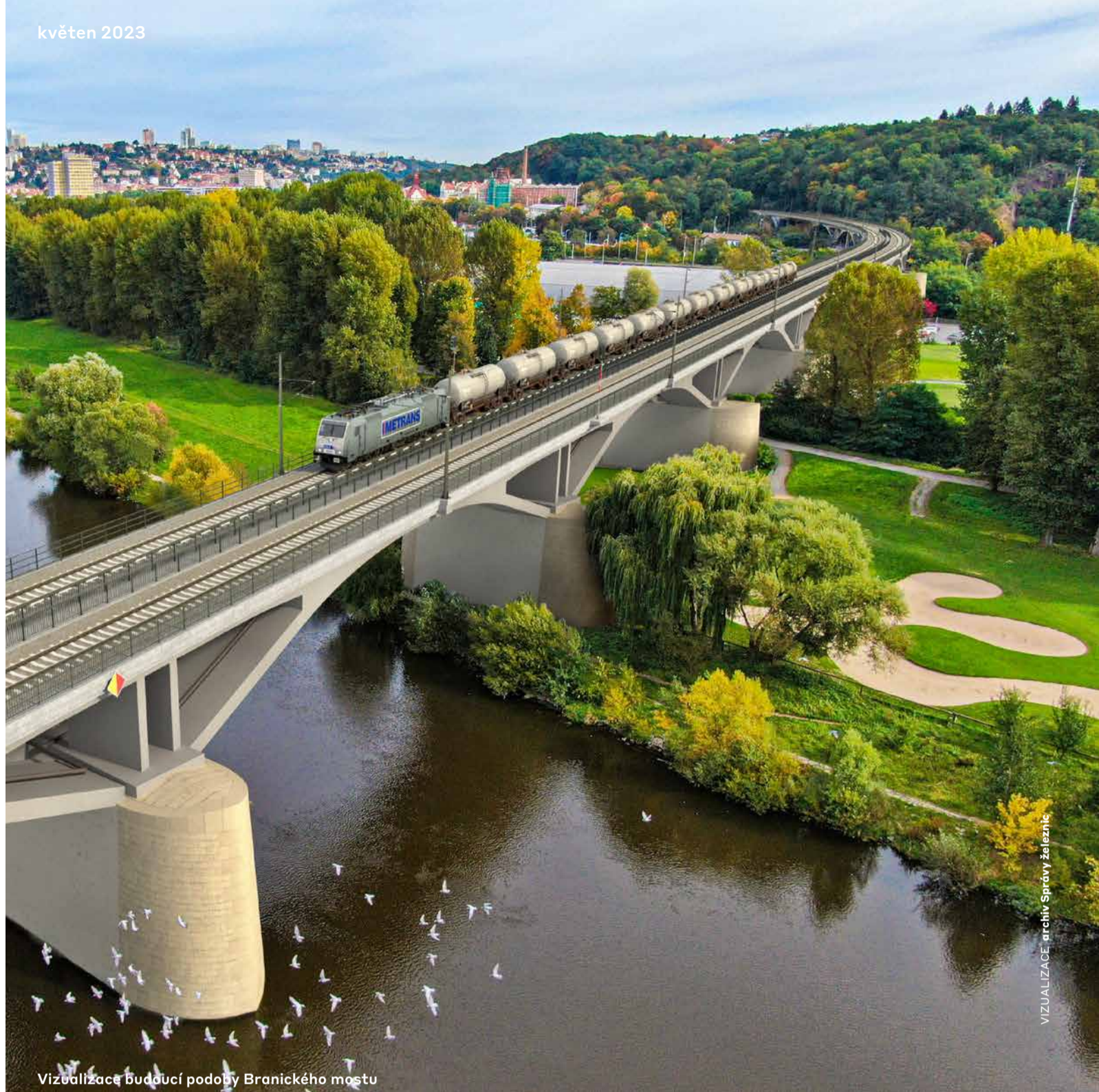
NEJDELŠÍ ČESKÉ  
TUNELY SE MUSÍ  
TAKÉ PRAVIDELNĚ  
UKLÍZET

04

STARTUJE SEZÓNA  
NOSTALGICKÝCH JÍZD,  
NABÍDKA AKCÍ  
BUDE BOHATÁ

08

20 LET  
S VÁMI



Vizualizace budoucí podoby Branického mostu

VIZUALIZACE: archiv Správy železnic

## Stavební sezóna startuje, dopady do provozu budou letos menší

S příchodem jarních měsíců se na našich tratích rozběhly opravné a investiční akce. Letošní rozpočet nám umožňuje realizovat významné a dlouho očekávané stavby. Dobrou zprávou pro cestující je, že jejich dopad na provoz bude menší než loni.

TEXT | Tomáš Johánek (s využitím TZ)

Na letošní rok máme připraveno celkem 38 investičních projektů různého rozsahu, polovina z nich se už realizuje. Stavební práce například odstartovaly na jednom z úseků plánované trati na letiště, a to mezi stanicemi Praha-Bubny – Praha-Výstaviště. Probíhá také rekonstrukce nástupiště v Lovosicích a nádražní budovy v Karviné. Na další klíčové projekty hledáme momentálně zhotovitele. Jedná se například o výstavbu bezbariérového přístupu na nástupiště v Kolíně, rekonstrukci úseku Karlštejn – Beroun, první část modernizace stanice Praha-Smíchov, zdvoukolejnění Branického mostu, nadjezdu v Olomouci-Holici nebo rekonstrukci stanice Havířov a navazujícího úseku do zastávky Havířov střed. Probíhají rovněž tendry na několik instalací evropského

zabezpečovače ETCS. Tím je v aktuálně vybaveno více než 750 kilometrů tratí. „V průběhu letošního roku plánujeme vypsat výběrová řízení na další významné akce. V rámci projektu železnice na letiště to bude modernizace stanice Praha Masarykovo nádraží. Pražského Smíchova se pak týká druhá část rekonstrukce tamní stanice a výstavba nové lávky přes kolejiště,“ řekl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Na spojnici Brna a Havlíčkova Brodu jsou před zahájením práce v úsecích Přibyslav – Pohled a Vlkov u Tišnova – Křižanov. Na stejné trati se nachází i stanice Brno-Královo Pole, kterou čeká modernizace nástupiště a výstavba nové nádražní budovy. Miliardovými akcemi jsou také rekonstrukce úseků Lipník nad Bečvou – Drahotuše a Kyjice

– Chomutov. Z hlediska bezpečnosti je pak důležitá náhrada pětikolejného přejezdu ve stanici Studénka podjezdem.

### OMEZENÍ PROVOZU BUDE LETOS MÉNĚ

Rekonstrukce tratí a nádražních budov si samozřejmě vyžádají nezbytná omezení provozu, jejich vliv však bude menší než v minulém roce. Některé velké výluky už navíc loni skončily. „V závěru roku se nám podařilo obnovit provoz vlaků hned na několika modernizovaných tratích. Dalším důležitým datem bude letošní 1. červenec, kdy se dálkové vlaky mezi Prahou a Brnem vrátí na svou obvyklou trasu přes Českou Třebovou. Tím se podstatně zkrátí cestování nejen mezi zmíněnými městy, ale také do metropolí

Slovenska, Rakouska a Maďarska,“ popsal ministr dopavy Martin Kupka. Uvedenou změnu umožní dokončení modernizace trati mezi Brandýsem a Ústím nad Orlicí, kde budou do konce června probíhat měsíční výluky vždy jedné koleje. Největší plánované výluky na letošní rok shrnuje ředitel odboru operativního řízení a výluk Tomáš Rolník v rozhovoru na straně 2. Až do konce příštího roku bude v rámci realizace projektu železnice na Kladno přerušena provoz vlaků mezi stanicemi Praha-Bubny a Praha-Dejvice. Od 1. července se pak na více než rok zastaví provoz mezi Kladnem a Kladnem-Dubím. Pravděpodobně od poloviny října dojde v Praze k zastavení provozu přes Branický most, který se nachází v úseku mezi radotínským a krčským nádražím.



FOTO: archiv Správy železnic

Výrazný vliv na železniční dopravu mezi východočeskými metropolemi bude mít napojení nového mostu přes Labe a aktivace zabezpečovacího zařízení ve stanici Pardubice hl. n. Od 9. října do 9. prosince nebude kvůli tomu možná jízda vlaků mezi pardubickým hlavním a rosickým nádražím.

### MILIARDY PŮJDOU I NA OPRAVY TRATÍ

V plánu je rovněž řada významných oprav. Na ně a na pravidelnou údržbu máme letos k dispozici 18,6 miliardy korun. Opravovat se budou například úseky Zruč nad Sázavou – Červené Janovice na Kutnohorsku, Blatno u Jesenice – Petrohrad na Lounsku, Kunovice – Veselí nad Moravou, Hýskov – Roztoky u Křivoklátu nebo Nová Pec – Horní Planá na Šumavě. Pro dodržení potřebných parametrů koridorových tratí se v rámci cyklické údržby provedou práce v úsecích Praha-Holešovice – Vraňany, Praha-Běchovice – Poříčany a Třebovice v Čechách – Hoštejn.

### VYTIŽENÝ ÚSEK DRUHÉHO KORIDORU ČEKÁ REKONSTRUKCE

Šestkilometrový úsek koridoru mezi Lipníkem nad Bečvou a Drahotušemi projde modernizací, hledá se už zhotovitel stavby. Významnou součástí připravované investice je také vybudování nové odbočky Jezernice, která rozdělí mezistaniční úsek a zvýší tak propustnost vytižené trati a zjednoduší organizaci dopravy při údržbě a mimořádnostech. Stavební práce začnou letos v září a potrvají do konce roku 2027.

### SEPEKOVSKÝ VIADUKT PROJDE VÝZNAMNOU RENOVACÍ

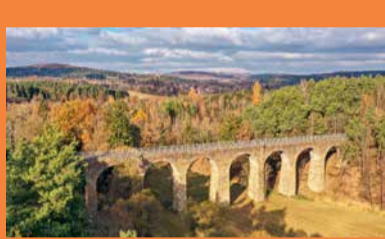


foto archiv Správy železnic

Více než 130 let starý kamenný železniční most mezi stanicemi Božejovice a Sepekov, který překonává údolí říčky Smutné, čeká komplexní rekonstrukce. Stavební práce by měly proběhnout od letošního června do dubna příštího roku. Součástí prací bude kromě zpevnění nosné konstrukce všech kleneb také obnova železničního svršku a úprava kabelových tras. Největší vliv na provoz bude mít nepřetržitá výluka, která se plánuje od začátku září do konce listopadu.

### PŘEJEZD PŘES KORIDOR V OLOMOUCI NAHRADÍ NADJEZD

Během následujících měsíců zmizí frekventovaný železniční přejezd na koridorové trati přímo v Olomouci, nahradí ho nadjezd. Práce se naplno rozběhnou v červenci, po novém nadjezdu projedou první auta na konci příštího roku. Vyžádají si úplnou uzavírku silnice III/03551, která potrvá do prosince příštího roku. Přeložka stávající silnice o délce 468 metrů bude obousměrná s vyhrazenými jízdními pruhy pro cyklisty, pro pěší vznikne jednostranný chodník. Maximální rychlost na nadjezdu bude 50 km/h.

# Naším plánem je dále posílit komunikaci výluk i vůči veřejnosti

**Komunikace výluk směrem k veřejnosti se musí zlepšit. To je jeden z úkolů ředitele nově vzniklého odboru operativního řízení provozu a výluk Tomáše Rolníka. K jeho splnění by měla pomoci úprava interaktivní mapy i chystaná nová aplikace.**

TEXT | Tomáš Johánek

#### Od 1. dubna se spojily odbory řízení provozu a plánování a koordinace výluk.

#### Co to přináší za výhody?

Předně bych řekl, že je to spíše návrat k tomu, co tady bylo dříve. Koordinace výluk velmi úzce souvisí s operativním řízením provozu. Předtím, než sestavíme plán a každou jednotlivou výluku povolíme, musíme prověřit, jaký dopad bude mít na provoz. Naším společným cílem tak vlastně je sestavit plán výluk, který umožní železniční síť udržovat a modernizovat, a přitom bude mít minimální dopad na plnění jízdního řádu. Kromě toho se náš odbor mimo jiné zabývá i analýzou jízdního řádu, sankčním systémem nebo problematikou stanovení ceny za užití dráhy. Propojení těchto činností bylo z mého pohledu spíše logický krok.

#### Chystáte nějaké novinky nejen v koordinaci výluk?

Pokud jde o systém koordinace výluk, domnívám se, že zde je nastavený a plně funkční. Musíme řešit zejména vnější vlivy, které jako organizace dokážeme ovlivnit velmi omezeně. Základním problémem je, že období, pro které se sestavuje plán výluk a finanční plán, není totožné. Výluky jsou plánovány na tři roky dopředu, kdežto rozpočet jen na jeden rok, a to v době, kdy by jednotlivé odborné správy měly objednávat materiál potřebný pro jarní měsíce. Způsob financování je však bohužel zcela mimo rámec Správy železnic. Za naši Achillovu patu považuji komunikaci. Ačkoli už dnes aktualizujeme a zveřejňujeme plán výluk na čtyři měsíce předem, chybí nám nástroj, s jehož



FOTO autor

pomocí bychom mohli transparentně a srozumitelně předávat tyto informace široké veřejnosti. Řešíme ale i rozvoj centrálního systému výluk (CSV) nebo změnu k přístupu při odebrání opakovaně nevyužité kapacity, která následně chybí při sestavě výlukových jízdních řádů. Osobně bych byl rád, kdyby se rozvoj CSV ubíral směrem, který by umožnil zadání požadavků o výluku včetně prezentace vyloučeného místa a de facto i rozkazu o výluku v grafické podobě. Chceme optimalizovat rozložení výluk tak, aby se udělalo maximum práce a minimálně omezil provoz.

#### Jak konkrétně hodláte posílit informování veřejnosti o výlukách?

Naším cílem je dostat plánované výluky s významnými omezeními provozu do interaktivní mapy Správy železnic. Na portále provozování dráhy zveřejňujeme všechny plány výluk. Forma, jakou to děláme, však není vhodná. Do budoucna by mělo být možné, aby si každý uživatel mohl v interaktivní mapě navolit nějaké časové okno a zjistit, zda na jeho trase bude nějaká větší výluka se zásadnějším vlivem na provoz. To znamená, že tam třeba bude přerušeno provozu nebo tam bude platit výlukový jízdní řád. Kolegové ze SŽT rovněž připravují mobilní aplikaci, která by mohla informovat o všech výlukách a mimořádnostech. Pokud si tam uživatel zadá určitou trať a konkrétní období, měly by mu automaticky chodit všechny notifikace, které se takto nastavených parametrů budou týkat.

## Chceme optimalizovat rozložení výluk tak, aby se udělalo maximum práce a minimálně omezil provoz.

#### Začala nová stavební sezóna, jaké největší výluky letos proběhnou na síti Správy železnic?

Jedná se například o dokončení modernizace úseku Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí. Dále probíhá přestavba stanice Pardubice hlavní nádraží, tam se plánuje dokončení stavebních prací letos v prosinci. Aktuálně běží rekonstrukce Lovosic a Vsetína a práce v úseku Lanžhot – Kúty. Zde registrujeme problémy s dodržováním plánu na slovenské straně a hrozí, že stavba nebude dokončena v termínu. Z dalších velkých akcí bych zmínil rekonstrukci stanice Bohosudov a návazných úseků, dále modernizaci mezi Kladnem a Kladnem-Ostrovcem. Rozběhla se rekonstrukce stanice Praha-Bubny a běží stavba Mstětice – Praha-Vysočany. To všechno jsou akce, které budou mít letos významnější dopad do provozu.

Z hlediska nákladní dopravy bude zásadní zastavení provozu na Branickém mostu, plánované od října přibližně do dubna příštího roku. I nadále budou pro nákladní dopravu platit výrazná omezení v úseku Děčín – Bad Schandau, a to z důvodu modernizačních prací na německé straně.

#### Loni jsme si vyzkoušeli nickolejný provoz mezi Brnem a Blanskem pro realizaci více staveb.

#### Počítáte s podobným zastavením dopravy i pro některé další výluky?

Ano. V příštím roce počítáme se zastavením provozu v úseku Vlkov u Tišnova – Křižanov. Vzhledem k tomu, že se v rámci stavby posouvají, respektive překrývají osy kolejí, realizace bez zastavení provozu není možná. Zmíněné opatření plánujeme na sedm měsíců, konkrétně od 1. března do 30. září 2024, navíc ho využijeme při souběžně konané rekonstrukci stanice Brno-Královo Pole. Další zastavení provozu na této trati se plánuje v roce 2026, kdy bude nutné vyměnit nýtovaný most v Tišnově a rekonstruovat stanici Tišnov. Z hlediska stavebního řízení nebylo možno tyto stavby realizovat v souběhu. Obecně lze k úplným zastavením provozu říct, že kromě zkrácení doby realizace a snížení celkových nákladů je hlavním přínosem zvýšení bezpečnosti a eliminace mimořádných událostí, které za provozu nelze zcela vyloučit.

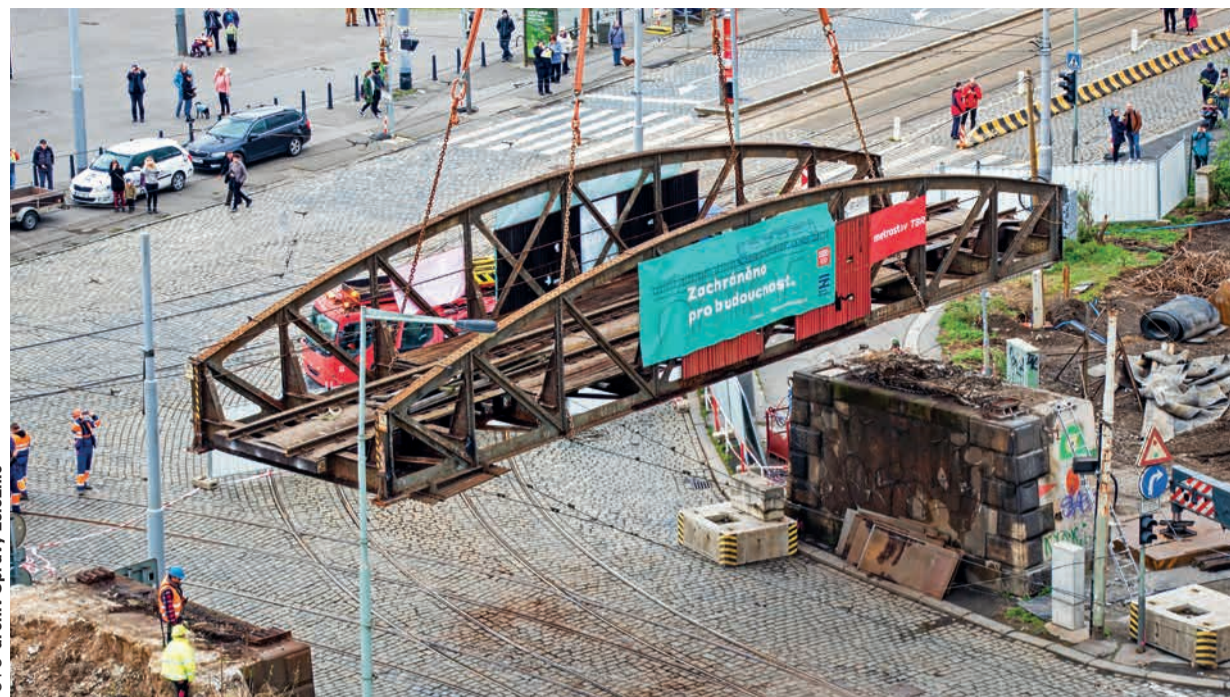


FOTO archiv Správy železnic

## Most od pražského Výstaviště skončil v muzeu

Z historického železničního mostu přes ulici Dukelských hrdinů v pražských Holešovicích se stal exponát Národního technického muzea (NTM). Ocelová konstrukce z konce 19. století byla součástí železniční tratě mezi stanicemi Praha-Bubny a Praha-Dejvice. Její úlohu převezme zcela nová estakáda, která zde vyrostě v rámci modernizace dráhy. Příhradové nýtované konstrukce byly ve své době klíčovým stavebním prvkem mostů. Konkrétně tento pochází z roku 1890, železniční dopravě tak sloužil přes 130 let. V budoucnu bude jednou z dominant Muzea železnice a elektrotechniky NTM, které vznikne v bývalém depu na Masarykově nádraží. Ke snesení historické mostní konstrukce a následnému převozu do budoucího muzejního areálu došlo 15. dubna. Předcházela tomu podpis nové smlouvy mezi Správou železnic a NTM, jejímž předmětem byl převod dalších technických zařízení do majetku muzea. Kromě mostu se stalo součástí jeho sbírek rovněž několik přejezdových zabezpečovacích zařízení, sloupy a další součásti trakčního vedení, mostní provizorium a litinové sloupy ze zrušeného zastřešení nástupiště ve stanici Řetenice.

## Přípravu VRT bude propagovat nový VRTmobil

V dubnu vyrazil do regionů nový VRTmobil, jehož hlavním cílem je přiblížit přípravu vysokorychlostních tratí (VRT) lidem v okolí jejich budoucích tras. Díky němu se posílí komunikace projektů zejména ve vztahu k širší veřejnosti.

TEXT | Jan Nevola

Třináct metrů dlouhá souprava, která včetně tažného automobilu zabere při rozložení přívěsu plochu téměř 15 x 5 metrů, bude sloužit jako mobilní centrum, kde se lidé dozví veškeré informace o přípravě vysokorychlostních tratí. Společně s experty VRT navštíví v příštích měsících vybraná místa po celém Česku. VRTmobil je vybaven audiovizuální technikou, návštěvníkům nabízí propagační materiály a také zázemí pro diskuzi s odborníky. Mobilní informační centrum tak doplní komunikaci projektu, která zahrnuje už tradiční prezentační dny na pražském hlavním nádraží, infocentrum v Ústí nad Labem, sociální síť a také osobní setkávání s veřejností, spolky a samosprávami přímo v regionech.

### PRACUJE SE NA MAPOVÝCH PODKLADECH

Samotná příprava VRT pokračuje velmi rychlým tempem. Na dvou úsecích budoucí sítě se naplno rozběhly geodetické práce. Přesné mapové podklady tvoří předstupuň dokumentace pro územní rozhodnutí či společné povolení. Geodeti nyní zaměřují úseky VRT Vysočina fáze II mezi Světlou nad Sázavou a Velkou Bíteší a VRT Moravská brána I v oblasti mezi Brodkem u Přerova

a Prosenicemi. Práce potrvají do letošního listopadu. Aktuálně probíhá takzvané nalétnutí kamerou na povrch terénu, tedy zaměření lícovacích bodů prostřednictvím letecké fotogrammetrie. Tím se vytvoří podklad pro tvorbu digitálního modelu. V následujících měsících se v terénu objeví i geodeti s měřicími přístroji.

Cílem geodetických prací je přesné zaměření terénu a polohy objektů v oblasti, kde je plánována výstavba vysokorychlostní železnice. „Chceme zdůraznit, že jakýkoli dotaz týkající se geodetických prací i obecně přípravy vysokorychlostní železnice mohou lidé směřovat přímo na e-mailovou adresu vrt@spravazeznic.cz. Ze zkušeností víme, že rychlá a včasná komunikace pomáhá při řešení případných nedorozumění,“ vysvětluje Jakub Bazgier, ředitel Stavební správy vysokorychlostních tratí. VRT Vysočina fáze II a VRT Moravská brána I jsou jedny z posledních úseků, kde geodetické práce ještě neproběhly. V minulosti již Správa železnic realizovala několik podobných zaměření v místech, kde je plánována výstavba nových tratí. Existuje ale možnost provedení dalších, doplňujících měření.



FOTO archiv Správy železnic

## Na opavském nádraží bude služebna dopravní policie

Kompletně zrekonstruovaná budova nádraží Opava západ už opět slouží veřejnosti. Nový vestibul, pokladna i sociální zázemí nabízí cestujícím komfortní a bezbariérové prostředí. Do objektu se současně přesouvají desítky opavských dopravních policistů.

TEXT | Kateřina Veselá



FOTO archiv Správy železnic (2x)

Budova na opavském západním nádraží pochází z roku 1872, poslední větší rekonstrukcí prošla v 60. letech minulého století. Rozlehlý objekt vyžadoval komplexní obnovu a zateplení, které přineslo potřebné snížení provozních nákladů. Má navíc plně využití, v jeho levé části sídlí pobočka pošty, do zbylých prostor se stěhuje 38 dopravních policistů. „Samotné realizaci předcházely diskuze nad využitím tak velkého objektu. Potřebnou opravu nádraží podpořilo vedení města Opavy a následně i rozhodnutí Policie České republiky, která projevila zájem o pronájem prostor nadbytečných pro železnici. S nadsázkou se dá říci, že se dnes jedná o nejbezpečnější nádraží v zemi,“ uvádí generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Citlivá rekonstrukce navrátila nádraží jeho původní podobu a lesk. Zahrnovala úpravu veřejně přístupných prostor s bezbariérovým vstupem, cestujícím slouží i nový mobiliář. Město koordinuje se Správou železnic opravu celého

přednádražního prostoru. Počítá se s úpravou ulice, chodníků, veřejného osvětlení a zeleně. „Mám velkou radost z toho, jak se tato náročná rekonstrukce povedla. Dlouhé roky znamenalo nádraží Opava západ nejen pro Opavany místo, kterému je lepší se vyhnout. Pro naše město byl jeho stav velkou ostudou. Naštěstí dnes už je to minulostí a máme druhé krásné nádraží, které nám jiná

města mohou jen závidět. V průběhu jara dokončíme i přednádražní prostor a tím bude revitalizaci tohoto území ve finále,“ doplňuje primátor Opavy Tomáš Navrátil.

Realizace stavby odstartovala v březnu 2021 a trvala přesně dva roky. Projekt je navržen ke spolufinancování Evropskou unií z prostředků Nástroje pro oživení a odolnost (RRF).



# Nejdelší české tunely se musí také pravidelně uklízet

**Tubusy Ejpovického tunelu nedaleko Plzně jsou momentálně nejdelší na české železniční síti. Bezpečný provoz vlaků zde zajišťují nejmodernější technologie. Přesto se jejich údržba neobejde bez klasického koštěte a lopaty. Na jeden takový úklid jsme se byli podívat.**

TEXT **Tomáš Johánek**

Je krátce po 23. hodině a jižním tubusem Ejpovického tunelu projel poslední vlak. Další bude následovat až v ranních hodinách, začíná přibližně pětihodinová plánovaná výluka, během které projde tunel pravidelnou očištěním. Podle přednosti Správy tunelů a mostů OŘ Plzeň Václava Suchého se podobná údržba odehrává v pravidelných čtvrtletních intervalech. Prohlídky zaměřené na technologické vybavení jsou ještě čtenější. Vedle kontroly trolejového vedení, možného prosakování vody do tubusu a dalších položek se také pravidelně testují technologie včetně těch určených pro případ nějaké mimořádné události. Jak tedy úklid tunelu konkrétně probíhá?

## ÚKLID ZAČÍNÁ OD PLZEŇSKÝCH PORTÁLŮ

Před zahájením samotných úklidových prací je nutné vypnout trolejové vedení a systémy monitorující pohyb osob v kolejišti. Následně je možné do tunelu pustit zaměstnance externí firmy, která má samotný úklid na starost. Naši kolegové z plzeňského oblastního ředitelství jim nejen zajišťují doprovod, ale vizuálně kontrolují stav kolejiště i samotného tubusu. Jakékoliv zatékání vody může v budoucnu způsobit velké problémy, proto se musí průsaky pravidelně sledovat a vyhodnocovat. Tunelový tubus je dlouhý přes čtyři kilometry, už jen projít ho znamená náplň činnosti minimálně na hodinu.



FOTO autor (4x)

## NASTUPUJÍ KOŠTATA A VYSAVAČE

Daleko více času trvá samotný úklid. Během první hodiny se úklidové čety dostanou do vzdálenosti asi jednoho kilometru od portálu, protože na začátku tunelu je nepořádek největší, s přibývajícimi metry ho ubývá. V rámci úklidových prací se utírá prach na všech tabulích, označeních, piktogramech i na čtyři kilometry dlouhém zábradlí a vysává se ve všech osmi propojkách, kde jsou umístěné technologie pro bezpečný provoz. Zametají se a uklízejí nečistoty, které v tunelu padají z nákladních vlaků. V jižním tubusu je to především kůra a štěpka odlétávající z vagonů se dřevem, v severním tubusu převládá mour



z vozů naložených uhlím. Že to není zrovna jednoduchá práce, dosvědčuje úsilí, s jakým se musí dostávat štěpka například ze spár v kolejišti. Poměrně hodně zanesené jsou i vstupy do jednotlivých propojek. „Je bezpodmínečně nutné udržovat tyto vstupy volně přístupné, v opačném případě by v případě potřeby mohlo dojít k problémům při otevírání protipožárních dveří,“ upozorňuje Václav Suchý.

Ejpovický tunel je na české železnici rekordmanem, a proto se na jeho údržbu a kontrolu klade mimořádný důraz. To ale neznamená, že ostatní tunely pravidelný úklid a údržba mine. Tak tomu rozhodně není. „Každý tunel má svůj plán kontrol různého rozsahu, v každém probíhá průběžně údržba nebo dohlédací činnost,“ vysvětluje plzeňský přednosta. Zde je nutné připomenout, že pod správou OŘ Plzeň se nachází ještě jeden velmi známý a hodně dlouhý tunel. Konkrétně se jedná o Špičácký, který byl dlouhá léta nejdelší u nás.



## Získali jsme jednotné osvědčení o bezpečnosti

**Jednou ze zákonných podmínek k provozování drážní dopravy je, aby dopravce byl držitelem jednotného osvědčení o bezpečnosti (JOB). Naší státní organizaci končila platnost letos 7. dubna a bylo nutné získat nové.**

TEXT **Veronika Vindemanová, Josef Volavka**

Čtvrtý železniční balíček přinesl výrazné změny v oblasti požadavků na proces vydávání osvědčení dopravce, a to nejen ve struktuře žádosti a dokladovaných dokumentů, ale i v samotném podání žádosti. Komunikace mezi žadatelem a posuzujícím orgánem probíhá prostřednictvím Jednotného kontaktního místa Agentury EU pro železnice (ERA) – One-Stop Shop (OSS).

Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy GŘ zahájil práce na žádosti o vydání nového osvědčení dopravce loni na jaře. V úzké spolupráci s odbornými útvary a organizačními jednotkami, které se podílejí na zajišťování systému bezpečnosti provozování drážní

dopravy, zpracoval podklady a samotnou žádost podal.

Vzhledem k tomu, že Správa železnic provozuje drážní dopravu pouze na území České republiky (ve smyslu evropské legislativy je provozovatelem dráhy provozujícím drážní dopravu za účelem zajištění provozuschopnosti dráhy), posuzovatelem žádosti byl národní bezpečnostní orgán – Drážní úřad, se kterým proběhlo několik konzultací a jednání. Získáním osvědčení platného do 7. 4. 2028 byl celý posuzovací proces dovršen. Tím ale práce na systému zajišťování bezpečnosti při provozování drážní dopravy u naší organizace nekončí. Drážní úřad bude v průběhu platnosti



FOTO archiv Správy železnic

osvědčení provádět dohled a státní dozory v oblasti zajišťování systému bezpečnosti.

V průběhu května získáme také osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. To je nezbytnou podmínkou pro provozování celostátní a regionální dráhy v ČR. Bez něj nelze

provozovat na těchto dráhách žádnou drážní dopravu. Osvědčení je důkazem o fungujícím systému bezpečnosti provozovatele dráhy. Systém se v pravidelných intervalech musí znovu posuzovat, osvědčení se proto vydává s platností na pět let.

## Hvězdonice: Neobyčejně obyčejné nádraží na břehu Sázavy

Na první pohled obyčejné lokálové nádraží, přesto má však v historii české železnice nezastupitelné místo.

Ačkoliv se vývoj nakonec ubíral jiným směrem, platí slova Járy Cimrmana: Někdo musel slepou uličku lidského poznání ohledat a ohlásit světu:

**Tudy ne, přátelé!**

TEXT **Marek Binko**

Ujde o stanici Hvězdonice, přes kterou jezdí vlaky od roku 1901, kdy byla dokončena trať Kolín – Ledečsko – Čerčany s odbočkou do Kácova. Výstavbu železnice, která měla za cíl napojit tuto část Posázaví na hlavní tratě v Kolíně a v Čerčanech, inicioval v roce 1890 zejména hrabě Leopold ze Šternberka a majitel panství v Sázavě Bedřich Schwarz. Samotné práce byly zahájeny v roce 1899 po udělení koncese ke stavbě a provozování dráhy. Ve Hvězdonicích byla zřízena stanice se dvěma kolejemi a typizovanou výpravní budovou. Zatím tedy nic výjimečného, protože co nás zajímá, přichází až v 60. letech minulého století. Tehdy se v tomto místě střetly dva záměry celostátního významu. V prvním případě to byla stavba dálnice D1 z Prahy do Brna. Ta byla sice zahájena již v roce 1939, po přerušení během 2. světové války opětovně v roce

1950 zastavena, v roce 1967 znovu obnovena a dokončena o 13 let později. Ve Hvězdonicích přechází dálnice D1 řeku Sázavu mostem dlouhým 462 metrů, postaveným v letech 1970 až 1977. S dokončením dálničního mostu byla postavena i visutá betonová lávka pro pěší dlouhá 131 metrů. V těsné blízkosti hvězdonického nádraží, rozšířeného v druhé polovině 50. let o třetí kolej, bylo zřízeno zařízení staveniště dálnice, které bylo zásobováno po železnici.

Druhým celostátně sledovaným záměrem byl v první polovině 60. let vývoj zjednodušeného reléového zabezpečovacího zařízení pro stanice na vedlejších tratích, které mělo přinést nižší investiční i provozní náklady oproti standardním reléovým zařízením budovaným od roku 1953 na hlavních tratích. Zjednodušení mělo spočívat v absenci kolejových obvodů, mj. z důvodu častého osazení výhybek



Moderní železnice  
FOTO autor

ocelovými pražci, v nezabezpečeném posunu nebo individuálním stavění výhybek. Prototyp tohoto zařízení byl v roce 1965 nainstalován právě ve Hvězdonicích. Pro novou technologii byla rozšířena výpravní budova, zabezpečeny byly dvě dopravní koleje a odjezd z manipulační koleje do Samechova. Po zkušebním provozu bylo zabezpečovací zařízení schváleno

jako typ ZP5-65. Vybavena jím byla ještě, pod názvem ZP-66 nebo také vzor 66, stanice Vlárský průmysk v roce 1968, k dalšímu rozšíření ale pro nenaplnění očekávání ze strany ČSD již nedošlo. Šlo tedy o v úvodu zmiňovanou slepou uličku a příchod reléové techniky na vedlejší tratě tak přinesla až zařízení řady TEST v 80. letech.

## Co se děje v regionech

### ČTYŘI MOSTY NA ČESKOKRUMLOVSKU PROCHÁZEJÍ REKONSTRUKCÍ



Na trati České Budějovice – Černý Kříž opravuje OŘ Plzeň čtyři mosty. Práce na dvou u zastávky Plešovice začaly v březnu. Vyměnily se nevyhovující nosné konstrukce a sanovala se kamenná křídla a opěry. V dubnu odstartovala oprava dalších dvou mostů s ocelovou nosnou konstrukcí u Starých Dobrkovic přes silnici III. třídy a potok Polečnice.

U obou mostů se vyměňují mostnice a provádí se nová protikorozní ochrana i kompletní oprava spodní stavby. Na jednom z mostů je polovina mostnic (23 kusů) zkušebně naimpregnována alternativní látkou Sleeper Protec. Je to ekologicky přijatelná varianta impregnace na bázi olejů, který by mohla být vhodnou alternativou za v současné době používané kreosoty. Práce na všech mostech budou hotové do konce května.



### V TEPLICÍCH NAD METUJÍ SE OPRAVUJÍ KOLEJE A VÝHYBKY

S letošním prvním dubnovým dnem byla na železniční trati Týniště nad Orlicí – Mezi-městí zahájena výluka pro realizaci oprav-ných prací. Ty se soustředí jak na stanici Teplice nad Metují, tak na mezistaniční úsek do České Metuje.

V Teplících nad Metují se opraví pět výhybek, dvě budou z důvodu značného opotřebení pražců i ocelových součástí kompletně nahrazeny novými na dřevěných pražcích, ostatní budou regenerované. U všech výhybek se vymění štěrkové lože, následně budou svařeny. Zároveň dojde k výměně pražců, kolejnic, čištění štěrkového lože a zřízení bezстыkové koleje v přípojných polích k výhybkám.

V mezistaničním úseku Česká Metuje – Teplice nad Metují probíhá sanace neú-nosné pláně tělesa železničního spodku,

budou zde zřízeny nové konstrukční vrstvy železničního spodku a pročištěno odvodnění. Současně se provede souvislá výměna pražců za nové s pružným upevněním, dále souvislá výměna kolejnic za nové, čištění štěrkového lože a obnova drážních stezek a příkopů. Součástí této akce je i oprava propustky. V celém úseku bude zřízena bezстыková kolej, po úpravě geometrických parametrů koleje se mírně zvýší rychlost vlaků. Během výluky proběhne rovněž sanace skalních masívů mezi Policí nad Metují a Českou Metují a kácení dřevin.



### VÝPRAVNÍ BUDOVA NA ZBRASLAVI OBLÉKÁ NOVÝ KABÁT



Ve stanici Praha-Zbraslav začala oprava výpravní budovy. Rekonstrukcí projde zejména celý vnějšík budovy a střecha. Dočkáme se také úplně nového pláště, který se více přiblíží svému původnímu historickému vzhledu včetně obnovy historických nápisů.

Chystá se také obnova svítidel a rozhlasu, budou zde umístěny i nové hodiny v korporátním stylu. U přístřešku se vymění dřevěná konstrukce a položí nová dlažba. Bytová jednotka uvnitř budovy se upraví tak, aby splňovala aspekty moderního bydlení. V okolí nádraží dojde k realizaci nových zpevněných ploch s osazením moderního mobiliáře. Dokončení opravy je plánováno letos v říjnu.



FOTO archiv Správy železnic (6x)

**ZADNÍ TŘEBAŇ – LITEŇ  
5. března**

Odpoledne se na přejezdu mezi stanicemi Zadní Třebeň a Liteň střetl osobní automobil Dacia Duster s Os 27721, kterým byl motorový vůz řady 810. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 250 tisíc Kč.

**STRUNKOVICE NAD BLANICÍ  
16. března**

Dopoledne se na přejezdu v obvodu stanice Strunkovice nad Blanicí střetl osobní automobil Ford Focus s Os 18020, kterým byla motorová jednotka řady 654. Při střetnutí došlo k lehkému zranění dvou nezletilých cestujících ve vlaku a ke zranění řidičky automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 550 tisíc Kč.

**HROCHŮV TÝNEC  
– MORAVANY  
16. března**

Na přejezdu mezi stanicemi Hrochův Týnec a Moravany došlo ke střetu osobního automobilu Škoda Octavia s Os 25050, kterým byl motorový vůz řady 810. Zraněn byl řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 840 tisíc Kč.

**MĚLNÍK  
19. března**

V odpoledních hodinách při posunu ve stanici Mělník prudce najel posunový díl na odstavenou soupravu nákladních vozů, která se dala do pohybu. Odražená souprava vjela až do kuse koleje číslo 12b, kde prorazila zarážedlo a vykolejila. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 700 tisíc Kč.

**PARDUBICE-ROSICE  
NAD LABEM  
23. března**

V nočních hodinách vykolejila při posunu ve stanici Pardubice-Rosice nad Labem lokomotiva řady 742 přes výkolejku pV1. Došlo k proražení palivové nádrže a úniku nafty do kolejiště, čímž vnikla ekologická havárie. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,2 milionu Kč.

**VLASTEC  
28. března**

Odpoledne projel Sp 2070 ve stanici Vlastec odjezdové návěstidlo L1 s návěstí Stůj, řízl výhybku číslo 3 a jel proti spěšnému vlaku 2071. Strojvedoucí zastavili oba vlaky proti sobě na vzdálenost 52 metrů. Nikdo nebyl zraněn, hmotná škoda nevznikla.

# Z Prahy do Kladna elektrickým vlakem už v roce 2025

**Už v roce 2025 by mohl dorazit do Kladna první elektrický vlak z Prahy. Opravdu se nejedná o mýlku ani autorovu neznalost aktuálního stavu přípravy a realizace jednotlivých staveb na rameni Praha – Hostivice – Kladno. Trakční vedení přijde do Kladna od Kralup nad Vltavou.**

TEXT | Zbyněk Zunt

V současné době je v realizaci modernizace traťového úseku Kladno – Kladno-Ostrovec, jejíž součástí je i elektrizace předmětného úseku střídavou napájecí soustavou 25 kV/50 Hz a výstavba trakční napájecí stanice (TNS) Kladno. Původní úvahy byly zprovoznit elektricky souvislý úsek z Kladna-Ostrovce až do Prahy-Veleslavína po dokončení modernizace celé trati. Do té doby by se připravila infrastruktura formou zřízení základů a podpěr trakčního vedení. S ohledem na stávající celosvětovou situaci a z toho plynoucí energetické problémy se však ve spolupráci Ministerstva dopravy a Správy železnic začal usilovně připravovat projekt takzvané prosté elektrizace. Ta se od tradiční podoby elektrizace neliší v technickém řešení sestavy a provedení vlastního trakčního vedení, ale v míře nutných stavebních úprav trati pro zajištění elektrického provozu. Cílem je maximálně urychlit elektrizaci vybraných úseků tak, aby nedošlo ke zmaření investičních nákladů po následných stavebních úpravách trati a mohly se rychle čerpat benefity z elektrické trakce. Pro stavby prostých elektrizací jsou navíc k dispozici finanční prostředky ze speciálního fondu, který tvoří zejména příjmy z emisních povolenek.

**POMOHOU ZKUŠENOSTI Z PŘÍPRAVY  
MODERNIZACE PŘEJEZDŮ**

Na základě materiálu, který posuzoval proveditelnost prosté elektrizace celkem deseti tratí, byl k těmto úpravám mimo jiné doporučen i úsek Kladno-Ostrovec – Kralupy nad Vltavou, který intenzivně využívá zejména nákladní doprava. V krátké době na ně naváže elektrizace trati Kralupy – Neratovice – Všetaty/Tišíce. Do plánu investiční přípravy tak byla zařazena stavba pod názvem Prostá elektrizace trati Kladno – Kralupy nad Vltavou vč. Jeneč – Středokluky, čímž jsme mohli ihned zahájit práce na přípravě realizace. Technické řešení předpokládá vybudování trakčního vedení ve střídavé napájecí soustavě 25 kV/50 Hz a zřízení styku trakčních proudových soustav u zastávky Zákolany. Pro napájení bude využita TNS Kladno, zřízená v rámci aktuálně realizované modernizační stavby. Technickou, avšak řešitelnou výzvou bude návrh stavebních úprav mostu v Zákolanech, který nevyhovuje svou podjezdovou výškou pro elektrický provoz. Důraz bude kladen na investičně maximálně úsporné řešení. Vzhledem k pozitivním zkušenostem s přípravou doplnění závor u 500 přejezdů z let 2020 až 2021 se zvolí i pro tuto akci režim přípravy ve formě zpracování záměru projektu a zjednodušené dokumentace, na základě které pak vysoutěžíme zhotovitele osvědčenou metodou Design & Build formou žluté knihy FIDIC. Aplikací výše uvedených principů je skutečně reálné koncem roku 2025 propojit elektricky Kladno s Prahou přes Kralupy nad Vltavou a nabídnout osobní i nákladní dopravě velmi zajímavou objízdovou trasu, která bude přínosná v době výlukové činnosti na trati z Kladna



do Prahy přes Hostivici. Zároveň dojde k velmi výrazné úspoře nafty a tím i snížení uhlíkové stopy na sklonově velmi náročné trati Kladno-Ostrovec – Kralupy nad Vltavou s čilou nákladní dopravou.

## Drážním hasičům pomáhá informační systém TereZa

**Dnem i nocí je ve službě u všech jednotek HZS Správy železnic informační systém TereZa. Nepostradatelný je jak pro velitele zásahu, tak dispečera operačního střediska, nikdy si tedy příliš neodpočine.**

TEXT | Jiří Zoubele

Název systému vznikl zkrácením slov terénní zařízení. Slouží především pro komunikaci mezi velitelem zásahu a operačním střediskem při řešení mimořádných událostí, jeho záběr je však mnohem širší. Na scénu vstupuje hned při zazvonění telefonu nebo příchozí poplachové datové zprávy na operační středisko a pomáhá zaznamenat informace o hlášené události a zahájit výjezd. Následně se TereZa postará o automatický start navigace ve vozidlech a umožňuje veliteli zásahu hlásit stav jednotky. Během cesty na místo události pomáhá sestavovat speciální telefonní seznam umožňující veliteli zásahu rychlé spojení s osobami a institucemi zapojenými

do řešení situace. Jejím prostřednictvím posílá obsluha operačního střediska veliteli nově zjištěné informace o rozsahu události, předpokládaných geografických podmínkách v místě zásahu, o opatřeních řízení provozu nebo třeba i o vlacích zasažených mimořádnou událostí.

**HLAVNÍ KOMUNIKAČNÍ PROSTŘEDEK  
V TERÉNU**

TereZa si neoddechne ani na místě události. Hned po ohlášení příjezdu odešle fotografie zachycující aktuální situaci. Zpřístupněním této fotodokumentace vybraným dispečerským pracovištím Správy železnic získají

dispečeri okamžitě a bez nutnosti zdlouhavých telefonických hlášení představu o rozsahu a závažnosti situace. V průběhu zásahu slouží informační systém jako hlavní komunikační prostředek pro spojení velitele s operačním střediskem a dalšími spolupracujícími partnery. Obrazové a hlasové zprávy popisující vývoj situace a stav plnění úkolů umožňují v reálném čase koordinovat činnosti vedoucí k odstranění nebezpečí a zprovoznění dopravní cesty. Po návratu na základnu pak všechny pořízené informace slouží jako podklady pro zpracování povinné dokumentace o provedeném zásahu, svodná hlášení a statistiky.



# Drážní hasiči letos slaví 70. výročí založení profesionálního sboru

**Prakticky žádná mimořádná událost na železnici se neobejde bez asistence zaměstnanců Hasičského záchranného sboru Správy železnic. Hasí požáry, odstraňují následky nehod, asistují při únicích nebezpečných látek. A v letošním roce slaví 70. výročí svého vzniku.**

TEXT **Helena Čumpelíková**

Až do roku 1952 byla požární ochrana na železnici zajišťována pouze dobrovolnými sbory. První útvary požární ochrany železnic (ÚPOŽ) vznikaly v rámci ministerstva dopravy v důležitých dopravních uzlech, a to v letech 1953 až 1956. V roce 1990 byly zřízeny samostatné úcelové organizační jednotky – správy požární ochrany železnic (SPOŽ) se sídly v Plzni, Praze a Olomouci. Od 1. ledna 1995 vznikla nová organizační jednotka Českých drah Hasičská záchranná služba (HZS) se sídlem a ředitelstvím v Praze. Ta se od 1. července 2008 stala organizační složkou Správy železniční dopravní cesty. Velmi významně se do historie HZS zapsal rok 2011, kdy k 1. říjnu byly po mnoha letech zrušeny jednotky požární ochrany (JPO) v Břeclavi, Olomouci, Hradci Králové a Děčíně. Následně k 1. března 2012



byla zrušena JPO v Kolíně, jejíž síly a prostředky se přesunuly do nově vzniklé jednotky v Havlíčkově Brodě. V roce 2020 došlo ke změně názvu na Hasičský záchranný sbor Správy železnic, složený z 12 JPO a dvou pobočných stanic.

## NENÍ HASIČ JAKO HASIČ

Čím se vůbec liší drážní hasiči od státních nebo dobrovolných? Základní úkoly, vycházející ze zákona o požární ochraně, vykonávají shodně s ostatními. To znamená, že naše jednotky jsou zařazeny do plánů plošného pokrytí jednotkami požární ochrany příslušných krajů. Na žádost státních hasičů tak vyjíždějí i k běžným mimořádným událostem mimo železnici. Přednostně jsou ale naše profesionální jednotky zřízeny pro řešení mimořádných událostí na železnici. Jejich specifikace je tedy zejména v tom,

že „zápasí“ s vysokými hmotnostmi drážních vozidel, velkým počtem přepravovaných osob, jež je potřeba při mimořádné události evakuovat či zachraňovat, nebo množstvím přepravovaného materiálu, který se musí při zásahu zajistit, případně přečerpát. Nijak výrazně se neliší ani jejich základní vybavení, nicméně některými speciálními prostředky disponují. Jsou to například soupravy, které se používají k nakolejování kolejových vozidel, dále vyprošťovací tanky, automobilové jeřáby o vysoké nosnosti či prostředky pro řešení úniků nebezpečných látek. V posledních letech se tato technika z velké části obměnila; zastaralá byla nahrazena novou, čímž se zvýšila bezpečnost hasičů a také snížily dojezdové časy na místa zásahů. Právě moderní vybavení je nejdůležitějším faktorem, který ovlivňuje rychlost a efektivnost odstraňování

následků mimořádných událostí na železnici a tím i zkracování doby případného zastavení drážní dopravy. Vše je ale závislé na finančních prostředcích, které mají drážní hasiči pro tyto účely k dispozici.

## MĚNÍ SE I ZÁZEMÍ

Samostatnou kapitolou je zázemí drážních hasičů, někde už nové prostory jsou, jinde se připravují. Některé jednotky dosud sídlí v budovách, které nebyly primárně určeny jako hasičské stanice a musely se upravit pomocí částečných rekonstrukcí a oprav. V posledních deseti letech proběhla celková obnova mnoha objektů. Příprava stavby nové požární stanice je v plném proudu například v Chebu, v Nymburce pak čekáme na poslední administrativní úkony, aby i zde mohla výstavba začít. V příštích letech by nové stanice měly dostat i JPO v České Třebové, Chomutově, Praze, Přerově a Ústí nad Labem. Samotnou kapitolou je výstavba nové hasičské stanice v Plzni. Stávající stojí v cestě jiné stavbě a v horizontu několika let bude muset být odstraněna. Z tohoto důvodu se hledá lokalita pro novou stanici.



FOTO archiv Správy železnic (2x)

## VÝROČÍ PŘIPOMENE KNIHA I HISTORICKÝ POŽÁRNÍ VLAK

Významné jubileum našich hasičů připomene řada akcí určených i pro širokou veřejnost. Chystá se vydání publikace mapující posledních deset let historie sboru, zaměstnanci, kteří se výrazně podíleli na činnosti HZS, dostanou pamětní medaile. Minulost i současnost drážních hasičů pak představí historický požární vlak, který navštíví vybrané lokality.

## Zajímá vaše děti fotografování? Přihlaste je na letní tábory!

**Pro mladé zájemce o fotografii pořádá Ateliér v továrně letní fotografické tábory. Ty každoročně probíhají v malebné krajině Jizerských hor, určeny jsou pro úplné začátečníky i pokročilé ve věku 10 až 18 let.**

TEXT **Jakub Kapaník**

Účastníci prožijí týden nabitý kreativní tvorbou a zábavou. Děti čeká týmová spolupráce, hry a vzdělávání v jednom. Na tyto originální letní tábory každoročně přijíždí účastníci z celé ČR. Kromě profesionálního vedoucího je zde budou čekat zkušení fotografové, kteří dorazí jako hosté a jsou mistry svého

fotografického žánru. Pod jejich vedením se děti posunou v konkrétních specializacích, objeví nové tvůrčí možnosti a témata.

Věnujeme se různým žánrům, zejména portrétu a krajině. Pravidelně si připravujeme i speciality, jako je focení zásahu policie, která nám předvedla zákrok proti zločincům,



FOTO archiv Ateliéru v továrně

malování světlem, fotografování v hasičské stanici nebo focení noční oblohy. V letošním roce to opět roztočíme na plné závěrky! Program je vždy různorodý, navíc se každoročně mění a nikdo se nenudí, takže se pravidelně vrací i účastníci z minulých ročníků.

Každý účastník se může těšit na individuální a citlivý přístup lektorů a také na zpětnou vazbu k pořízeným fotografiím, které si budeme

společně promítat. Volné chvíle bude možné využít k dobrovolným sportovním aktivitám (fotbal, slackline), vrhání nožů, střelbě ze vzduchovky, zábavě na herní konzoli nebo využití setu pro virtuální realitu. Součástí táborů budou i soutěže o hodnotné ceny. Po celou dobu bude zajištěna strava i pitný režim, a to i pro děti s dietami, na chatě bude v provozu také bufet. Po domluvě zapůjčíme i fotografickou techniku.

K dispozici jsou dva druhy turnusů:

- ZAČÁTEČNÍCI 22.–29. 7.
  - POKROČILÍ 15.–22. 7. a 29. 7.–5. 8.
- Pokud by děti focení nadchlo opravdu do hloubky, na letní fotografické tábory navazuje také fotokroužek, který probíhá ve školním roce v našem profesionálně vybaveném ateliéru v Praze. Více informací a přihlášky na: <https://ateliertovarne.cz/fotograficke-kurzy>.

## NAŠI ZAMĚSTNANCI UKLÍZELI NÁDRAŽÍ



Moderní železnice

Období jarních úklidů je v plném proudu i na železnici. Poslední dubnový týden byl ve znamení akce s názvem Uklidíme nádraží. Do akce se aktivně zapojili zaměstnanci Oblastního ředitelství Hradec Králové, uklízelo se například ve stanicích Hradec Králové hl. n., Liberec, Přelouč a Česká Třebová.

## STARTUJE NOVÝ INTRANET

První červnový den se spustí pro zaměstnance naší státní organizace nový intranet. Na rozdíl od toho dosavadního nebude sloužit pouze jako pasivní nástroj a dokumentová knihovna, ale najdete na něm spoustu užitečných informací, soutěže, aktuality a články z regionů. Nová podoba intranetu nabídne řadu interaktivních funkcí a příjemné uživatelské prostředí.

## MODERNÍ ŽELEZNICE BUDE I NA WEBU

Noviny naší státní organizace Moderní železnice se rozšiřují na web. Od počátku května najdete na stránkách Správy železnic novou záložku s názvem Moderní železnice, pod kterou se skrývá zpravodajský web. Ten bude přinášet minimálně každý týden novinky ze světa železnice, jednu za měsíc zde budou v elektronické podobě ke stažení noviny v podobě, v jaké je znáte už deset let. Výhodou nového webu je, že zde můžeme přinášet, a také to budeme dělat, daleko více informací, než se vejde do tištěných novin; můžeme zde zveřejňovat také větší počet fotografií. Rubriky budou zachovány v podobě, jakou znáte z tištěné verze Moderní železnice, najdete zde rozhovory se zajímavými lidmi, informovat budeme o důležitých stavbách a činnosti naší státní organizace. Chceme rovněž přinášet příběhy našich zaměstnanců, pro které je železnice více než jen zdroj obživy. Budeme rádi za vaše ohlasy, těšíme se také na tipy, co byste si rádi v novinách přečetli. Na to vše je určena e-mailová adresa [redakce@spravazeznic.cz](mailto:redakce@spravazeznic.cz).

# Startuje sezóna nostalgických jízd, nabídka akcí bude bohatá

Během dubna vyjíždějí po zimní přestávce zvláštní vlaky složené z historických vozidel, v květnu sezóna vypuká naplno. Největší zájem bývá o vlaky, které táhne parní lokomotiva. České dráhy i letos připravily bohatou nabídku nostalgických jízd.

TEXT **Tomáš Johánek**

Zájem o historická vozidla je u nás každoročně značný. Svědčí o tom i obsazenost vlaků při akcích, které se již uskutečnily v dubnu. Svězt se přicházejí mladí i ti dříve narození. Zatímco senioři mohou zavzpomínat na své dětství, kdy jezdili starými vlaky do školy, dnešní mladí si mohou vyzkoušet, jak se cestovalo bez Wi-Fi a bez možnosti nabíjet si cestou svůj mobil. „Navzdory velkému zvýšení cen uhlí a dalších vstupů, které ovlivňují náklady na pořádání nostalgických jízd, se nám podařilo připravit i pro letošní nostalgickou sezónu bohatý program jízd v různých koutech České republiky a také přímo v železničním muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka,“ říká ředitel Centra historických vozidel Marek Plochý.

## ZAČALO SE O VELIKONOCÍCH V PRAZE

Sezónu ČD Nostalgie zahájila už na začátku dubna jízdami parních vlaků v Praze a jejím okolí. Další tradiční akcí budou jízdy červených motorových vozů Hurvínek řady M 131.1 na jihomoravské romantické výletní dráze z Břeclavi do Lednice. I v těchto motoráčcích z přelomu 40. a 50. let minulého století se cestuje na dřevěných lavicích. Každoroční nostalgické jízdy budou letos také na jihočeských lokálkách nebo na Valašsku. Mezi pravidelné akce patří provoz historických vozidel na naší první elektrifikované dráze Tábor – Bechyně. Letos bude obohaceno o oslavu jejího 120. výročí, která se uskuteční na konci června. „V železničním muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka začala sezóna o víkend 29. a 30. dubna a po celý rok tam bude připraven bohatý program. Například 13. a 14. května se uskuteční Parní víkend a na začátek října je plánované setkání Bardotek, motorových lokomotiv ze 60. let 20. století. Během roku se uskuteční také Modelářský víkend nebo závody strongmanů, kteří budou předvádět své silácké umění i v souvislosti s drážní technikou,“ upozorňuje Marek Plochý. Aktuální informace o konkrétních jízdách historických vozidel a akcích přináší průběžně web [www.cdostalgie.cz](http://www.cdostalgie.cz) a aplikace Vlakem na výlet.



## NOVÁ SEZÓNA SE PŘIPRAVUJE CELOU ZIMU

V muzeu ČD v Lužné to pravidelně žije i přes zimu, pracuje se v dílnách a probíhají přípravy na novou sezónu. Připravuje se také prodloužení místní úzkokolejky, kde vznikne i nové nástupiště, které bude blíž k pokladnám. „Během zimní přestávky pracovali technici v dílnách muzea naplno. Řada vozidel a lokomotiv procházela údržbou nebo většími či menšími opravami,“ popisuje Marek Plochý. Určitých úprav se dočkala také vnitřní expozice muzea. A v blízké budoucnosti čekají úpravy i depožitář v Olomouci. Tam se momentálně zpracovává architektonická studie rozvoje areálu. A na jakých vozidlech se momentálně pracuje v Lužné? Například na parní lokomotivě 313.432 Matylda z roku 1904. „Lokomotivu bychom rádi uvedli do provozu v polovině letošního roku. Práce bohužel nabraly zpoždění, které nám trochu komplikuje další naplánované opravy parních lokomotiv. Následně vřhne veškeré kapacity na dokončení opravy parní lokomotivy 365.024, která v letošním roce oslavuje 100 let od vyrobení



a představuje první konstrukci lokomotivy v samostatném Československu,“ vysvětluje Marek Plochý. Pilně se pracuje i v dalších regionech, kde jsou historická vozidla Českých drah. Například v Chebu oživil po delším odstavení motorovou lokomotivu T 333.030, v České Lípě pokračují v práci na projektu Albatrosu (498.112), který by měl být v budoucnu pěkným výstavním exponátem. V Brně se opravuje Šlechtična 475.101, u které byly demontovány staré trubky z kotle a následně se namontují nové. Větším oríškem je však oprava, respektive výroba nového parního válce.



## ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



## KRÉTA Stalida

### HOTEL NIKO ELEN

11/12denní pobyty v oblíbeném hotelu odlet z Prahy  
snídaně (možnost dokoupení polopenze)  
cena od 11 000 Kč po dotaci



## BULHARSKO Slunečné pobřeží

### HOTEL KORONA

11/12denní pobyty odlet z Prahy  
all inclusive  
cena od 19 100 Kč po dotaci

NOVINKA

## ČD TRAVEL

vaše cestovní kancelář

## OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

### Nová dohoda pro Glucholazy

Na společném dubnovém jednání česko-polské pracovní skupiny pro železniční dopravu se kromě dalších rozvojových projektů projednávala především otázka zajištění do pohraničních stanic a schvalování vozidel. Obě témata jsou předmětem dohody o spolupráci mezi českým a polským drážním úřadem, která se chystá k podpisu. Na jednání se podařilo vyřešit sporný bod týkající se peážní trati přes Glucholazy. Otázka byla aktuální především z důvodu plánovaného zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje od roku 2025. Novou dohodou bude řešen nástup a výstup cestujících ve stanicích Glucholazy, který aktuálně platná dohoda z roku 1948 nedovoluje. Jednací týmy zároveň nastavily pravidla pro předávání informací týkající se vzájemného uznávání schválených vozidel.

### Kontrola u LEO Expressu

V rámci mezinárodní spolupráce, tentokrát se slovenským Dopravním úřadem, se v polovině dubna uskutečnila také společná kontrola dopravce LEO Express za účelem získání důkazů a doplňujících informací v rámci posuzování žádosti o vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti dopravce podle evropského nařízení. Týmy obou národních bezpečnostních úřadů se sešly na pracovišti dopravce v Bohumíně.

