



MODERNÍ ŽELEZNICE

PŘÍSTUPNOST NÁDRAŽÍ

pro slabozraké se
obecně zlepšuje

02

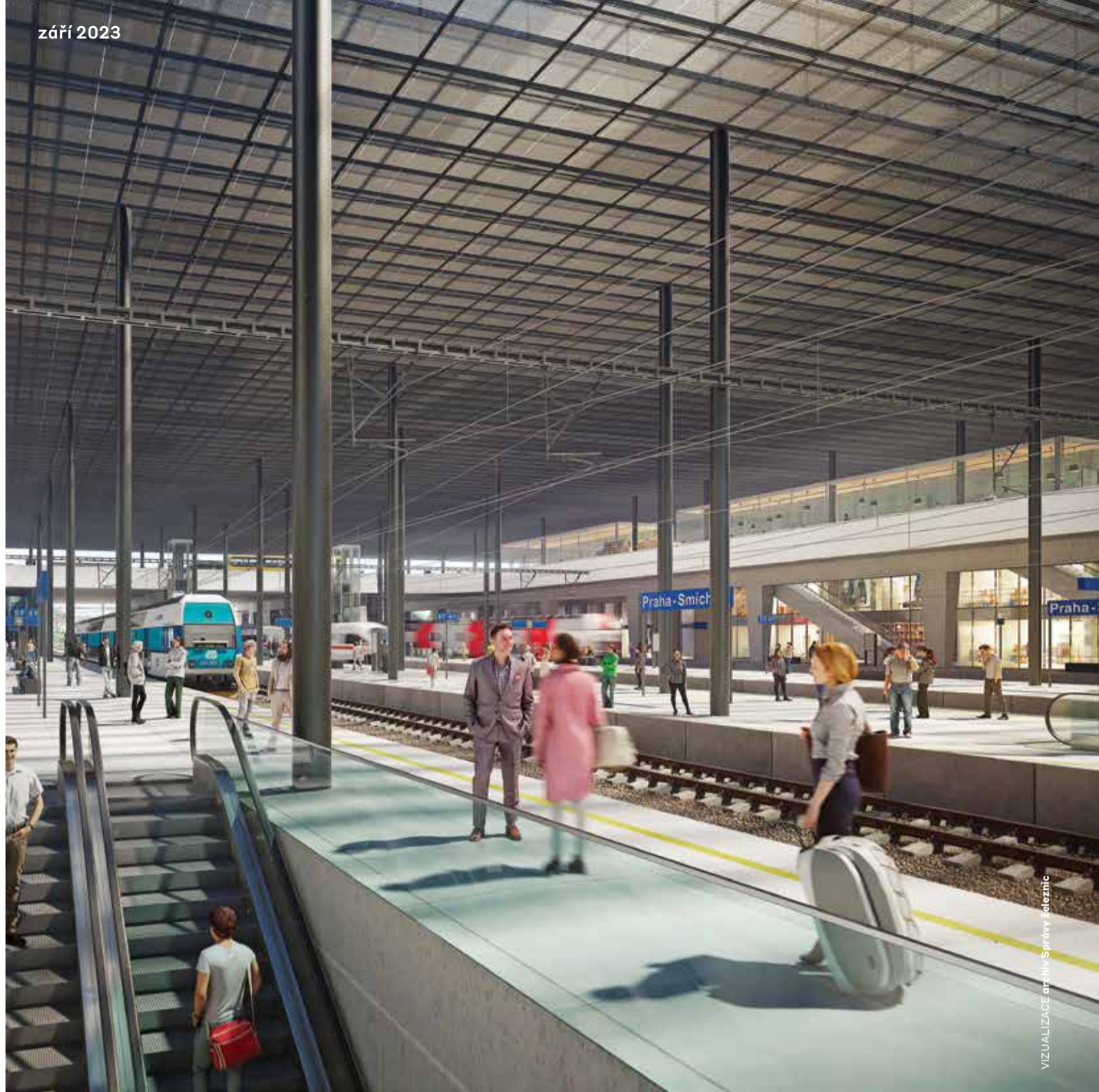
V Kladně se postupně rodí moderní železnice

04

V Choceň se otevřelo nové muzeum modelové železnice

08

20 LET
S VÁMI



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

Proměna smíchovského nádraží v moderní terminál začíná

Během následujících měsíců odstartuje modernizace hned dvou klíčových pražských nádraží. Masarykova za pár měsíců, to smíchovské se začne měnit v moderní dopravní terminál už během září. Přibližně čtyři roky částečného nepohodlí pro cestující ale budou stát za to.

TEXT | Tomáš Johánek

Smíchovské nádraží oslavilo v loňském roce kulaté narozeniny, první vlak sem přijel v roce 1862. Během následujících měsíců a let se změní k nepoznání, dlouho připravovaná modernizace je tu. Výsledkem stavebních prací budou kompletně zmodernizované koleje a nástupiště, prodloužené podchody pod celou stanicí a také nová lávka, která povede nad kolejištěm a umožní bezbariérový přístup na jednotlivá nástupiště. Celý projekt je rozdělený do několika etap. V rámci první fáze, která už začala přípravnými pracemi a viditelnější bude během září, dojde zejména ke snesení kolejí na současném severním nástupišti nebo také na společném nádraží. Zmizí i lávka přes celé kolejiště, která spojuje prostor před samotným

nádražím s Radlickou ulicí. Jízda vlaků ve směru na Prahu-Zličín a Hostivici bude možná jen dvojitou úvratí přes současné osobní nádraží. U přerušené šesté staniční koleje se vybuduje provizorní nástupiště. Jízda vlaků v uvedeném směru se prodlouží asi o 10 minut. V budoucnu budou vlaky z Pražského Semmeringu zajižďet přímo k novým nástupištím na současném osobním nádraží.

STANICE BUDE MÍT ČTYŘI NOVÁ NÁSTUPIŠTĚ

Druhá etapa, pro kterou se nyní hledá zhotovitel stavebních prací, zahrne kompletní přestavbu kolejiště, obnovu tří stávajících nástupišť a vybudování nového, čtvrtého nástupiště, které budou

využívat zejména vlaky mířící právě ve směru na Prahu-Zličín a Hostivici. Ochranu cestujících před nepřízní počasí zajistí zastřešení, a to včetně jazykové části nového ostrovního nástupiště. Stavbaři také zrekonstruují oba stávající podchody a prodlouží je pod celým kolejištěm stanice. Ústít budou do budoucího parkovacího domu, jehož investorem je hlavní město Praha. Samozřejmostí bude bezbariérový přístup, který zajistí výtahy. V napojení na prostory výpravní budovy budou schodiště nahrazena šikmými chodníky.

Most přes Nádražní ulici bude po dokončení prací tříkolejný, aby svou kapacitou odpovídal navazujícímu, v budoucnu rovněž tříkolejnému železničnímu mostu na Výtoni.

OPRAVÍ SE TAKÉ NÁDRAŽNÍ BUDOVA

V rámci samostatné investice se opraví výpravní budova smíchovského nádraží. Projekt počítá s náhradou stávajícího jižního křídla budovy čtyřpodlažní novostavbou, která bude sloužit především pro potřeby cestujících a veřejnosti. Budou zde k dispozici komerční plochy, toalety, stravovací provozy, úschovny boxy a další potřebné prostory. V současné centrální části budovy s odjezdovou halou bude odstraněn přízemní přístavek, nejen cestující se z ní dostanou přímo do haly nového jižního křídla. Na úrovni 1. podlaží budou nově propojeny také oba podchody.

Součástí této etapy bude také vybudování nové lávky do Radlické ulice, která navíc umožní i přístup na jednotlivá nástupiště a propojení s novou čtvrtí vzniklou v rámci projektu Smíchov City. Nová lávka bude umístěna jižněji než ta současná.

Navazující stavbou bude výstavba moderního terminálu Smíchov, kterou připravuje pražský magistrát. Přemístí se sem autobusový terminál z Knížecí, v jeho těsné blízkosti u Dobříšské ulice vznikne kapacitní parkoviště P+R.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

ZAČNE OPRAVA KORIDORU MEZI LIPNÍKEM A DRAHOTUŠEMI

Vytížený úsek druhého železničního koridoru mezi Lipníkem nad Bečvou a Drahotušemi čeká kompletní modernizace. Práce na šestikilometrovém úseku odstartují už v září. Jejich průběh se plánuje tak, aby co nejméně omezoval provoz. Zřídí se dvě provizorní odbočky, které rozdělí celý modernizovaný úsek na třetiny, což umožní zachovat vlakovou dopravu v co největším rozsahu. Hotovo bude na konci roku 2027.

SPUSTILI JSME DALŠÍ ON-LINE PORTÁL PRO VRT

Technický návrh projektované VRT mezi Hranicemi na Moravě a Ostravou si veřejnost může prohlédnout na internetu. Spustili jsme totiž v pořadí již čtvrtý geografický informační systém (GIS), který kromě vedení trati umožňuje přidání dotazů a připomínek ke konkrétním místům na mapě. Portál bude zobrazovat vždy aktuální verzi návrhu VRT. Odkazy na portály jsou na webových stránkách Správy železnic v sekci VRT u jednotlivých úseků.



POSTRKOVOU SLUŽBU VYUŽILO ZHRUBA 6 000 VLAKŮ

Veřejnou přípravnou a postrkovou službu Správy železnic využilo za více než dva roky 5 930 nákladních vlaků, celkem je posílilo 8 233 lokomotiv. Tato nabídka byla zavedena od dubna 2021 na sklonově náročné trati Brno – Havlíčkův Brod – Kutná Hora, která sloužila jako odklonová trasa v souvislosti s rozsáhlou modernizací koridorového úseku z moravské metropole do Prahy přes Českou Třebovou. Postrkovou službu zajišťovala pro Správu železnic společnost RegioJet. Pro potřebné výkony vyhradila čtyři elektrické lokomotivy, které byly nepřetržitě k dispozici.



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
Nevyžádané texty a fotografie se nevracejí.

Přístupnost nádraží pro slabozraké se obecně zlepšuje

Zásadním požadavkem dnešní doby je maximálně zpřístupnit nádraží všem handicapovaným cestujícím. Řada prvků slouží i pro nevidomé a slabozraké. Kontrolu jejich funkčnosti a správného umístění má v naší státní organizaci na starost Mikuláš Kopas.

TEXT | **Tomáš Johánek**

Kdy a jak jste se dostal ke kontrolám nádraží?

V době, kdy jsem začal přicházet o zrak, což je přibližně před deseti lety, jsem se více zaměřil na dopravu a následně i na přístupnost nádraží pro slabozraké cestující. Postupně jsem se začal věnovat kontrole nádraží z tohoto hlediska. Přibližně rok pak spolupracuji se Správou železnic, která nádraží spravuje. Kontroluji veškeré prvky, které mají pomáhat osobám se zrakovým postižením, a to jak na nádražích fungujících v běžném režimu, tak tam, kde momentálně probíhají rekonstrukce. Ideální je kontrolovat vše ještě před dokončením stavebních prací, kdy lze ještě něco změnit.

Jaké jsou vůbec základní prvky, které pomáhají slabozrakým cestujícím?

Mezi základní prvky patří především přirozené vodící linie, například zeď, podél které jdete. Pak to jsou umělé vodící linie, jako jsou varovné pásy, pak je tu náš unikátní systém orientačních hlasových majáčků a pak také štítky s Braillovým písmem, které mohou pomoci v orientaci v daném prostoru.

Co všechno se na nádražích kontroluje?

Obecně zejména to, zda je na nich pro potřeby slabozrakých vše, co tam být má, a zda to funguje správně. Bavíme se zejména o orientačních hlasových majáčcích, o signálních páslech, varovných páslech s funkcí vodící linie nebo štítcích, ale i o tom, zda průchod stanicí má nějakou logiku. Pro zrakově postiženého cestujícího by měl být průchod od vstupu po nástupiště komfortní a srozumitelný. Samozřejmě že je rozdíl mezi velkým nádražím, kde vám bude trvat třeba 20 minut, než se trochu zorientujete, a malou stanicí, kde je orientace daleko jednodušší.

Jak taková kontrola probíhá?

Obvykle se předem podívám na web, kde jsou základní informace o vybavení nádraží. Pak na něj přijdu a začnu se s pomocí hole a vysílačky pro nevidomé orientovat v prostoru. Takto projdu celé nádraží, cílem je zejména dostat se k pokladnám a následně až na nástupiště.

Dá se říci trochu obecně, jak si vedeme v označování nádraží pro handicapované cestující?

Za ty roky, co se o celou problematiku zajímám soukromě a nyní i jako zaměstnanec Správy železnic, jsem prošel desítky nádraží. Musím



FOTO archiv Správy železnic (2x)



sluchově postižené. Problémem ale je, že ji dodržujeme tak striktně, že občas vytváříme věci, které nejsou vůbec logické. Mezi časté nedostatky patří například špatně provedené vodící linie, majáčky s nedostatečnými informacemi nebo jejich špatné umístění; někde je jich málo, někde zase moc. To souvisí i se stavebním řešením dané stanice, někde je poměrně špatné a vyžaduje umístění většího množství majáčků, které se pak vzájemně překrývají. Ideální stav by byl projít stavbu před jejím dokončením, dokud se tam dá něco změnit.

Jak důležité je spolupracovat už při samotném projektu nebo v průběhu realizace stavby?

Je to velmi zásadní, protože můžete jednotlivé prvky rovnou umístit správně, což se třeba povedlo na té uničovské trati. Nebo to můžete udělat jako ve Vysočanech, kde je prvků strašně moc a už to nedává příliš logiku. Pokud umístíte schody i eskalátory na obě strany, musíte tam mít více akustických majáčků, které ale pak udělají zvukovou mlhu. To znamená, že vše na vás mluví a vy se špatně orientujete. Pokud projektant udělá dvoje schody a u každých musí být maják, je to špatně. Proto je zásadní dívat se už na stavbu. Pokud je vše dokončené, je na to už trochu pozdě. Důležité je

Pro zrakově postiženého cestujícího by měl být průchod od vstupu po nástupiště komfortní a srozumitelný.

zkontrolovat to v okamžiku, kdy se dá ještě do stavby sáhnout.

Máte možnost připomínkovat i přípravu stavby?

To zatím ne, ale doufám, že třeba jednou taková možnost bude. Spíš je zásadní dívat se na to v průběhu stavby. Na papíře to může být vždy hezké, ale pak se v průběhu prací ukáže, zda to bylo umístěno dobře, nebo špatně.

Dá se říci, které nádraží je téměř ideální a kde to třeba ještě trochu škřípe?

Úplně do dokonalosti je udělaná například Olomouc, kde jsou jediným problémem úzká nástupiště a s tím související velmi úzké signální pásy. Z hlediska orientace je snad úplně nejhorším nádražím Liberec.

Nádraží ve Františkových Lázních získá původní historickou podobu

Nádražní budovu ve Františkových Lázních čeká kompletní rekonstrukce. Fasádě objektu se vrátí původní vzhled, a to jak barevností a materiály, tak i modelací historických říms. Rekonstrukce a modernizace čeká také interiér. Stavba začne na konci letošního roku, hotovo bude na jaře 2025.

Razantní proměny za dohledu památkářů dozná vnější plášť budovy. Historický vzhled se vrátí fasádě i přístřešku nad prvním nástupištěm, a to s použitím tradičních materiálů. Obnovy do původního stavu se dočkají také okna a dveře. Práce v interiéru budovy zahrnou kompletní rekonstrukci všech povrchů, dále výměnu a repasi dveří. Obnoví se odbavovací hala i pokladny, vznikne moderní zázemí pro Správu železnic

a dopravce. Obnovou projdou také všechny vnitřní instalace a rozvody. V horních patrech dojde ke změnám vnitřních dispozic 11 bytů.

Bezbariérově upraveno bude také nejbližší okolí – hlavní vstup do odbavovací haly a nově vzniklé přístupové chodníky okolo budovy přímo na 1. nástupiště. V těsné blízkosti objektu se cestující mohou těšit na parkovací stání pro kola, cykloboxy a nabíječky pro elektrokola.

FOTO A VIZUALIZACE archiv Správy železnic (5x)



V Chebu a Nymburce vzniknou moderní areály drážních hasičů

Drážní hasiči v Chebu a Nymburce budou už v roce 2025 využívat nová pracoviště. Potřebné stavební úpravy chceme zahájit na přelomu letošního a příštího roku. Výsledkem budou moderní areály, ve kterých nebudou chybět výcvikové a školicí prostory, plochy pro fyzickou přípravu a také odpovídající zázemí pro hasičskou techniku.

V chebské jednotce působí ve třísměnném provozu 45 hasičů. V areálu ve Vrázově ulici budou mít k dispozici nový dvoupodlažní objekt s veškerým potřebným vybavením a zázemím pro hasičskou techniku. Na jeho střeše budou rozmístěny fotovoltaické panely, které budou součástí topného systému. V přízemí budovy vznikne garáž pro celkem 13 vozidel, technické zázemí, šatny a hygienické zařízení. Ve druhém podlaží bude situováno operační středisko a administrativně-sociální zázemí hasičů. Součástí objektu bude i věž pro lezecký výcvik a požární sport.

Podobné dispoziční řešení bude mít také hlavní objekt pro více než čtyři desítky hasičů v Nymburce. Výraznou dominantou areálu v Nádražní

ulici bude 18 metrů vysoká věž, která se využije nejen na sušení hadic, ale také nabídne prostory pro fyzický výcvik hasičů včetně umělé horolezecké stěny. Na střeše budovy se stejně jako v Chebu umístí fotovoltaická elektrárna.



Sluneční energii využijí desítky nádražních budov

Instalace fotovoltaických elektráren v prostředí české železnice pokračuje. Po pilotním projektu v Děčíně osadí naše státní organizace solární panely na střechy dalších nádražních objektů po celé republice. Jejich provoz tak bude díky využití obnovitelných zdrojů energie šetrnější k životnímu prostředí.

Na instalaci fotovoltaiky v drážním prostředí aktuálně probíhají soutěže. Jejich vítězové nejprve vyprojektují a následně nainstalují panely tak, aby mohly být v polovině příštího roku zapojeny do distribuční sítě. Ze stávajících budov se solárních panelů dočkají například nádraží v Brandýse nad Labem, Berouně nebo Kuřimi, s chystanou

instalací už počítají právě budované novostavby v Chodově a Aši. Panely se osadí také administrativní a provozní objekty Správy železnic v Brně, Pardubicích, Plzni, Hradci Králové, Ostravě, Olomouci, Ústí nad Labem a Děčíně. Uplatnění dále najdou na vhodných trafostanicích, stavědlech nebo v areálech drážních hasičů.



Cestujícím slouží v Písku nově opravené prostory

První srpnový den se cestujícím otevřely zrekonstruované prostory ve stanici Písek. Nová je čekárna, pokladny, informační systémy, ale i zázemí pro zaměstnance. Práce pokračují další etapou, která zahrnuje dokončení rekonstrukce dopravní kanceláře, parkoviště a úpravy venkovních prostor.

Kompletní rekonstrukce budovy na píseckém nádraží zahrnovala úpravu a zateplení fasády, která se zároveň doplnila o zdobné prvky. Vyměnila se okna, dveře a střeška. V přízemí, které slouží především k zajištění provozu a služeb pro cestující, se díky změně dispozic zefektivnilo využití prostor. Došlo například k přesunutí veřejných toalet do bezprostřední blízkosti čekárny. V prvním patře se zrekonstruovaly prostory bytových jednotek. Vstup do budovy a na 1. nástupiště je plně bezbariérový.

Namísto jednopodlažního přístavku vzniklo parkovací stání, chodník a zatravněná plocha. Další nová místa pro auta a kola budou



v přednádražním prostoru, kde současně dojde k úpravě autobusových zastávek a chodníků pro pěší.

Známe vítěze soutěže na podobu nového nádraží v Nymburce

Přestavba hlavního nádraží v Nymburce, která se momentálně připravuje, vznikne podle návrhu architekta Tomáše Hanuse. Odborná komise architektonicko-urbanistické soutěže vybrala mezi 17 účastníky jednomyslně právě jeho řešení. Ocenila především jednoduchý, čistý design a citlivé propojení nových budov s historickou zástavbou.

Architektonicko-urbanistickou soutěž o nejlepší řešení stanice Nymburk hlavní nádraží jsme vyhlásili loni v říjnu. Soutěžící měli navrhnout novou odbavovací halu, vhodnou rekonstrukci historického nádraží, navazující autobusové nádraží a přilehlý veřejný prostor. Největší předností vítězného návrhu je podle poroty důstojné architektonické řešení, jeho

přehlednost a provázanost s okolím. Hlavní plocha a autobusové nádraží se nacházejí mimo samotné náměstí, podél kolejí, díky čemuž mohl vzniknout souvislý veřejný prostor s navazujícím parkem. Takové řešení ve výsledku zajistí rychlé odbavení, dobrou orientaci v prostoru, bezpečnost cestujících a zvýší tak atraktivitu veřejné dopravy.



V Kladně se postupně rodí moderní železnice

V listopadu loňského roku začaly přípravné práce na modernizaci trati mezi kladenským hlavním nádražím a stanicí Kladno-Ostrovec. Během minulých měsíců se bagry zakously do původní jednokolejné trati, výrazné změny jsou patrné už v celém úseku.

TEXT **Tomáš Johánek**



Ve stanici Kladno se staví první z budoucích nových nástupišť.

Na hlavním kladenském nádraží zastavují vlaky před nádražní budovou. Na bývalých kolejích určených pro nákladní vlaky a odstavných souprav jsou už stavební práce v plném proudu, patrné je zde první z celkem tří nových nástupišť. Zřetelné jsou také základy budoucího podchodu pod celou stanicí. V září pak začne rekonstrukce zdejší výpravní budovy. Opuštěné je i stavědlo na kralupském zhlaví stanice, v celém navazujícím úseku až do stanice Kladno-Ostrovec je již

vytrhané kolejiště a probíhají nutné úpravy k rozšíření železničního spodku pro umístění druhé koleje.

ČEKALO SE NA KONEC TOPNÉ SEZÓNY

Značná rozpracovanost je vidět i v zastávce Kladno město, kde se nástupiště posunou přímo pod silniční most a vznikne tak pohodlný přestup z vlaku na autobusy. Výškový rozdíl pomohou překonat výtahy a schodiště. „Výpravní budova na této zastávce zůstane,

sníží se o jedno patro, opraví a bude sloužit jako technologická budova,“ říká Jitka Langová, která na stavbu dohlíží z pozice zástupce investora, tedy naší státní organizace. Velkou výzvou pro stavební firmu, která modernizaci uvedeného úseku zajišťuje, je zahlušení teplovodu v Ostrovcí, který až dosud vedl přímo přes železniční trať a bránil by instalaci trolejového vedení. „Práce na přemístění teplovodu mohly začít až po skončení topné sezóny, do začátku té další, tedy do října,



Během září začne i oprava výpravní budovy na kladenském nádraží.



V budově na zastávce Kladno město budou umístěny nové technologie.



Ve stanici Kladno-Ostrovec už jsou viditelné zárodky nového podchodu.

musí horkovod opět fungovat,“ upozorňuje Jitka Langová s tím, že dokončovací práce na jeho novém umístění budou probíhat i příští rok, opět po skončení topné sezóny. Ve stanici Kladno-Ostrovec už také není kolejiště, chybí i nástupiště a bývalá výpravní budova.

VĚTŠINU PŘEJEZDŮ NAHRADÍ PODJEZDY

Železniční trať v kladenské zastávce úroveň kříží několik různých frekventovaných silnic. Na nejvytíženějších místech vzniknou podjezdy. Jedná se konkrétně o přejezdy v ulici Petra Bezruče a v Havířské a ve Wolkerově ulici. I zde jsou už vidět zárodky budoucích podjezdů a podchodů pro chodce. Další přejezdy projdou modernizací zabezpečovacího zařízení. Celá trať bude elektrifikovaná, v rámci stavby se momentálně připravují pouze patky

pro budoucí stožáry trolejového vedení, samotné sloupky se budou instalovat až po dokončení modernizace všech úseků mezi Prahou-Bubny a Kladnem. Pokud se do té doby rozhodne o tom, že elektrické vlaky budou do Kladna jezdit nejprve od Kralup nad Vltavou, nainstaluje se trolej v rámci prosté elektrizace trati Kralupy nad Vltavou – Kladno.

Stavební práce mezi Kladnem a Kladnem-Ostrovcem běží podle plánu a zatím nebylo nutné řešit žádný vážnější problém. Jistou zajímavostí je možná asistence pyrotechniků při výkopových pracích v některých úsecích, kde hrozí nález staré munice, zatím se tak ale nestalo. Od 1. července funguje náhradní autobusová doprava mezi Kladnem a Brandýskem, v prázdninovém režimu bez větších problémů. Zátěžová zkouška ale přijde s nástupem žáků i studentů do škol.

VRTmobil vyráží na podzimní turné po českých a moravských městech

Po letní přestávce se v září vrátí výjezdy VRTmobilu Správy železnic do řady regionů po celé republice. Zúčastní se také tradičního Evropského týdne mobility. Pokračovat budou i pravidelné prezentační dny VRT v našem infocentru na pražském hlavním nádraží.

TEXT **Tomáš Johánek**

Klíčovou součástí přípravy nových vysokorychlostních tratí je pro nás komunikace s veřejností. Od konce letošního března máme k dispozici mobilní informační centrum, tzv. VRTmobil, ve kterém se lidé dozví veškeré informace o přípravě VRT v ČR. Společně s odborníky ze Stavební správy VRT navštíví tým mobilního centra vybraná místa po celé ČR, o prázdninách se zúčastnil například akce Telčské parní léto. V září se chystá na Festival parních lokomotiv

do Benešova a následně se aktivně zapojí do Evropského týdne mobility. V týdnu od 18. do 22. září tak zamíří postupně do Jihlavy, Ostravy, Ústí nad Labem, Prahy a Olomouce. Na začátku října bude pokračovat série setkání s veřejností na jižní Moravě. Těšit se můžete například na vysvětlení přínosu VRT od našich odborníků a inženýrů přímo u mobilního informačního stánku. Zároveň máme připravené propagační a informační materiály včetně videosimulací a podrobných mapových podkladů.

Pokračovat budou i prezentační dny VRT v prostorách našeho infocentra na hlavním nádraží v Praze. Na prvním poprázdninovém setkání představí Lukáš Tittl vedení vysokorychlostní trati na území Prahy. Prezence v infocentru se konají každou první středu v měsíci od 16 hodin. Od loňského října do června letošního roku proběhlo osm setkání, na kterých zazněly informace o technických specifikách VRT, jejich přípravě i obecně o zajímavostech, jedinečných řešeních při výstavbě i přínosu budoucí trati pro rozvoj



FOTO archiv Správy železnic

regionů ČR. Mluvílo se také o terminálech VRT (Roudnice nad Labem, Praha východ) a o podrobnostech jednotlivých úseků. „Komunikace s veřejností je pro nás velmi důležitá. Využíváme řadu nástrojů – sociální sítě, webové stránky nebo právě setkávání s veřejností. Výjezdy VRTmobilu i pravidelné prezentační dny v infocentru jsou součástí osobního

kontakty s veřejností a zajišťují je naši experti ve spolupráci s týmem komunikace. Kvalitní informovanost je základ,“ popisuje ředitel Stavební správy VRT Jakub Bazgier.

Aktuální informace o datech konání prezentací v Praze i místech dalších výjezdů VRTmobilu najdete na adrese: spravazeleznic.cz/vrt/obcan.

Nádraží na hranici je dnes symbolem spojené Evropy

Nádraží v Železné Rudě-Alžbětíně je unikátní díky své poloze přímo na státní hranici. Pohnuté dějiny 20. století se promítly nutně i do historie této pohraniční přechodové stanice. Dnes je symbolem změn po roce 1989.

TEXT **Marek Binko**

V 19. století se zdejší lidé živili především zpracováním dřeva a sklářstvím. Aby region hospodářsky nezaostával, bylo nutné jej napojit na železniční síť. Na bavorské straně šlo o prodloužení železnice z Deggen-dorfu na státní hranici, kde místo styku drah upravovala mezistátní rakousko-bavorská smlouva z roku 1873. Začalo se stavět o rok později, a to ještě v režii Bavorské východní dráhy, která byla k začátku roku 1876 zestátněna a začleněna do Královských bavorských státních drah (K.Bay.Sts.B.). Koncesi ke stavbě a provozu na české straně z Plzně obdržela v roce 1872 akciová společnost Železnice Plzeň – Březno – Chomutov, známá také jako Plzeňsko-březenská dráha (EPPK). První úsek z Plzně do Nýrska byl hotov v září 1876,

pokračování náročným horským terémem včetně 1 747 metrů dlouhého Špičáckého tunelu ke státní hranici bylo uvedeno do provozu 20. října 1877. Z Bavorska byla zahájena doprava o necelý měsíc později, 15. listopadu. V následujícím roce byla dokončena pohraniční stanice. Státní hranice vede šikmo středem výpravní budovy dlouhé 137,2 metru, navržené generálním ředitelstvím K.Bay.Sts.B. Poloha nádraží na hranici u osady Alžbětín nebyla po vůli Železnorudských pro velkou vzdálenost od obce. Stanice s názvem Eisenstein ale způsobila v místě velký rozvoj, pro bavorské zaměstnance byla postavena řada budov včetně kostela a dala v podstatě vzniknout dnešní obci Bayerisch Eisenstein. Se vznikem Československa byl v roce 1920 doplněn

FOTO autor



český název Železná Ruda, který s přestávkou během 2. světové války vydržel do roku 2006, kdy byl doplněn o Alžbětín. K německému názvu se v roce 1939 přidalo přídatné jméno Bayerisch.

PŘESHRAŇNÍ DOPRAVA SE OBNOVILA NA KRÁTKOU DOBU

Železnice přinesla do této oblasti Šumavy příliv cestovního ruchu, který se pozastavil až s událostmi spojenými s 2. světovou válkou. Přeshraňní železniční spojení bylo přerušeno, v roce 1953 byla stanice v ose hranice

přehrazena plotem a zdí. Z německé strany zde vlaky sice končily, ale české osobní vlaky byly ukončeny v zastávce Železná Ruda město, odkud se pro objektivní vracely sunutím do stanice Špičák. K obnovení hraničního přechodu došlo slavnostně 2. června 1991. Průběžný provoz vlaků z Plattlingu na Špičák probíhal ale jen v letech 2006–2014. Jinak vlaky končí stále na hranici. Opravená výpravní budova má dnes v německé části expozici Svět přírodního parku a restauraci. V české části je provozní zázemí železnice včetně čekárny a toalet pro cestující a apartmány pro turisty.

Co se děje v regionech

BUDOVA VE VRANÉM NAD VLTAVOU PROCHÁZÍ CELKOVOU OBNOVOU

Ve středočeské stanici Vrané nad Vltavou právě probíhá oprava výpravní budovy. Ta dostane především novou střešní krytinu včetně opravy komínových těles. Těšit se můžeme na celkovou renovaci vnějšího pláště budovy, tedy novou fasádu. Dojde také k revitalizaci zpevněných ploch a přednádražního prostoru.

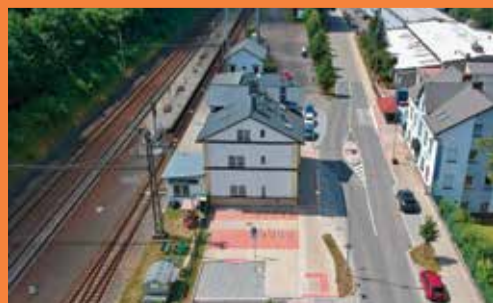
Nevynecháme ani vnitřní prostory, i ty se dočkají jistého vylepšení. Snažíme se neustále zkvalitňovat pohodlí pro cestující, proto projdou opravou prostory čekárny i veřejné toalety. Celková obměna čeká i dopravní kancelář, pokladnu, topný systém, elektroinstalaci a venkovní osvětlení. Na novou podobu budovy si ale budeme muset ještě chvíli počkat, stavební práce skončí v lednu příštího roku.



OPRAVA V JABLONNÉM NAD ORLICÍ ZLEPŠILA PODMÍNKY PRO CESTUJÍCÍ

Na pomezí Čech a Moravy skončila oprava výpravní budovy v Jablonném nad Orlicí. Hlavním cílem byla obnova střešní konstrukce s novou krytinou včetně podbití a výměna hromosvodu. Součástí prací bylo také vytvoření provětrávací mezery ve střešní konstrukci. Dále byla vyměněna okna a dveře.

Výpravní budova má obnovenou fasádu, přístřešek pro cestující je zasklen, osazen novým osvětlením a okapy. Plynový kotel byl nahrazen kondenzačním, což přispěje k ekonomičtějšímu vytápění a šetrnějšímu přístupu k životnímu prostředí. Renovaci prošly také veřejné toalety. Stavební práce přinesly významné zlepšení veřejných prostor a zvýšily komfort pro cestující.



POKLADNY NA PLZEŇSKÉM HLAVNÍM NÁDRAŽÍ UŽ JSOU V NOVÉM

Dalším milníkem v postupující rekonstrukci budovy plzeňského hlavního nádraží se stalo přemístění pokladen dopravců. Stěhování začalo v úterý 15. srpna brzy ráno. Z provizorních prostor v horní hale se nejdříve přemístila mezinárodní pokladna Českých drah a postupně následovaly další přepážky.

Pokladny jsou umístěné ve spodní hale, zatím je k nim vyznačený koridor, protože i tato část nádraží prochází rekonstrukcí. Pokladny zde budou mít kromě národního dopravce i Arriva vlaky a GW Train Regio. Dvě přepážky jsou svou výškou přizpůsobené lidem na vozíku. Celková oprava výpravní budovy na plzeňském hlavním nádraží skončí na konci letošního roku.



HISTORICKÝ OBJEKT NÁDRAŽÍ V PODBOŘANECH OPĚT ZÁŘÍ

Podbořany, malebné městečko v srdci Ústeckého kraje, se mohou pyšnit nově opravenou výpravní budovou. Co všechno tato proměna zahrnovala? Výměna střechy s částečnou obnovou krovu byla jen začátek.

Fasáda, která byla svědkem mnoha větrných a deštivých dní, je znovu oživena a došlo ke sjednocení kamenných povrchů a dřevěných prvků, čímž byla zachována autenticita budovy. Cestujícím slouží i nově opravený nástupištní přístřešek s novým mobiliářem a informačním systémem. Všimněte si i oken a dveří, které podtrhují historický vzhled budovy.

Přízemní prostory nádraží nezejí prázdnou, ale slouží cestujícím, našim kolegům i jako zázemí pro dopravce. Součástí prací byla i rekonstrukce dvou bytových jednotek v prvním patře výpravní budovy.



FOTO archiv Správy železnic (6x)

POSTŘELMOV – ZÁBŘEH NA MORAVĚ 5. června

Odpoledne se na přejezdu mezi stanicemi Postřelmov a Zábřeh na Moravě střetl osobní automobil Škoda Roomster s vlakem Sp 1406, v jehož čele byla motorová lokomotiva řady 754. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu i jeho spolujezdec. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1 milion Kč.

BENEŠOV NAD PLOUČNICÍ – DĚČÍN 12. června

Na přejezdu mezi stanicemi Benešov nad Ploučnicí a Děčín východ se v podvečerních hodinách střetl osobní automobil Volkswagen Sharan s vlakem R 1332, kterým byla motorová jednotka řady 845. Zraněn byl řidič automobilu, jeho spolujezdec a jeden cestující ve vlaku. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 932 tisíc Kč.



MNÍŠEK U LIBERCE – LIBEREC 21. června

Odpoledne se na přejezdu mezi Mníškem u Liberce a Libercem střetla souprava nákladního automobilu Mercedes Benz a přívěsu, na kterém byl převážen bagr, s vlakem Os 6385 tvořeným motorovou jednotkou řady 814. Zraněna byla vlakvedoucí a celkem 20 cestujících (9 středně těžce a 11 lehce). Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,6 milionu Kč.

BOŽICE U ZNOJMA 10. července

V ranních hodinách se na přejezdu v obvodu stanice Božice u Znojma srazil nákladní automobil Volvo převážející na návěsu bagr s vlakem Os 4505 v čele s motorovým vozem řady 854, který při střetnutí vykojil. Lehce zraněn byl strojvedoucí. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 6,65 milionu Kč.



CHRASTAVA 20. července

V podvečerních hodinách vykojil ve stanici Chrástava za jízdy nákladního vlaku Pn 53031 nákladní vůz řady Sps na výhybce číslo 11. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 2,4 milionu Kč.

První digitální stavědlo bylo ve stanici Hluboká nad Vltavou

Během prvního pololetí letošního roku jsme vám přinesli tři díly seriálu o poválečném vývoji zabezpečovacího zařízení u nás. Nyní si můžete přečíst díl poslední, který se věnuje zavádění digitálních stavědel na české železnici.

TEXT | Josef Schrötter



Digitální stavědlo ESA 33 z trati Bakov nad Jizerou – Česká Lípa



Pracoviště dispečera v CDP Přerov.

Na rozdíl od předchozích typů je digitální stavědlo celé konstruováno na bázi počítačové techniky a již zde nejsou relé pro ovládní venkovních prvků. Prvním digitálním stavědlem z produkce společnosti AŽD Praha byl typ ESA 33. Hlavní novinkou bylo použití plně elektronických panelů EIP (Electronic Interface Panel). Jednalo se o zařízení s kvalitativně novou technologií s bezkontaktním rozhraním, díky němuž se digitální stavědlo ESA 33 stalo jako celek ještě spolehlivější, dostupnější a s nižšími nároky na zastavený prostor. První stavědlo ESA 33 bylo v centralizované variantě spuštěno v říjnu 2006 ve stanici Hluboká nad Vltavou na trati České Budějovice – Plzeň a druhé v prosinci téhož roku ve stanici Jeřmanice, která leží na trati z Turnova do Liberce. V prosinci následujícího roku bylo uvedeno do provozu digitální stavědlo na trati Bakov nad Jizerou – Česká Lípa, kde je s jeho pomocí řízen úsek o délce 45 km z dispečerského pracoviště

v České Lípě. Zde byla umístěna i řídicí úroveň stavědla a jeden lokální panel EIP. Odtud je distribuovanými sítěmi dálkově řízeno dalších osm panelů EIP, umístěných v mezilehlých stanicích, přičemž v koncových stanicích zůstalo zachováno stávající zabezpečovací zařízení.

ESA 44 SLOUŽÍ V MALÝCH I VELKÝCH STANICÍCH

Staniční zabezpečovací zařízení Station-SWing ESA 44 slouží k zabezpečení a efektivnímu řízení provozu v dopravních s kolejevým rozvětvením i bez něj. ESA 44 je digitální stavědlo s bezkontaktním rozhraním k venkovním prvkům zabezpečovacího zařízení. Všechny řídicí, kontrolní a logické funkce ESA 44 jsou vykonávány řídicími počítači na základě požadavků při řízení dopravy. Toto stavědlo může být doplněno systémem pro podporu dispečerského řízení (TrafficSWing GTN), který obsahuje funkce automatického

stavění jízdních cest. Na české železnici bylo první digitální stavědlo tohoto typu uvedeno do provozu v roce 2012 ve Staré Pace.

ŘÍZENÍ PROVOZU SE STĚHUJE DO DISPEČERSKÝCH CENTER

Funkční vlastnosti digitálního stavědla typu ESA 44 jsou neustále rozšiřovány, a to na základě požadavků zákazníka, námětů od řešitelů projektů i z řad obsluhujících pracovníků a poznatků z ověřovacích provozů. Česká železniční síť prochází v poslední době postupnou digitalizací i v oblasti řízení a zabezpečení. Postupně je provoz na hlavních i vybraných regionálních tratích České republiky řízen ze dvou centrálních dispečerských pracovišť (CDP) v Přerově a v Praze. Na dalších úsecích se pak řídí z regionálních dispečerských pracovišť, dispečerům pomáhají nejmodernější technologie, které zajišťují maximální bezpečnost železničního provozu.

Hasičský požární vlak se ukáže na regionálních dnech železnice

Září je měsíc věnovaný drážním oslavám. Hned v několika lokalitách se chystají regionální dny železnice, národní den pak přivítá Bohumín. Součástí těchto akcí bude i prezentace našich hasičů včetně historického požárního vlaku.

TEXT | Helena Čumpelíková

Historický požární vlak Správy železnic je sestavený z lokomotivy a tří vagónů a věrně kopíruje podobu z 50. let minulého století, kdy vyvstala potřeba zřídit požární vlaky. Prvním za lokomotivu je plošinový vůz s historickým hasičským autem. Za ním je zapojený uzavřený vagón s motorovou stříkačkou pro čerpání vody přímo ze železniční cisterny s kapacitou 20 až 60 tisíc litrů vody, která je umístěna na konci vlaku. V uzavřeném voze jsou vyskládané hadice, proudnice a další vybavení potřebné k zásahu, je tu

i zázemí pro velitele a hasiče. Jen pro zajímavost, vybavení historického hasičského vlaku stále splňuje současné předpisy pro hašení požárů v okolí železničních tratí.

Vlak je součástí expozice muzea ČD v Lužné u Rakovníka, odkud vyjždí na různé prezentace do jednotlivých regionů. A kde ho tedy budete moct navštívit konkrétně v září? Začínáme hned druhý zářijový den v rámci Nýřanského železničního září ve stanici Nýřany na Plzeňsku. Přesně o týden později, tedy v sobotu 9. září, se bude prezentovat

na regionálním dni železnice v pražských Vršovicích. Další sobotu, konkrétně 16. září, bude následovat zastávka v České Třebové, hned o den později v Trutnově. Poté se s ním budou moct potkat návštěvníci Národního dne železnice v Bohumíně (23. a 24. září). Poslední zastávkou bude 30. září Liberec, odkud se vlak přesune zpět do Lužné u Rakovníka. Tam pak bude zájemcům k dispozici až do ukončení sezóny. Přijďte se tedy podívat na to, jak se dříve hasilo na železnici!



Stáž ve Správě železnic mi přinesla spoustu cenných zkušeností

Sociální sítě jsou pro naši státní organizaci klíčovou součástí komunikace s veřejností. I v této oblasti tedy nabízíme prostor stážistům, kteří se mohou zapojit do reálných projektů. Tuto možnost využila i Michaela Mokošová, která u nás absolvovala půlroční stáž.

TEXT **Iveta Müllerová**

Kde studujete?

Momentálně studuji na Hanze University of Applied Sciences v Nizozemí, konkrétně obor mezinárodní obchod a PR, jehož součástí je i povinná stáž.

Jak dlouho jste u nás působila? Byla to vaše první stáž?

Ano, byla to moje první stáž. Je skvělé získat praktické zkušenosti již během studia. Ve Správě železnic jsem byla šest měsíců od února do června letošního roku.

Jak obtížné bylo skloubit školu a stáž?

Sladit školu a stáž bylo někdy poměrně náročné, a to hlavně ve zkušebním období, kdy jsem musela zpracovávat obsáhlé seminární práce, které se věnovaly právě mému působení ve Správě železnic.

Co bylo pro vás na začátku nejtěžší?

Pro mě osobně bylo ze začátku nejtěžší se zorientovat v organizaci, naučit se pracovat s interními systémy a také nebylo jednoduché nastudovat si grafický manuál.

Čemu jste se na stáži věnovala a co vás bavilo nejvíc?

Pracovala jsem hlavně na tvorbě obsahu na Instagram, Facebook a ke konci i TikTok, zpracovávala jsem analýzy a prezentace výkonosti jednotlivých sítí. Moc mě bavila samotná kreativa a práce nejen

v kanceláři, ale i v terénu. Ráda jsem se účastnila natáčení a focení. Bavil mě svět železnic.

Jaká byla vaše očekávání před stáží?

Měla jsem již zkušenosti se sociálními sítěmi ze strany uživatele, ale díky stáži jsem získala v této oblasti praktické dovednosti. Například jak efektivně oslovit cílovou skupinu a zlepšovat brand image takové organizace, jako je Správa železnic, právě prostřednictvím online platformy. Je potřeba neustále sledovat nové trendy, programy a techniky, abychom dokázali upoutat a udržet pozornost sledujících.

Co vám stáž ve Správě železnic nejvíc dala?

Získala jsem spoustu cenných zkušeností v rámci kreativního procesu tvorby obsahu a správy sociálních sítí. Naučila jsem se, jak efektivně plánovat a tvořit kampaně právě podle aktuálních trendů a cílových skupin. I když jsem na práci v kolektivu zvyklá ze školy, atmosféra v našem týmu „socek“ mi práci během celé stáže jednoznačně zpríjemnila.

Co byste vzkázala uchazečům o práci u nás?

Aby šli na stáž s otevřenou myslí a chutí se rozvíjet. Je to určitě super příležitost získat praktické zkušenosti v oboru a hlavně poznat nové lidi a budovat si svou síť kontaktů do budoucna.



FOTO archiv Správy železnic

Jak hodnotíte své dočasné kolegy a práci ve Správě železnic?

Měla jsem štěstí na skvělý tým kolegů, kteří mi vždy pomohli a sdíleli se mnou své zkušenosti. Velice si cením jejich podpory, kterou jsem dostávala během celé stáže, byli mi motivací a inspirací po celou dobu.

Co plánujete po stáži? Jakým směrem byste se ráda vydala?

Po prázdninách se vrátím do Nizozemí, abych dokončila vysokoškolské studium. Vedle školy bych se chtěla zaměřit na práci v oblasti digitálního marketingu a udělat tak další krok ve své kariéře.

STÁŽISTÉ SE ZAPOJILI DO REÁLNÝCH PROJEKTŮ

Sociální sítě hýbou světem. Jsou plné inspirace, zábavy, ale i příležitostí. Například pro talentované mladé lidi, kteří se mohou stát našimi budoucími zaměstnanci. Letos svoji stáž absolvovali v oddělení interní komunikace a sociálních sítí dva studenti. Snažili jsme se jim nabídnout zajímavou pracovní náplň, ale i zapojení do reálných projektů, kdy museli vzít do ruky fotoaparát a narychlo vymyslet a zpracovat obsah. Na oddělení sociálních sítí a interní komunikace si příspěvky připravujeme sami: točíme, fotíme, graficky zpracováváme a také si píšeme texty.

Příchod do Správy železnic byl velkou výzvou

Správa železnic letos slaví dvacet let od svého vzniku. Až do dnešních dnů jsou mezi námi kolegyně a kolegové, kteří pamatují skromné začátky. Patří mezi ně i Alice Bílková, současná vedoucí oddělení bytového hospodářství z odboru prodeje a pronájmu.

TEXT **Tomáš Johánek**

Alice Bílková má jedno zajímavé prvenství, podle všech dostupných pramenů jí patří služební průkazka s nejnižším číslem, což znamená, že zažila úplné začátky. Nastoupila tedy 1. ledna 2003 poté, co se tehdejší České dráhy rozdělily do dvě nástupnické společnosti – akciovou společnost České dráhy a Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). V tu dobu už měla za sebou po absolvování dopravní fakulty v Pardubicích působení na generálním ředitelství ČD, kde se věnovala privatizaci majetku. Jelikož veškerý

drážní majetek určený k privatizaci byl převeden na SŽDC, její přestup do nové společnosti byl logickým krokem. „Osobně vzpomínám na tento moment jako na jednu velkou výzvu, ale současně i nejistotu. Na samém začátku neexistovaly jasně dané vize a návody, tvořili jsme pracovní pozice, pomáhali jsme si transformačním zákonem, dolovali rady z našeho zakladatele a postupně tak tvořili směrnice a nastavovali pravidla. Řekla bych, že to bylo velmi bujně období a vzpomínám na ně nejraději,“ říká.

Následovalo velmi hektické období, kdy se na SŽDC postupně převáděly části ČD, s nimi přicházely stovky a tisíce nových zaměstnanců, strategie společnosti se formovala a přizpůsobovala stávajícím trendům. „Naše společnost tímto nejen posilovala svůj postoj a sebevědomí, ale i konkurenceschopnost a povědomí u veřejnosti. Těší mě, když nás dnes lidé umí oddělit od ČD, a zejména když dokážou správně vyslovit náš název,“ pokračuje dále. Přitom ale připomíná, že cestující stále vnímá železnici komplexně,



FOTO autor

včetně komfortu, který je mu umožněn v samotném vlaku. „Děkuji redakci za příležitost zavzpomínat na ty hezké i těžší chvíle, které nás v našem pracovním prostředí provázely, a dále na kolegy, kteří tu už s námi nejsou. Pro naši firmu bych si v důsledku naší činnosti do dalších let přála co nejvíce spokojených cestujících a ať každého vlak vždy jede načas,“ dodává Alice Bílková.

DĚKUJEME ZA ODVEDENOU PRÁCI

Jedním ze zásadních životních zlomů pro každého zaměstnance naší státní organizace je odchod do zasluženého důchodu. Během posledních týdnů čekalo rozloučení hned pětici členů Hasičského záchranného sboru Správy železnic. Odcházejí po desítkách let strávených v náročné profesi.

Na počátku srpna si odsloužil poslední směnu Jaroslav Štveřáček z brněnské jednotky. Začínal u státních hasičů, v lednu 2007 přešel k hasičům drážním, kde zastával funkci strojníka a později i velitele družstva. Hasičskou profesi vykonával téměř 33 let. Na začátku července se s plnou parádou rozloučil Antonín Zaoral, hasič z přerovské jednotky. Svou práci u státních a později drážních hasičů vykonával s krátkou přestávkou více než 37 let. Další novopečený důchodce, František Gemsa z JPO Havlíčkův Brod, strávil u drážních hasičů 36 let. Své zkušenosti strojníka předával dál a vychoval hodně svých nástupců.



Poslední výjezd za zvuků sirén má za sebou i František Chrástek z JPO Cheb. Hasičem byl celých 36 let. V JPO Ústí nad Labem odešel do důchodu Miroslav Bozáň. Profesi hasiče začal vykonávat v roce 1985, strávil v ní tedy celých 38 let. Při posledním směně mu kolegové připravili hasičské rozloučení – zinscenovaný požár kulisy hořícího domu s následným posledním výjezdem a uhašením vzniklého požáru samotným odcházejícím zaměstnancem.

Všem zmiňovaným zaměstnancům děkujeme za jejich náročnou a odpovědnou práci a do dalších let jim přejeme zejména pevné zdraví.

V Chocni se otevřelo nové muzeum modelové železnice

Přímo v části opravené výpravní budovy choceňského nádraží vzniká nové muzeum modelové železnice zaměřené na velikost TT. Jeho cílem je mimo jiné propagace železnice jako moderního systému a zvýšení atraktivity zejména pro mladou generaci.

TEXT **Tomáš Johánek**



FOTO archiv muzea TT (2x)



Velikost TT (měřítko 1:120) byla dlouhé roky považována v modelářském světě za „Popelku z východu“. Možná proto žádné specializované muzeum této modelové velikosti zatím neexistuje. Choceňská expozice bude kromě historie, která má především nostalgický náboj, dokumentovat i technologický vývoj oboru, který poměrně věrně reflektuje pokrok společnosti od 2. poloviny 20. století. Důležitým posláním je zábavnou a edukativní formou probudit zájem o železnici a technické obory u dětí

a mladých lidí. Spolek Muzeum TT modelů, který expozici zřizuje a provozuje, byl založen loni. Jeho členská základna je mezinárodní.

Záměr zřídit muzeum modelové železnice vznikl v hlavě současného předsedy spolku Petra Novotného již v roce 2007. Od té doby sbírá systematicky artefakty, jež mají vztah k tématu. Zároveň byl hledán vhodný prostor k pronájmu. Jako příhodné se ukázalo bývalé ČD centrum v přízemí pražského křídla nádražní budovy v Chocni. První část expozice

byla otevřena v červenci letošního roku, kompletně hotovo by mělo být během následujících čtyř let. K dispozici je nyní 10 výstavních boxů z plánovaných 42, k dispozici návštěvníkům jsou segmentové kolejiště zobrazující typickou českou lokálku, malý sál s expozicí modulové oblasti železničního modelářství či dvě statická historická kolejiště. Otevřeno je zatím pouze po předchozí telefonické objednávce nebo ve dnech otevřených dveří.

Více informací na muzeumtt.cz

Do Benešova se sjedou nejen unikátní parní krasavice

V polovině září přivítá středočeský Benešov již čtvrtý ročník Festivalu parních lokomotiv. Centrem dění bude místní depo, které má pronajato spolek Posázavský pacifik a které bude hostit řadu unikátních parních, motorových i elektrických lokomotiv a motorových vozů.

TEXT **Tomáš Johánek**

Vše odstartuje v pátek 15. září jízdou protokolárního vlaku z pražských Vršovců. V jeho čele bude dvojice parních lokomotiv z doby rakousko-uherské monarchie 354.7152 a 310.23. V sobotu i neděli bude probíhat oblíbené otáčení lokomotiv na točně. Hlavní částí programu festivalu ale budou zvláštní parní i motorové vlaky, které vyrazí na tratě v okolí Benešova. Pojede se například do Sedlčan,

Ledečka, Prahy či do Zruče nad Sázavou. Po dobu festivalu bude vypraveno přes 30 zvláštních vlaků. Jezdit se bude od rána do večera.

Pro labužníky bude na sobotu 16. září připraveno noční focení. Parní lokomotivy se připraví na točně, motorové kousek opodál a počká se na západ slunce. Kdo už noční focení zažil, ví, že se jedná o skvělou

příležitost, kdy si může vyfotit lokomotivu v depu v době, kdy jsou zde hlavně fotografové a železniční fandové. Lokomotivy jsou v přirozeném prostředí, bez davů a rušivých vlivů. Festival vyvrcholí v neděli 17. září opět zvláštními jízdami v okolí Benešova a dalším představením strojů na točně.

Více informací na festivalparnichlokomotiv.cz



FOTO autor (2x)



ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



TURECKO

- 11/12denní pobyty
- odlety z Prahy
- zvýhodněné termíny 31. 8.–12. 10. 2023
- snídaně, polopenze, all inclusive
- cena od 10 000 Kč



KRÉTA Stalida

- 11/12denní pobyty v oblíbeném hotelu NIKO ELEN
- odlet z Prahy
- snídaně (možnost dokoupení polopenze)
- cena od 10 000 Kč

OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚRADU

Opatření k zajištění bezpečnosti
Drážní úřad ve spolupráci s MD zpracoval pro letošní rok plán opatření k zajištění bezpečnosti provozování celostátních a regionálních drah a provozování drážní dopravy na nich. Opatření směřují k naplnění společných bezpečnostních cílů železničního systému podle předpisu EU.

Navržená opatření vycházejí z analýzy závěrů a bezpečnostních doporučení z šetření mimořádných událostí na železnici z let 2017 až 2023.

Soubor pokrývá všechny rizikové elementy sektoru:

- Vzhledem k vysokému počtu osob sražených vlakem je třeba se zaměřit na ztížení přístupu veřejnosti do míst, která přístupná nejsou, a to hlavně v železničních stanicích.
- Ve vztahu k cestujícím ve vlacích je nutné prověřit postupy vedoucí ke kontrole správného uzavření nástupních dveří drážních vozidel.
- U strojvedoucích je cílem rozšířit obsah jejich znalostí a dovedností pro řízení drážního vozidla pomocí praktického výcviku na simulátorech. Na nich si mohou vyzkoušet nestandardní a v běžném provozu zřídka se vyskytující situace, zlepšit „netechnické“ dovednosti, jako je zvládnutí stresu, rozhodování a týmová práce.
- U železničních přejezdů je nadále nutné pokračovat v jejich rušení, resp. v doplňování závorových břevů.