

MODERNÍ ŽELEZNICE

ŘÍZENÍ PROVOZU
na VRT bude
jednodušší

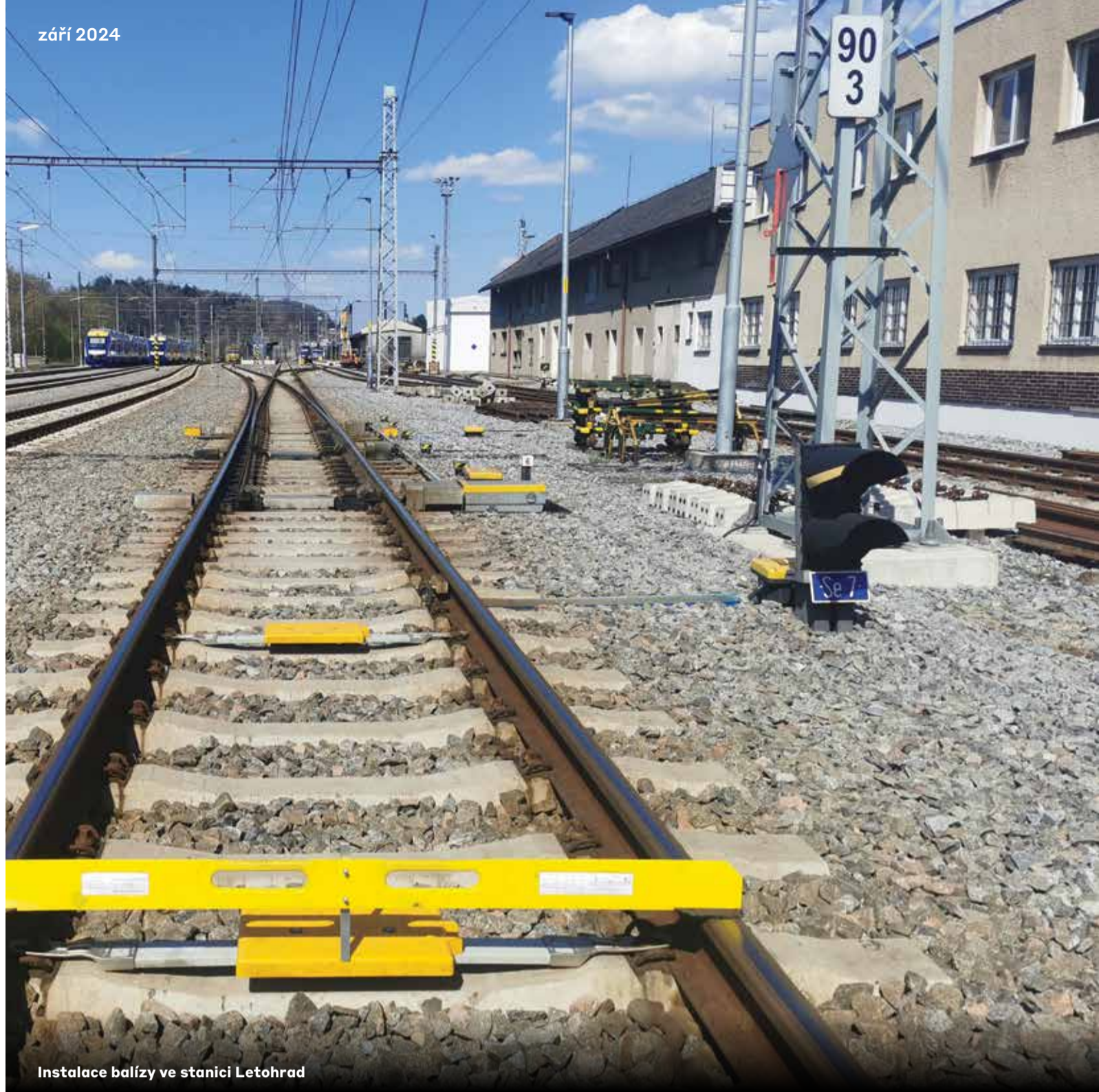
02

NA MODERNIZOVANOU
trať v Kladně se
po roce vrátily vlaky

04

PŘEROVŠTÍ HASIČI
se chystají
na bateriové vlaky

06



Instalace balízy ve stanici Letohrad

Odstartoval nejambicióznější projekt v historii české železnice

Od 1. srpna musí dopravci, jejichž vozidla mají příslušnou palubní jednotku a řídí je proškolený strojvedoucí, jezdit na tratích s instalovaným systémem ETCS výhradně v režimu této revoluční novinky. Plánovaný výhradní provoz pak odstartuje na počátku příštího roku.

TEXT Tomáš Johánek

Zavedení ETCS na českou železnici je podle ředitele Drážního úřadu Jiřího Koláře nejambicióznějším projektem v její historii. Stejný názor má i generální ředitel naší organizace Jiří Svoboda, který prý ještě nezažil obtížnější úkol. Po spuštění výhradního provozu ETCS na hlavních tratích v lednu příštího roku pojedou měsíčně pod dohledem evropského zabezpečovače zhruba 50 000 vlaků. Z pohledu největších kilometrů a odvezených tun zboží to bude představovat 42 procent všech provozních výkonů na celé síti Správy železnic. K plánovanému zavedení výhradního provozu pod dohledem jednotného evropského zabezpečovače dojde postupně během čtyř týdnů v lednu příštího roku. Celkem se bude

využívat na 622 kilometrech nejvýznamnějších železničních koridorů u nás. Konkrétně jde o tratě Česká Třebová – Olomouc – Dluhonice – Prosenice/Přerov (od 1. 1. 2025), Břeclav – Bohumín (od 8. 1. 2025), Česká Třebová – Adamov, Modřice – Břeclav (od 15. 1. 2025) a Praha – Běchovice – Pardubice – Česká Třebová (od 22. 1. 2025).

PROŠKOLIT SE MUSÍ STROJVEDOUČÍ I DISPEČEŘI

Pod dohledem ETCS budou jezdit stovky vozidel, proškolit se musí více než 1000 strojvedoucích. Znalosti systému budou potřebné také u 500 dispečerů z centrálních pracovišť v Praze a Přerově a u pohotovostních výpravčích, kteří budou připraveni řídit provoz přímo

ve stanicích. „Určitě minimálně na začátku vzrostou na dispečery nároky, budou se muset naučit nové úkony a také reagovat na případné výpadky systému,“ říká ředitel CDP Přerov Petr Novák (více v rozhovoru na straně 2). K ověřování správné funkce ETCS a identifikaci případných problémů se od začátku roku uskutečnilo sedm zátěžových zkoušek, během kterých se provedlo celkem 796 jízd vozidel pod dohledem evropského zabezpečovače. Ten správně zafungoval v 97,36 procentech jízd. To znamená, že k rozpadu spojení a následnému automatickému brzdění vlaku došlo v průměru jen u tří ze 100 vlaků. Poslední zkouška proběhla na konci července v úseku Praha – Běchovice – Kolín – Pardubice. Zahrnovala

BEZPROBLÉMOVÝ VÝHRADNÍ PROVOZ NA OLOMOUCKU

Ačkoli na vybraných hlavních železničních koridorech začne výhradní provoz vlaků pod ETCS teprve v lednu příštího roku, již od počátku loňského roku se jezdí v režimu tohoto evropského zabezpečovacího systému na zmodernizované trati z Olomouce do Uničova. Měsíčně po ní projede přibližně dva tisíce vlaků, aktuální průměrná dostupnost ETCS dosahuje 99,5 procenta jízd. Zkušenosti z této trati nyní pomáhají s rozjezdem ETCS na hlavních koridorech.

celkem 160 jízd vozidel, žádné nemělo problém s dostupností signálu. Systém tak fungoval správně ve všech případech.

PREZENTACE UKÁZALA FUNGOVÁNÍ SYSTÉMU

Jak systém ETCS funguje a jak se díky němu změní práce strojvedoucího, prezentovali naši kolegové na zkušební okruhu VUZ ve Velimi. V hlavní roli byla naše lokomotiva Siemens Vectron s konferenčním vozem. „Zabezpečovač ovládá strojvedoucí pomocí obrazovky, ETCS s ním komunikuje. Rychloměr zobrazuje aktuální a povolenou rychlost,“ popisuje základní prvky Tomáš

Konopáč, který má zavádění systému ETCS na českou železnici ve své kompetenci. Podle jeho slov ETCS dohlíží na práci strojvedoucího a kontroluje jízdu vlaku. Jeho rychlost přitom musí být vždy pod povoleným limitem, který se s blížícím se omezením rychlosti či návěstídem nedovolujícím další jízdu postupně snižuje. Pokud by se tak nestalo, mobilní jednotka ETCS nejprve strojvedoucího upozorní, a pokud nedojde k jeho reakci, následně aktivuje brzdy vlaku. Obrazovka také například upozorňuje na vzdálenost k omezení rychlosti či na jiné mimořádné události, které se mohou na trati před příslušným vlakem vyskytnout.



Detail balízy ETCS

SPUSTILI JSME MAPOVÝ PORTÁL PRO VRT PRAHA – DRÁŽDANY

Nový mapový portál GIS Podřipsko umožní veřejnosti aktivně se zapojit do plánování vysokorychlostní tratě spojující Prahu s německými Drážďany, konkrétně v úseku mezi hlavním městem a Lovosicemi. Je již sedmý v pořadí, který jsme spustili v rámci aktivního dialogu s veřejností k plánovanému VRT. Příjem připomínek končí 30. září 2024, ale portál zůstane přístupný pro veřejnost i po tomto datu. Více informací najdete na webu: vrtky.cz/ovlivnete-vrt.

VELMI VYTÍŽENÝ PŘEJEZD NAHRADÍ NADJEZD

Častá čekání před staženými závorami v pražské Velké Chuchli budou už brzy minulostí. Příští rok na jaře začnou stavební práce na náhradě přetíženého přejezdu novým nadjezdem. Hotovo bude na začátku roku 2027. Dokončení nadjezdu přinese výrazné zvýšení bezpečnosti silničního i železničního provozu. Po výstavbě silničního nadjezdu se ve stávající poloze přejezdu postaví bezbariérový podchod pro pěší, který bude přímo napojený na zastávku Praha-Velká Chuchle.



EVROPSKÉ FONDY POMOHOU MODERNIZACI ČESKÉ ŽELEZNICE

Deset dalších projektů na železnici podpoří EU prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility – CEF). Největší část z přiděleného balíku třetí výzvy dotačního titulu pro období 2021–2027 půjde na rozsáhlou přestavbu stanice Česká Třebová. Dotace v celkové výši 11,5 miliardy korun se naší organizaci podařilo získat také na zpracování projektu vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav, přípravu modernizace úseku z Kolína přes Mělník do Děčína nebo na další rozvoj moderního zabezpečovacího zařízení.



MODERNÍ ŽELEZNICE

Vydavatel Správa železnic, státní organizace
Adresa redakce Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Kontakt redakce@spravazeleznic.cz
Šéfredaktor Tomáš Johánek
Vedoucí projektu Kateřina Matásková
Grafická úprava Sevenart s.r.o.
Výroba a distribuce České dráhy, Tiskárna Olomouc
Náklad 5 000 výtisků měsíčně
Evidenční číslo MK ČR E 20966
Neoznačené fotografie archiv Správy železnic

Řízení provozu na VRT bude jednodušší, bude ale vyžadovat rychlejší reakce

Centrální dispečerské pracoviště v Přerově bude velmi pravděpodobně první, odkud se bude řídit provoz vlaků na dokončených úsecích VRT u nás. Nejen na specifika řízení provozu na vysokorychlostních tratích jsme se zeptali ředitele CDP Přerov Petra Nováka.

TEXT | Tomáš Johánek



Aktuálním tématem je momentálně postupné zavádění provozu vlaků pod systémem ETCS. Jak se to dotkne práce vašich dispečerů?

Určitě minimálně na začátku na ně vzroste nároky, budou se muset naučit nové úkony a také reagovat na případné výpadky systému. Každá novinka si žádá nové postupy, předpokládám ale, že se postupně tyto úkony stanou rutinou. V současné době jezdí pod ETCS přibližně 20 až 30 procent vlaků. To se změní od ledna příštího roku, kdy se bude postupně zavádět na vybraných tratích výhradní provoz. Díky ETCS bude provoz vlaků na železničních koridorech bezpečnější.

Kolik kilometrů tratí se momentálně řídí z Přerova? Budou se v blízké době zapojovat nějaké další úseky?

V současné době se z Přerova řídí 559 kilometrů tratí a 78 stanic. V nejbližších dvou letech není naplánována aktivace žádného úseku, protože kromě stanice Brno hl. n. nejsou v současné době technicky připraveny žádné traťové úseky k aktivaci do CDP. Na několika tratích ale běží projektová příprava v různých stupních rozpracování. V budoucnu se tak bude z Přerova řídit provoz například mezi Brnem a Přerovem nebo Brnem a Veselím nad Moravou. Cílový stav je zhruba 1050 kilometrů řízených tratí.

Příští rok se má začít stavět nová budova CDP Přerov. Na co ji potřebujete?

Stávající budova byla připravována v letech 2007 až 2008 na základě

NOVÁ BUDOVA NÁM UMOŽNÍ TAKÉ VÝRAZNĚ ZLEPŠIT ZÁZEMÍ PRO NAŠE ZAMĚSTNANCE A ZAJISTIT PROSTORY PRO NOVÉ TECHNOLOGIE.

dílčích zkušeností z pilotního projektu dálkového řízení úseku Přerov – Břeclav. Od té doby nastal výrazný technický a technologický rozvoj systémů pro řízení provozu a na ten je třeba reagovat. Připravujeme proto komplexní rozšíření areálu CDP Přerov. V první řadě je ve stávající budově nedostatek prostor pro umístění technologií. Technologie pro provoz některých systémů (např. ERTMS, KAC, VRT) nebyly v době projektování stávající budovy vůbec známy. Dále je nutno posílit kapacitu a zvýšit stabilitu napájení pro stávající i nové technologie, zlepšit konektivitu a zajistit požadavky na kybernetickou bezpečnost ovládacích pracovišť. Potřebujeme také nové sály pro řízení provozu na moravské části vysokorychlostních tratí. Provedeme rovněž rekonfiguraci stávajících řízených oblastí, která povede k výraznému

zlepšení ergonomických podmínek v dispečerských sálech a zlepšení pracovních podmínek pro provozní zaměstnance, včetně vzniku relaxačních a odpočinkových zón. Výstavbou nové budovy se uvolní prostor pro vznik výcvikového střediska pro dispečery, krizového sálu a dispečinku infrastruktury ve stávající budově. V neposlední řadě dojde k posílení ochrany a zlepšení parametrů objektové ochrany areálu CDP Přerov jako prvku kritické infrastruktury státu.

Bude se nová budova v použitých technologiích nějak lišit od té stávající?

Pracoviště dispečerů čeká řada vylepšení – třeba rozšíření dispečerských stolů a vlastní pracovní plochy monitorových sestav, zvětšení ploch velkoplošného zobrazení na dispečerských sálech a nahrazení zpětné projekce LED technologií. Dojde i k výraznému zlepšení konektivity a variability dispečerských pracovišť použitím technologie hardwarových přepínačů, což v budoucnu umožní

pružně reagovat na různou intenzitu provozu v průběhu dne. Technických novinek je tedy opravdu mnoho, řada z nich se bude v podmínkách Správy železnic ověřovat a schvalovat v průběhu výstavby. Nová budova je po předchozích zkušenostech dimenzována s jistou rezervou tak, aby byla schopna pojmout budoucí technické, technologické a provozní novinky po dobu dalších desetiletí.

Jak se bude lišit řízení provozu na vysokorychlostních tratích ve srovnání s konvenčními?

Jedinou výraznější odlišností v řízení provozu na vysokorychlostních tratích je soustředění dispečerů řízení provozu a dispečerů infrastruktury na jedno místo, protože při řešení provozních odchylek a mimořádností při vysokých rychlostech bude nutná daleko rychlejší interakce mezi aktuálním stavem infrastruktury a řízením provozu. Navíc vysokorychlostní trať je vybavena daleko více dohledacími zařízeními infrastruktury a tím pádem vzroste tlak na rychlost a přesnost práce dispečerů železniční infrastruktury. Naopak se nám jeví, že práce dispečera pro řízení provozu nebude tak náročná, jako je nyní, protože kolejiště VRT je podstatně jednodušší než na konvenčních tratích. Nepředpokládá se zde křížování a předjíždění vlaků, údržba a opravy budou soustředěny do noční provozní přestávky, kdy vysokorychlostní vlaky nebudou jezdit, a bude zde vysoký stupeň automatizace řízení provozu. Jinými slovy, vzroste význam práce infrastrukturních dispečerů a bude rozhodovat rychlost komunikace s řízením provozu, proto musí sedět všichni pospolu. Naopak vzroste zatížení řídicích dispečerů na konvenčních tratích, protože v rámci sjezdů z VRT a zejména železničních uzlů budou muset absorbovat nárůst provozu vysokorychlostních vlaků. A na tuto skutečnost nové dispečerské sály dimenzujeme.

ING. PETR NOVÁK

Ředitel CDP Přerov

Narodil se v roce 1971. Po absolvování Střední průmyslové školy v Břeclavi vystudoval obor Provoz a ekonomika železniční dopravy na Vysoké škole dopravy a spojů v Žilině. Po jejím dokončení nastoupil v roce 1994 k Českým drahám jako výpravčí. Od roku 2001 působil na pozici náměstka přednosty stanice Otrokovice, o dva roky později se stal jejím přednostou. V letech 2005 až 2008 byl vrchním přednostou UŽST Otrokovice. V následujícím období zastával pozice ředitele RCP Ostrava a OŘ Olomouc, od roku 2013 je ředitelem CDP Přerov.

Rozšiřujeme nabídku služeb na nádražích!

Nádražní budovy dnes rozhodně neslouží jen svému původnímu účelu. Kromě standardních kaváren a obchodů se v nich objevuje i řada méně obvyklých zařízení, jako jsou lékařské ordinace, veterinární kliniky nebo pobočky úřadů.

Nejnovejším příkladem jsou nové prostory pro policejní hlídky, které vznikly ve zrekonstruované nádražní budově v Českých Budějovicích. Na nádraží v Hradci Králové se nachází nově rozšířená oční ordinace, zdravotní péči domácím mazlíčkům potom poskytují veterinární ordinace v Sedlčanech či Opavě. Snahou přizpůsobit stanice potřebám místních komunit je i suterénní prostor pardubické nádražní budovy, kde namísto bývalého kina Sirius vznikl multifunkční sál.

Ve stanici Choceň se loni otevřelo Muzeum TT modelů, které nabízí jedinečný pohled na historii železničních modelů a je ideálním místem pro rodiny s dětmi. Zajímavostí je také taneční škola v Kralupech nad Vltavou, která nabízí kurzy pro různé věkové skupiny a přispívá k obohacení kulturního života města, nebo zázemí v Hronově, které využívá tamní Dům dětí a mládeže pro zájmové aktivity mladých třeba při přípravě výstavy železničních modelů.



Hlavní nádraží v Mladé Boleslavi získá moderní zázemí

Cestující v Mladé Boleslavi se mohou těšit na příjemné prostředí, které jim poskytne zcela nová budova na tamním hlavním nádraží. Uvnitř objektu se bude nacházet moderní odbavovací hala s pokladnami a veřejnými toaletami.

Nevyhovující stávající budovu v důležité přestupní stanici nahradí nový jednopodlažní objekt, který nabídne cestujícím veškerý potřebný komfort a bude plně bezbariérový. Jeho výrazným prvkem budou přesahy, které poslouží jako zastřešení přilehlého nástupiště, zastávky autobusu a stojanů na kola nebo jako markýza nad vstupy do budovy.

Veřejně přístupné prostory v přízemí bude tvořit vestibul s čekárnou, pokladnami

a veřejnými toaletami. Cestující zde budou mít k dispozici moderní vybavení a nový orientační a informační systém. Uvnitř budovy se bude dále nacházet regionální dispečerské pracoviště Správy železnic a další provozní a technologické místnosti. V místě stávajícího objektu vznikne parkoviště, cyklisté budou moci využít stojany na kola. Stavební práce se plánují od února příštího roku do jara 2026.

Jihlava dostane moderní městské nádraží

Městské nádraží v Jihlavě zcela změní svou podobu. Vzniknou nová nástupiště, na která bude přístup podchodem. Dosluhující nádražní budovu nahradí nový objekt, který bude zároveň sloužit jako zázemí nově vybudovaného dopravního terminálu.

Pohodlný a rychlý nástup do vlaků zajistí dvě moderní nástupiště. Pro bezpečný přístup cestujících se vybuduje podchod, který navíc povede pod celým kolejištěm až do Mostecké ulice. Schodiště na nástupiště vždy doplní výtah.

V místě stávající nádražní budovy vznikne okružní křižovatka. Pro novostavbu, která ji nahradí, se využije prostor po zrušených

kolejích. V přízemí se bude nacházet společná příjezdová a odjezdová hala, první patro bude tvořit čekárna pro přestupující cestující. Hotovo bude v roce 2026. V přednádražním prostoru vybuduje město Jihlava dopravní terminál. Vzniknou zastávky MHD a linkové autobusové dopravy, dále parkoviště P+R s 68 místy a komunikace propojující jednotlivé části terminálu včetně okružní křižovatky.



Hranice získají nové nádraží od švýcarských architektů

Vítězem architektonicko-urbanistické soutěže na novou budovu nádraží Hranice na Moravě se stalo švýcarsko-české konsorcium Nemeč Taller Architektur, které tvoří architekt Lukáš Taller a projektant dopravních staveb Miroslav Vondřich.

Jejich projekt zaujal porotou elegantním designem a schopností přizpůsobit se budoucím dopravním potřebám města. Nové nádraží se stane klíčovým přestupním bodem pro dálkovou, příměstskou i individuální dopravu. Bude sloužit jak současné konvenční železnici, tak vysokorychlostním vlakům. To umožní i snadnější spojení dálkovými

rychlíky od Olomouce přes Valašské Meziříčí a Vsetín až na Slovensko.

Současné nádraží se nachází uprostřed kolejiště, což komplikuje jeho rozšíření a modernizaci. Nová budova se proto postaví na jiném místě v rámci stávajícího areálu, aby mohla vyhovět požadavkům na delší nástupiště i bezpečnější přechody pro cestující.

Na modernizovanou trať v Kladně se po roce vrátily vlaky

Přestavba železnice napříč největším středočeským městem míří do finále. Během srpna postupně vyjely vlaky na obě nové koleje mezi kladenským hlavním nádražím a stanicí Kladno-Ostrovec. Nyní zbývá hlavně postavit novou nádražní budovu a realizovat dokončovací práce.

TEXT Tomáš Johánek



Rekonstrukce traťového úseku z Kladna do Kladna-Ostrovce začala v listopadu 2022 a je součástí celého souboru staveb, které postupně zmodernizují železniční spojení centra Prahy s Kladnem a napojí tuto trať na Letiště Václava Havla. Stavbaři v centru Kladna provedli kompletní sanaci železničního spodku a svršku a vybudovali nové mostní objekty. Ve stanici Kladno už jsou v provozu dvě moderní ostrovní nástupiště, další bude u nové nádražní budovy. Nová nástupiště jsou také na zastávce Kladno město a ve stanici Kladno-Ostrovec. U zastávky Kladno město vznikl nový dopravní terminál, vlaky jsou zde

ideálně napojeny na autobusovou dopravu. Podle náměstka ředitele Stavební správy západ Petra Koláře zbývá dokončit ještě celou řadu, přednost však dostal co nejrychlejší návrat vlaků na velmi vytiženou trať.

FREKVENTOVANÉ PŘEJEZDY NAHRADILY PODJEZDY

Významnou změnou oproti minulosti je náhrada frekventovaných přejezdů podjezdy. Ten první v ulici Petra Bezruče slouží motoristům, cyklistům i pěším od poloviny května, druhý ve Wolkerově ulici se ještě staví. V polovině příštího roku se také dokončí podchod ve stanici Kladno, práce na nové nádražní

budově a celém přednádraží včetně parkoviště P+R potrvají do konce roku 2026. Významným objektem bude také nový podchod v lokalitě Sletišť, který v budoucnu propojí zimní stadion s přilehlým areálem. Přístup na zastávku Kladno město je přímo z rozšířeného mostu Československé armády, na kterém jsou zastávky autobusů. Nový podchod se dokončuje také ve stanici Kladno-Ostrovec.

ELEKTRICKÝ PROVOZ ZAČNE NEJDŘÍVE NA TRATI DO KRALUP NAD VLTAVOU

Projekt zahrnuje také výstavbu trojového vedení a napájecí stanice, jejich zprovoznění ale bude záviset

na dokončení modernizace navazujících úseků z Prahy-Vešlavína. Samotné kladenské nádraží se tak velmi pravděpodobně dočká příjezdu prvního elektrického vlaku od Kralup nad Vltavou, protože se zde chystá projekt prosté elektrizace. Momentálně se také projektuje nová nádražní budova ve stanici Kladno, a to na základě návrhu od architekta Jakuba Cíglera. „Příští rok v lednu bychom rádi vypsali tendr na zhotovitele budovy a rádi bychom měli hotovo do konce roku 2026,“ připomíná ředitel Stavební správy

západ Petr Hofhanzl. Náměstek generálního ředitele naší státní organizace pro modernizaci dráhy Mojmir Nejezchleb pak shrnuje přínosy celé stavby: „Celá trať byla zdvojkolejněna a v budoucnu projde ještě elektrizací, zvýšila se její propustnost, vyšší bude také rychlost vlaků. Vybudování nových nástupišť s bezbariérovým přístupem zvýší bezpečnost pohybu cestujících, v neposlední řadě došlo k propojení železniční a autobusové dopravy vytvořením přestupního terminálu na zastávce Kladno město.“

Unikátní stroj zvládl opravu trati za pět pracovních směn

V rámci rekonstrukce trati mezi Prostějovem a Olomoucí proběhla výměna kolejového roštu společně se strojním čištěním šterkového lože, opravou mostních objektů a lokální opravou trakčního vedení. Opravily se i přejezdy a nástupiště ve stanici Vrbátky a na zastávce Kraličky.

TEXT Martin Rell, Miroslav Volek

Z důvodu maximálního zkrácení času potřebného pro provedení celkové obnovy tratě v úseku dlouhém 6,2 kilometru byla nasazena strojní linka RUS 1000 S. Ta pracovala v traťové koleji Vrahovice – Vrbátky a Vrbátky – Blatec, výměnu kolejí i strojní čištění zvládla za pět pracovních směn. Strojní linka dokáže provést výměnu kolejového roštu za nový (pražce, kolejnice), strojní čištění a nulté podbití v jednom pojezdě a tím zkrátí časovou náročnost

těchto prací na minimum a dodržet tak harmonogram stavby včetně garance kvality provedených prací.

V nepřetržité výluce se kromě prací na železničním svršku prováděla oprava dvou mostů, nástupišť v železniční stanici Vrbátky a na zastávce Kraličky, opravilo se zabezpečovací zařízení a provedla se úprava svahů včetně vysečení porostů podél opravovaného úseku.

Samotné nasazení strojní linky RUS 1000 S proběhlo v úzké

koordinaci se strojním oddělením mateřské firmy Swietelsky v rakouském Fischamendu. Osádku tvoří 25 strojníků. Samotný stroj má délku přes 170 m a váží 674 t. Spolu s doprovodnými vozy ke stroji je linka dlouhá 330 m a soupravu dále doplňují speciální plošinové vozy na pražce (nově vkládané a původní vyzískané), takže celková délka nasazeného kolosu činí přes 800 m. Tato jedna z nejvýkonnějších strojních linek tohoto druhu



zvládne v denní směně provést komplexní obnovu 1200–1600 m koleje.

Nasazení těchto typů strojů se jeví výhodné na budoucí plánované cyklické údržby hlavních koridorových

trati v rámci souvislých oprav, tzv. prostých rekonstrukcí, za účelem zkrácení potřebných výlukových časů včetně možnosti zachování provozu na sousední koleji při zavedené dočasné pomalé jízdě.

Vodárna na východním nádraží v Opavě dostala šanci na druhý život

Opava, tehdy hlavní město Rakouského Slezska, usilovala o napojení na železnici již ve 30. letech 19. století v době přípravy stavby Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB) z Vídně do Bochnie v tehdejší Haliči.

TEXT **Marek Binko**

Protože privilegium vydané KFNB 4. března 1836 zahrnovalo i povinnost výstavby odbočky do Opavy, a to v termínu do 20 let od jeho vydání, byl pravidelný provoz mezi Svinovem na hlavní trati KFNB a Opavou zahájen 17. prosince 1855. V roce 1872 byla připojena Moravsko-slezská centrální dráha (MSCB) z Olomouce a Krnova, ale původní nádraží sloužilo až do počátku 90. let 19. století, kdy bylo výrazně přestavěno současně se zapojením tratě do Horního Benešova. Výpravní budova byla značně rozšířena, původní výtopyna s vodárnou byla nahrazena novými objekty.

Nový věžový vodojem byl postaven v roce 1892, a to podle typového plánu KFNB. Stavba z režného zdiva, vysoká 15 metrů, měla v patře tři ocelové nádrže o celkovém objemu 33 m³. Voda byla jímána ze studny vedle vodojemu čerpadlem poháněným parním strojem umístěným v přízemí. Pro odvod spalin sloužil oblý cihlový komín navazující na dnes již neexistující kotelnu vedle vodojemu. Protože voda ze studny byla příliš tvrdá, bylo na konci 20. let zahájeno čerpání vody z řeky Opavy. Později bylo pro případ nedostatku vody zřízeno i napojení na městský vodovod. V době druhé světové války byla kapacita vodojemu navýšena zřízením dvou



FOTO autor

Moderní železnice

ocelových nádrží o celkovém objemu 90 m³ v nově postaveném patře. Výška budovy vzrostla o tři metry, zároveň byl celý vodojem omítnut a ztratil tak původní vzhled. V této podobě pak dosloužil v 70. letech spolu s koncem provozu parních lokomotiv.

Po desetiletích chátrání koupila vodojem opavská firma Unicont a spolu s obecně prospěšnou společností VOVO – Vodárenská věž Opava se jej podařilo v letech 2015 až 2016 rekonstruovat včetně přízemní dostavby. Ude o příklad velmi zdařilé konverze industriální architektury, jejímž novým využitím je kulturně-umělecký prostor KUPE s kavárnou, galerií

i stáloú expozicí předního českého výtvarníka Kurta Gebauera, rodáka z blízkého Hradce nad Moravicí, jehož umělecká instalace Průlet komínem zaujme již z dálky. Součástí kavárny je i stoletý klavír hudebního skladatele Ilji Hurníka věnovaný jeho manželkou. Vodojem i komín jsou společně s výpravní budovou chráněny od roku 2004 jako kulturní památka, přičemž v roce 2012 do seznamu památek přibýly ještě dva vodní jeřáby od firem Kärtner Maschinenfabrik a Krauswerk Neusalz umístěné v kolejišti depa. V blízkosti vodojemu se také nachází historický staničník s nápisem: 290 Kilom von Wien.

Co se děje v regionech

ŽELEZNIČNÍ MOST V ČESKÉ SKALICI PROŠEL KOMPLEXNÍ OPRAVOU

V nedávné době prošel železniční most v České Skalici zásadní opravou, která přispěla k bezpečnějšímu a spolehlivějšímu provozu. Zahrnovala několik klíčových zásahů, které zajistily prodloužení životnosti a funkčnosti mostu.

Hlavním důvodem opravy mostní konstrukce byla výměna dožilých železobetonových říms a obnova hydroizolace po celé délce mostu. Tento krok byl zásadní pro ochranu konstrukce před vlivy počasí. Spolu s tím byla provedena i oprava odvodnění. Proběhla sanace všech stávajících betonových částí mostu a bylo usazeno nové zábradlí. Součástí oprav byla i repase a obnova protikorozní ochrany ložisek včetně jejich podlití, aby byla zajištěna stabilita a bezpečnost mostu.

Součástí stavby byly i rozsáhlé opravné práce na železničním svršku v přílehlém směrovém oblouku. Proběhlo čištění štěrkového lože, při kterém došlo k požadovanému snížení nivelety koleje, dále snesení kolejového roštu, dotěžení zbylého štěrkového lože, vyčištění plochy pro pokládku hydroizolace, výměně krycích plechů příčných a podélných spár, izolaci mostovky a předpolí, následnému zásyvu štěrkovým ložem a pokládce kolejového roštu. Posledním krokem byla úprava geometrické polohy koleje v celém přílehlém směrovém oblouku.



OPRAVNÉ PRÁCE NA BECHYŇCE PRO LETOŠNÍ ROK SKONČILY

Správa tratí České Budějovice dokončila letošní opravné práce na trati mezi Tábořem a Bechyní známé jako Bechyňka. V první etapě stavby bylo opraveno celkem sedm z celkových 11 úseků trati v celkové délce přibližně dva kilometry.

Proběhla výměna stávajících vyžilých dřevěných a betonových pražců za pražce nové, betonové s pružným bezpodkladnicovým upevněním a pražce ocelové tvaru Y. Ty se využívají v obloucích s malým poloměrem. Nové jsou také kolejničky, současně se v opravovaných úsecích zřídila bezstyková kolej.

Jedná se o zkušební úsek, kde se budou ověřovat izolační stavy kolejového roštu s použitím ocelových pražců v kombinaci se stejnosměrnou trakcí. Opraveny byly rovněž tři železniční přejezdy (P6299, P6308 a P6318). U nich se vyměnil železniční svršek v místě přejezdu, nová je i samotná přejezdová konstrukce.



OPRAVENOU NÁDRAŽNÍ BUDOVU V TEPLICÍCH OZDOBILY PALMY

Severočeské Teplice se mohou pyšnit tím, že jako jediné lázeňské město v republice mají svou botanickou zahradu. Její ředitel Petr Šíla přišel s myšlenkou zvelebit a pozvednout lázeňský život ve městě rozmístěním květináčů s palmami. Několik jich zamířilo také na zdejší nádraží.

„Nevycházeli jsme ovšem z ničeho nového, protože již v minulosti byly palmy na nástupišti teplického nádraží přítomny. Avšak z této tradice sešlo a my jako botanická zahrada jsme ji obnovili,“ říká Petr Šíla. Jedná se o palmy druhu trachycarpus žíněný (Trachycarpus fortunei). Ty pocházejí ze střední a severovýchodní Číny a jsou to jedny z mála mrazuvzdorných a velmi odolných palem. Na zimu se ale budou muset schovávat do bezmrazé místnosti.

Zálivku palem zajišťují pracovníci Správy železnic. Zpravidla jednou týdně dochází na kontrolu pracovník botanické zahrady, který zkontroluje, zdali je všechno v pořádku a palmy něco nepotřebují.

SPRÁVY TRATÍ OPRAVILY ZA PŮL ROKU 29 PŘEJEZDŮ

V rámci opravných prací opravily v prvním pololetí letošního roku Správa tratí České Budějovice a Správa tratí Plzeň 29 přejezdů. Na území spravovaném Oblastním ředitelstvím Plzeň bylo ve stejném období celkem 10 přejezdů zrušeno.

Za zmínku stojí zejména oprava šestikolejného přejezdu v Písku, frekventovaného přejezdu v Holýšově či rovněž velmi dopravně zatíženého přejezdu na silnici první třídy před stanicí Doňov, kde Správa tratí České Budějovice osadila plastbetonovou přejezdovou konstrukci pro nejvyšší zatížení. Dále se opravilo například sedm přejezdů na trati Březnice – Blatná, šest v úseku Sedlice – Radomyšl a tři mezi Tábořem a Bechyní. Ve většině případů došlo k výměně přejezdové konstrukce, někdy i konstrukce železničního svršku, a k opravě odvodnění.



**PARDUBICE HLAVNÍ NÁDRAŽÍ
5. června**

V nočních hodinách projel v Pardubicích Ex 1021 odjezdové návěstidlo S1a s návěstí Stůj, řízl výhybku č. 11 a čelně se srazil s nákladním vlakem Nex 41340. Při srážce byli 4 cestující usmrceni, dalších 23 bylo zraněno, se zraněním skončil i strojvedoucí nákladního vlaku. Škoda byla předběžně vyčíslena na 111 milionů Kč.

**MILOVICE
9. června**

Odpoledne projel Os 25365 v Milovicích cestové návěstidlo Sc2 s návěstí Stůj, narazil do zarážedla kusé koleje a vykolejil. Část zarážedla po nárazu odlétla a poškodila zaparkovaný automobil. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,8 milionu Kč.

**RYCHNOV U JABLONCE
NAD NISOU
15. června**

V Rychnově u Jablonce nad Nisou vykolejila odpoledne na výhybce č. 2 motorová jednotka řady 845 na Os 5414. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,2 milionu Kč.

**HOLUBICE – ROUSÍNŮV
27. června**

Dopoledne ve stanici Holubice projel služební vlak 52199 odjezdové návěstidlo S1 a na traťové koleji ve směru na Rousínov se srazil s nákladním vlakem Pn 54035. Lehce zraněn byl strojvedoucí nákladního vlaku, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,9 milionu Kč.

**RUDÍKOV – BUDIŠOV
U TŘEBÍČE
7. července**

V podvečerních hodinách se na přejezdu mezi stanicemi Rudíkov a Budišov u Třebíče střetli Os 24915 s nákladním autem Scania a jeho přívěsem. Při střetnutí byl zraněn jeden cestující. Přejezd je zabezpečen výstražnými křížky. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,57 milionu Kč.

**DĚČÍN
12. července**

Dopoledne v obvodu dolního nádraží stanice Děčín východ vykolejila za jízdy sunutého posunového dílu lokomotiva řady 186 na výhybce č. 6XA. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 21,5 milionu Kč.

**LEDNICE – POŠTORNÁ
12. července**

Mezi dopravními Lednice a Poštorná vykolejil osobní historický vlak 4583. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 2 miliony Kč.



Přerovští hasiči se chystají na bateriové vlaky i provoz na VRT

Přerov je jedním z nejdůležitějších železničních uzlů u nás, protínají se v něm tranzitní koridory, jezdí tudy vlaky křižující Evropu. Není tedy divu, že už více než 70 let zde sídlí drážní hasiči. Ty dnešní, pod hlavičkou naší organizace, čekají nové výzvy.

TEXT | Tomáš Johánek

Nezápadná cihlová budova na zhlaví osobního nádraží v sobě skrývá nejmodernější hasičskou techniku. Právě zde sídlí jedna z jednotek Hasičského záchranného sboru Správy železnic, které velí Ondřej Kovács. Má pod sebou celkem 36 hasičů sloužících na tři směny. Jejich rajón je vskutku rozsáhlý – sahá od rovinaté Hané až k hornatým hranicím se Slovenskem, k Šumperku, na hranici Jeseníků a k Uherskému Hradišti. Sousední jednotky jsou v Brně, Ostravě a České Třebově. Nutno zdůraznit, že Přerov je nejen důležitou železniční křižovatkou, ale také dálniční. To hasičům ulehčuje jízdu k mimořádným událostem. „Až se dostaví zbývající část dálnice, budeme schopni být do hodiny na jakémkoli místě našeho regionu,“ říká Ondřej Kovács. Komplikací jsou zejména v zimním období kopce na severu a východě, řidiči hasičských vozidel jsou ale na ztížené podmínky již zvyklí.

SOUČÁST JEDNOTEK IZS

Drážní hasiči mají svou specifickou činnost zaměřenou na železnici, nicméně bývají také součástí jednotek IZS, v případě potřeby vyjíždějí i k požárům nebo například k silničním nehodám. Nejinak tomu je i v Přerově. Ten má ale jednu zvláštnost – státní a drážní hasiči sídlí na opačných koncích dnes velmi obtížně průjezdného města. Naši hasiči tak často přijíždějí k zásahům jako první. „Občas soutěžíme se státními hasiči, kdo bude u události první,“ pokračuje s nadsázkou přerovský velitel.

VE VÝBAVĚ TANK I DRON

Přerovští drážní hasiči patří mezi čtyři jednotky v celé republice, které mají ve své výbavě vyprošťovací tank VT 72. Daleko využívanější je však vyprošťovací automobil Scania, jeho využití je velmi univerzální. Nechybí zde mimo jiné ani nakolejovací kontejner. Ten se,



jak už z jeho názvu vyplývá, používá k nakolejování podvozků, které se ocitnou mimo koleje. Poslední novinkou je pak dron, který slouží pro monitorování situace v místě mimořádné události. „Díky dronu toho vidíme daleko více, navíc nám umožňuje mít větší přehled a šetří čas,“ pokračuje Ondřej Kovács.

VÝZVOU JSOU VRT I BATERIOVÉ VLAKY

Naše kolegy z Přerova čeká v blízké době příprava na zásahy na vysokorychlostních tratích, které se již brzy začnou stavět,

a VRT Moravská brána bude patřit mezi první úseky. „Momentálně řešíme specifika zásahů na VRT, zatím přesně nevíme, jak se budou lišit,“ pokračuje Kovács. Daleko bližší je další novinka, a sice výjezd bateriových vlaků, které se objeví i na tratích v oblasti působnosti přerovských hasičů. Tyto vlaky vyžadují speciální techniku hašení v případě požáru. „Největší komplikací bude to, že u bateriových vlaků jsou baterie na střeše. Bude se muset změnit technologie hašení, nevíme zatím, jak se k bateriím dostaneme,“ dodává.



Zveřejnili jsme již třetí Zprávu o udržitelnosti

Naše organizace se v roce 2021 začala systematicky věnovat výkaznictví o udržitelnosti s ohledem na požadavek hodnotit a vykazovat dopady naší činnosti a investic v oblasti životního prostředí, sociálních vztahů, společenské odpovědnosti a správy a řízení (ESG).

TEXT | Roman Štěrba

Výsledkem této činnosti jsou pravidelné Zprávy o udržitelnosti, které dokládají, že se kromě odpovědné péče o železnici dlouhodobě věnujeme i širší roli ve společnosti. Investice směřují do obnovitelných zdrojů energie, rozvoje propojení na jiné dopravní módy pro přepravu cestujících i nákladu, proaktivně vytváříme podmínky pro inovace a sázíme na udržitelnost své činnosti.

Momentálně již připravujeme zprávu další, která bude vycházet z nového závazného právního rámce EU stanoveného Evropskými standardy výkaznictví o udržitelnosti (ESRS) a taxonomií EU v organizaci. Základem standardů ESRS je princip dvojí materiality. V rámci tohoto principu společnosti musí zveřejňovat nejen to, jak aktivity z oblasti udržitelnosti ovlivňují jejich vlastní výkon

a postavení, ale také informace o tom, jaký má jejich činnost celospolečenský dopad.

Nedílnou součástí plánu EU na dosažení uhlíkové neutrality do roku 2050 je Zelená dohoda pro Evropu. Jedním z nástrojů této dohody je taxonomie EU. Jedná se o klasifikační systém udržitelnosti, který převádí cíle EU v oblasti klimatu a životního prostředí do podoby kritérií pro udržitelné podnikání. Aby byl projekt a činnost v souladu s taxonomií (tzn. opravdu udržitelný), musí významně přispívat k jednomu z těchto cílů v oblasti životního prostředí a nesmí způsobovat výrazné škody z hlediska ostatních pěti cílů.

Zpráva o udržitelnosti je stejně jako její předchůdkyně k dispozici na webu Správy železnic, konkrétně na adrese: <https://www.spravazeleznic.cz/esg>.



Studentský program vám zajistí nejen náskok v profesní kariéře

Už jste slyšeli o studentském programu Správy železnic? Věděli jste, že si můžete měsíčně polepšit až o 7500 korun a k tomu získat náskok v profesní dráze před ostatními studenty? Že se není čeho bát, pokud máte zájem o svět železnice, ví Jakub Sokol.

TEXT | **Eva Rubešová**

Naše organizace si pro talentované středoškoláky a vysokoškoláky z celé ČR připravila zajímavý motivační program. Cílem je vtáhnout mladé lidi do změny vnímání české železnice. O studenty se v programu starají mentoři (pověřeni zaměstnanci Správy železnic), kteří jim „otevívají dveře“ – provázejí je organizací, seznamují s odborníky nebo jim poskytují konzultace například během zpracování závěrečné práce. „Pro svoji bakalářku jsem si vybral téma Vývoj potřeb cestujících na osobních nádražích a vliv covidu-19. Garantem byl Alex Bém, který se mnou prošel celým procesem psaní. Jsem rád, že tak mohla vzniknout práce, která neskončí v šuplíku nebo zaprášená v domácí knihovně,“ popisuje svoji zkušenost Jakub Sokol, student pardubické Dopravní fakulty Jana Pernera, výpravčí a účastník studentského programu Správy železnic v jedné osobě.

V motivačním studentském programu je Jakub od 2. ročníku a pokračuje v něm také po úspěšném absolvování bakalářského stupně. Kromě toho právě skládá autorizační zkoušky do nové

stanice a plní si postupně svůj sen. Jak vypadá cesta do studentského programu, popisuje Jakub s jistou nadsázkou: „Nejdříve jsem musel projít osobním pohovorem na HR, kde mě proklepli, zda se jim vůbec hodím. Podle oboru studia mě zařadili do úseku řízení provozu a přidělili mi mentora Jana Ploce z CDP Praha, který mě má na starosti a zadává mi úkoly. Naposledy jsem

se podílel například na vytvoření online zábavných kvízů z oblasti řízení provozu, částečně šlo o předpisy SŽ D1 část první nebo Z1.“

Vedle plnění úkolů mentorů mají studenti v programu roli ambasadorů Správy železnic na svých školách a na brandových a eventových akcích organizace. Jakub Sokol se již účastnil například Rail Business Days v Ostravě, veletrhu

pracovních příležitostí Kontakt a v poslední době také Rodinného dne se Správou železnic v Pardubicích. Přidejte se k Jakubovi a dalším 20 vybraným studentům z celé ČR i vy a zažijte železnici jinak. Pro více informací o studentském programu pište na studenti@spravazeleznic.cz nebo navštivte náš web spravazeleznic.cz/studenti.



Dopravní kanceláři v Horních Heršpicích vládne dobrodruh

Výpravčí z brněnských Horních Heršpic Martin Černý má za sebou pestrou pracovní minulost. Na dráze vystřídal celou řadu pracovních pozic. Ještě zajímavější jsou ale mimopracovní aktivity jednačtyřicetiletého rodáka z Havlíčkova Brodu.

TEXT | **Monika Hlávková**

Martina Černého k železnici přivedl, jak už bývá zvykem, tatínek. Během svých 22 let na dráze, které oslavil během prázdnin, vystřídal snad všechny pozice. Začínal jako mazač výhybek, zametal peróny, dělal průvodčího a signalistu, až se nakonec stal výpravčím. Ačkoliv jeho snem bylo sloužit ve stanici Praha-Smíchov, osud ho zavál na jižní Moravu. Po sedmi letech každodenního dojíždění do práce, mnohdy až 180 kilometrů, se konečně usadil v Brně.

Kromě práce na železnici začal ve 27 letech s triatlonem. Díky němu se podíval i za hranice naší země, a to například do Rakouska a Izraele. Zde se v roce 2019 umístil ve své kategorii druhý a získal stříbrnou medaili. Po 14 letech, v roce 2023, ukončil svoji triatlonovou kariéru extrémním závodem Winterman, jehož celková vzdálenost je 226 km a celkové převýšení přes 4500 metrů. Trasa zahrnovala devět kilometrů plavání v Labi, 180 km

na kole a 43 km běhu. Opravdu jen pro ty nejtvrdí! Dnes se Martin věnuje ledovému plavání a každý rok 26. prosince jej můžeme vidět plavat u Národního divadla ve Vltavě. Po chvíli povídání s Martinem nás nepřekvapila ani další zajímavá aktivity – štafetové přeplavání kanálu La Manche.

Kromě toho všeho také hodně cestuje – byl už v Mexiku, Peru či Indii. V Nepálu se například dostal pod Mount Everest a došel až do základního tábora, což bylo ve výšce 5420 m n. m. Nedávno se vrátil z Pákistánu, kde na hoře K2 vyšplhal až do 5650 m n. m.; tam už hustota kyslíku dosahuje jen 45 % běžné hodnoty. Sám přiznává, že tento výstup hraničil s ohrožením života. Na závěr dodává, že má i jednu úplně obyčejnou zálibu, a to svou milovanou chatu. Rád vypne a odjede relaxovat. No a kdo by si myslel, že Martin už všechno zažil a že si dá pohov, tak se mýlí. V plánu jsou další vrcholky světových hor.



PRVNÍCH SEM STROJVEDOUČÍCH SEE MŮŽE JEZDIT POD ETCS

V polovině srpna vykonali první zaměstnanci OŘ Plzeň zkoušky pro jízdu pod dohledem vlakového zabezpečovače ETCS. Celkem se testování zúčastnilo sedm strojvedoucích ze Správy elektrotechniky a energetiky (OTV Koterov a OTV Planá). A všichni úspěšně zkoušky složili. Blahopřejeme! Strojvedoucí museli jako první absolvovat teoretické školení, které se konalo ve školicím středisku v Pardubicích. Následovně strojvedoucí odjždili dvě zkušební jízdy pod dohledem pověřeného pracovníka, který je seznámil s praktickou částí obsluhy systému ETCS. Samotná zkouška se poté skládala z písemné části, následovala praktická jízda v úseku z Plzně do Hořovic a zpět. V přípravě je dalších 14 strojvedoucích, kteří se ke složení zkoušky připravují s cílem vyzkoušet si jízdu s novým vlakovým zabezpečovačem na vlastní kůži.



MULTISPORTKA MĚNÍ CENY

Karta Multisport nabízí výhodnější sportování pro všechny zaměstnance Správy železnic. Od září se snižuje její cena z 1140 Kč na 990 Kč. Pokud si chcete kartu objednat, je nutné vyplnit Dohodu o srážkách ze mzdy a zaslat ji na příslušného zaměstnance. Více informací je na Intranetu Správy železnic.

PŘÍSPĚVEK NA PENZIJNÍ SPOŘENÍ LZE VYUŽÍT I NA INVESTICE

Od 1. července je možné využít příspěvek na penzijní spoření a životní pojištění i na nový způsob spoření na stáří, a to jako Dlouhodobý investiční produkt (DIP). Upravuje to novela směrnice SŽ SMO29, která se týká poskytování příspěvku zaměstnavatele na penzijní spoření, DIP a životní pojištění zaměstnanců státní organizace Správa železnic. Další novinkou od 1. 7. 2024 je nově nastavená podmínka minimální spoluúčasti zaměstnance pro přiznání nároku na příspěvek na penzijní spoření nebo DIP ve výši 500 Kč (doposud byla minimální částka 300 Kč). V případě, že se zaměstnanec, který nyní čerpá příspěvek na penzijní spoření (event. sloučený s příspěvkem na životní pojištění), rozhodne přeměrovat příspěvek na DIP, bude muset mít i nadále aktivní původní smlouvu na penzijní spoření a přispívat na ni prostřednictvím srážky ze mzdy minimálně 100 Kč.

Benešov opět přivítá železniční skvosty z několika evropských zemí

V polovině září se v Benešově u Prahy uskuteční již 5. ročník Festivalu parních lokomotiv. Areál zdejšího depa přivítá pestrou plejádu historických železničních skvostů, kromě domácích zástupců se na festival chystají se svými vozidly spolky z Maďarska, Německa, Polska, Rakouska a Slovenska.

TEXT | Tomáš Johánek



Vlastní festival nabízí nevšední setkání tuzemských i zahraničních historických drážních vozidel, která se na jiných akcích běžně nepotkávají. Návštěvníkům se prezentují jak staticky na výstavě v depu, tak i v čele zvláštních vlaků na přilehlých tratích. Celkem pořadatelé plánují představit až 10 parních lokomotiv, 12 historických motorových lokomotiv, dva historické motorové vozy, tři vozy s modelovým kolejištěm, kinovůz s dětským oddílem, salonní a konferenční vagón a velký počet historických osobních vozů. Na tratě kolem Benešova pak vyjede až 35 zvláštních osobních vlaků.

Součástí festivalu bude už páteční jízda slavnostního protokolárního vlaku

z Prahy-Vršovic do Benešova přes Davli a Čerčany. Jeho vozby se ujme dvojice parních lokomotiv provozovaných NTM, konkrétně 464.102 a 464.202, v úseku z Čerčan do Benešova je doplní ještě parní lokomotiva ČD 434.2186. Souprava bude složena z historických vozů 3. třídy, salonního a konferenčního vagónu. V sobotu 14. září 2024 pak propuknou oslavy naplno. Zvláštní vlaky pojedou například do Ledčeka, Olbramovic, Prahy, Sedlčan, Strančic a Tábora. V rámci akce proběhnou i oslavy 130 let místní dráhy Olbramovice – Sedlčany s programem v Sedlčanech. Areál depa bude otevřen pro návštěvníky v době od 9 do 17 hodin.

Od 20 do 22 hodin pak proběhne noční statické fotografování parních lokomotiv. V neděli 15. září 2024 budou rovněž vypraveny zvláštní vlaky do stejných cílových stanic, areál depa bude otevřen pro návštěvníky od 9 do 16 hodin.

Festivalu parních lokomotiv se aktivně zúčastní rovněž naše státní organizace. V benešovském depu nebudou chybět drážní hasiči se svou technikou ani VRTmobil, naši kolegové v něm budou připraveni zodpovědět všechny otázky týkající se přípravy vysokorychlostních tratí u nás.

Bližší informace k 5. ročníku Festivalu parních lokomotiv najdete na stránkách: www.festivalparnichlokomotiv.cz.



POZOR, PŘIJÍŽDÍ VLAK míří na trh v přepracované podobě

V polovině září bude mít na knižním trhu premiéru přepracovaná a doplněná vydání populární knihy Josefa Schröttera Pozor, přijíždí vlak, které zajisté opět potěší všechny fanoušky železnice.

V publikaci naleznete zajímavý popis technických zařízení používaných při zabezpečení a řízení železniční dopravy, nechybí samozřejmě ani spousta zajímavostí, seznam používaných zkratk, názvosloví a chronologický přehled všech významných milníků v řízení železnice. Kniha je doprovázena krásnými ilustracemi akademického malíře Jiřího Boudy.

Národní den železnice bude letos v České Třebové

Každoroční největší setkání české železnice – Národní den železnice – bude předposlední zářijový víkend, konkrétně ve dnech 21. a 22. září, hostit Česká Třebová. Jako tradičně bude připravený bohatý program i za účasti naší organizace.

TEXT | Tomáš Johánek

Národní den železnice je každoročně svátkem všech železničářů, cestujících, fanoušků a příznivců ekologické železniční dopravy. Za historickou a moderní technikou se sjíždí z celé republiky, a dokonce ze zahraničí. Součástí akce budou expozice Svět historie, Svět změny, Svět zábavy a chystá se také jedinečná Noční světelná show.

Programu se zúčastní řada historických parních, motorových a elektrických lokomotiv, nejmodernější vozidla Českých drah a připraven bude také bohatý kulturní program, koncerty, oblíbené aktivity pro děti a mnoho dalších atrakcí.

Více informací včetně jízdních řádů zvláštních vlaků najdete na webu denzeleznice.cz.



ČD TRAVEL



DOTACE NA DOVOLENOU JSOU STÁLE K DISPOZICI

Zajistíme vám libovolné zájezdy z nabídky CK Exim, Fischer, Čedok, Nev-Dama a TUI s dotací. Vyberte si pobyt na září či říjen, zavolejte nám, zarezervujeme a dotaci zajistíme.

Vybíráme např. z nabídky CK ČEDOK:

Azure By Yelken***** Turecko, Egejská riviéra – Bodrum, letecky z Prahy, all inclusive. Týdenní pobyt 5. – 12. 9. 2024 za 20 990 Kč/osoba (15 990 Kč po dotaci).

V ceně: ubytování, letecká doprava s transferem, strava dle výběru, delegát.

V případě jakýchkoliv dotazů nám napište nebo zavolejte (viz kontakty na webových stránkách). Jsme připraveni vám poradit.

Krásný zbytek léta přeje kolektiv ČD travel – Vaší cestovní kanceláře.



OKÉNKO
DRÁŽNÍHO
ÚŘADU

Trendy ve vývoji českého železničního sektoru

První pololetí letošního roku potvrdilo přetrvávající trendy vývoje železničního sektoru:

- **Stoupající počet železničních dopravců** - Ke konci června evidoval DÚ celkem 142 dopravců, kteří mají oprávnění provozovat drážní dopravu na území ČR. Od konce roku 2023 to znamená nárůst o 4 dopravce – 1 českého a 3 zahraniční s povolením zajíždět pouze do příhraničních stanic.
- **Pokles počtu evidovaných platných licencí strojvedoucích** – Z 9337 licencí evidovaných na konci roku 2023 se počet snížil o 178 ks na 9159. Počet žen mezi strojvedoucími naopak narostl ze 101 na 109.
- **Pokles počtu platných průkazů způsobilosti k řízení drážního vozidla na vlečce** - K 30. 6. 2024 evidoval DÚ celkem 5810 platných průkazů způsobilosti, což za posledního půl roku znamená pokles o 250.
- **Vysoký počet přestupků fyzických osob** - Drážní úřad v prvním pololetí řešil celkem 278 oznámení o podezření, že byl spáchán přestupek, kdy fyzická osoba vstoupí na dráhu nebo v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná.