



MODERNÍ ŽELEZNICE

ZBAVOVAT SE MAJETKU POD CENOU ZAKAZUJE ZÁKON

Ředitele odboru prodeje a majetku Jakuba Červenky jsme se ptali na převod drážních nemovitostí

02

NOVÁ TECHNOLOGIE MEZI PŘEROVEM A BŘECLAVÍ

Už za rok zde budou lokomotivy v téměř celé délce tratě využívat střídavé napětí

04

MUZEUM V LUŽNÉ PŘEDSTAVILO DALŠÍ NOVÉ EXPONÁTY

V největším českém železničním muzeu se investuje nejen do oprav historických vozidel

08



FOTO Antonín Vavrenčík

Správa železnic výrazně posílila komunikaci s veřejností

Otevření informačního centra na pražském hlavním nádraží, nové kontaktní centrum, výrazně posílené informování o činnosti naší organizace na sociálních sítích. To všechno jsou důkazy toho, že je pro nás zcela zásadní co nejširší kontakt s veřejností.

TEXT **Tomáš Johánek**

Na konci dubna otevřela Správa železnic ve spodní části nové odbavovací haly na pražském hlavním nádraží své vlastní informační centrum. Veřejnost se zde může prostřednictvím velkoplošných interaktivních panelů seznámit s profilem naší společnosti, vyhledat si aktuální polohu vlaků v aplikaci Grapp nebo získat informace o připravovaných i realizovaných stavbách v aplikaci Interaktivní mapa. Centrum je otevřeno každý den v týdnu od 10 do 20 hodin. Součástí práce jeho zaměstnanců jsou i asistenční služby pro nevidomé spoluobčany. Jakmile to pandemické podmínky dovolí, bude se tento prostor využívat také pro prezentaci aktuálních staveb prostřednictvím veřejných setkání a debat nebo k pořádání tiskových konferencí.

Zájem o návštěvu informačního centra je značný, za první tři týdny provozu ho navštívilo přes 1320 lidí.

INFORMAČNÍ LINKA PRO VEŘEJNOST

Dalším krokem k efektivnější komunikaci s veřejností včetně podávání podrobností o mimořádnostech na železnici je nová informační linka 800 21 00 21, která byla spuštěna první květnový den. Je součástí kontaktního centra, které poskytuje konkrétní sdělení k problematice organizování provozu na dráze, modernizací a opravám, zodpovídá dotazy týkající se staveb v ochranném pásmu dráhy a podává další informace. Občané zde mohou nahlásit také závady a poruchy nebo nepořádek na nádražích. Operátoři

dále podávají všeobecné informace o společnosti a také výlukách, případně nabídnou pomoc s vyhledáním spojení. Komplikované nebo vysoce odborné dotazy zaznamenají prostřednictvím kontaktního formuláře a následnou odpověď zašlou buď e-mailem, klasickou poštou, datovou schránkou, nebo ji vyřídí formou zpětného telefonátu. Kontaktní centrum poskytuje své služby v pracovní dny od 6 do 22 hodin.

JSME AKTIVNÍ I NA SOCIÁLNÍCH SÍTÍCH

Řadu informací o činnosti naší státní organizace, zejména pak o stavbách a volných místech, a další zajímavosti najdete na profilu Správy železnic umístěném na některé ze sociálních sítí. Pro komunikaci s veřejností

využíváme zejména Facebook, Twitter a LinkedIn, na Youtube jsou pak k dispozici náborová videa a dále videa přibližující současné i budoucí stavby. Na Facebooku jsme měli ke konci května přes 26 700 sledujících. Komunitu fanoušků se snažíme zapojit do tvorby obsahu například prostřednictvím soutěží. Na Instagramu sleduje mnohdy unikátní příspěvky téměř 9900 zájemců. Na LinkedInu, který slouží zejména k informování zájemců z oboru o novinkách a pracovních příležitostech, máme nyní 2551 sledujících a příspěvky na Twitteru oslovují přes 4100 zájemců. Ke sdílení videí ze staveb či různých akcí určených pro veřejnost slouží kanál Youtube, kde nás sleduje 10 700 odběratelů. Vedle těchto aktivit určených pro širokou veřejnost komunikujeme také s médii. Těm poskytujeme služby sedm dní v týdnu 24 hodin denně. Za necelých prvních pět měsíců letošního roku jsme odpověděli přes 850 novinářských dotazů, vydali přes 60 tiskových zpráv, natočili 18 reportáží a 18 podcastů.

VELKOU ATRAKCÍ JE FUNKČNÍ NÁVĚSTIDLO

Informační centrum na hlavním nádraží nabízí hned několik lákadel. Mezi ty nejpřitažlivější patří reálné prvky, které mají přímou vazbu na provozování dráhy a drážní dopravy. Jedná se konkrétně o kolo lokomotivy (hmotnost 1,2 tuny), které leží na reálné kolejnici. Dalším atributem železnice je vjezdové návěstidlo umístěné na nosné konstrukci – sloupu. Návěstidlo v reálné velikosti je skutečným funkčním prvkem. Lze ho ovládat tlačítky na panelu umístěném pod návěstidlem.



FOTO Antonín Vavrenčík

VYPISUJE SE ARCHITEKTONICKÁ SOUTĚŽ NA MOSTY POD VYŠEHRADEM

Novou podobu železničních mostů pod Vyšehradem přinese už brzy architektonická soutěž. Požadované řešení má umožnit převedení tří kolejí přes řeku Vltavu s návrhem nové železniční zastávky na Výtoni. Součástí zadání je také převedení pěší a cyklistické dopravy. Předpokládá se, že řešení vyvolá nové uspořádání oblasti Výtoně. Komise během soutěže vybere maximálně šest návrhů, které budou následně příslušnými účastníky dopracovány. Vítěz soutěže by měl být znám na začátku příštího roku.

NEJVĚTŠÍ LETOŠNÍ OPRAVA TRATĚ PROBÍHÁ NA ŠLUKNOVSKU

Letošní největší opravou akci realizujeme na trati z Rumburku do Velkého Šenova a Mikulášovic. V rámci výluky, která skončí



v polovině července, dojde ve vybraných úsecích k souvislé výměně pražců a kolejnic, opravě odvodnění, svahování a k sanaci železničního spodku. Zavede se také nový rychlostní profil, který umožní zvýšení rychlosti u modernějších vlaků až na 90 km/h. Současně s opravou tratě navíc probíhá i rekonstrukce stanice Šluknov, kde se zrekonstruují staniční koleje a nově vznikne jedno vnější a jedno jednostranné poloostrovní nástupiště přístupné přes centrální přechod.

PŘÍPRAVA MODERNIZACE PRAVOBŘEŽNÍ TRATĚ MÍŘÍ DO DALŠÍ FÁZE

Optimalizace tratě Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ má územní rozhodnutí. Dvoukolejná trať na pravém břehu Labe má význam především pro nákladní železniční dopravu, jedním z cílů projektu je proto prodloužení kolejí ve vybraných stanicích pro nákladní vlaky o délce 740 m. Důležitou součástí prací bude i výstavba nových nástupišť. Realizace stavby se předpokládá v letech 2023 až 2025.

Zbavovat se nepotřebného majetku pod cenou zakazuje zákon

Naše státní organizace disponuje značným množstvím nepotřebného majetku, s nímž nakládá odbor prodeje a pronájmu. Jeho ředitele Jakuba Červenky jsme se zeptali nejen na to, proč nejde tento majetek prodávat třeba za korunu.

TEXT | Tomáš Johánek



FOTO autor

Jakého majetku se Správa železnic nejčastěji zbavuje a proč?

Správa železnic hospodáří s majetkem ve vlastnictví státu. Aby ho mohla dále prodat, musí se nejprve prokázat jeho trvalá nepotřebnost pro provozování a provozuschopnost železniční dopravní cesty i jeho převoditelnost. To se děje na základě vyhodnocení stanovených kritérií. Paleta nepotřebného majetku je opravdu široká – od malých pozemků se zahrádkami či pod garážemi, pozemků pod pozemními komunikacemi ve vlastnictví územních samosprávných celků či pod stavbami jiných vlastníků až po budovy osobních nádraží nebo rozsáhlé komplexy nemovitostí, jako je například areál nedostavěné železniční polikliniky v Brně. Nelze ale říci, který typ nepotřebného majetku převládá. Mediálně nejznámější a nejděchnější jsou samozřejmě budovy osobních nádraží.

Čím je specifický převod majetku kolem železnice?

Specifikum prodeje nemovitého majetku lze spatřovat zejména ve dvou aspektech. První vychází z toho, že jde o majetek ve vlastnictví státu. Veškeré nakládání s ním až na výjimky tedy podléhá souhlasu vlády. Před tím, než je konkrétní převod předložen vládě, musí být odsouhlasen naší správní radou a současně kladně projít meziresortním připomínkovým řízením. Druhý aspekt souvisí s umístěním většiny tohoto majetku v blízkosti provozované železniční dopravní cesty. Z toho vyplývají

mnohá omezení a také rizika, která musí být v převodních smlouvách ošetřena. Jedná se zejména o vliv železniční dopravy na dané nemovitosti, ale také o nutnost vyhodnocování potřeb bezpečnosti železniční dopravy (rozhledové podmínky apod.).

Bezúplatný převod nemovitosti je možný pouze v zákonem stanovených případech, jako je například převod pozemků pod komunikacemi ve vlastnictví územních samosprávných celků

Jak probíhá převod nepotřebného majetku, se kterým hospodáří naše organizace? Kdo má šanci majetek získat?

Pokud má Správa železnic v portfoliu trvale nepotřebnou a převoditelnou nemovitou věc, musí ji nejprve nabídnout zveřejněním na Portálu veřejné správy státním institucím a jiným státním organizacím (s výjimkou

stanovených případů). V případě jejich nezájmu pak územním samosprávným celkům za současného informování Místních akčních skupin (MAS) k úplatnému převodu či bezúplatnému převodu ve veřejném zájmu při splnění stanovených omezujících podmínek. Takto se v poslední době podařilo najít nové uplatnění například pro budovy osobních nádraží v Kraslicích či ve Velkých Hamrech a v současnosti se připravují další převody. Pokud ani územní samosprávný celek nemá zájem o nemovitost, projedná se její prodej ve veřejné soutěži, zveřejněné na portálu Správy železnic, dále na portálu Sreality.cz, na úřední desce obce či města a na předmětném majetku, je-li to technicky možné. Prodej následně podléhá souhlasu naší správní rady a vlády ČR po meziresortním připomínkovém řízení. Naším cílem je zajistit maximální transparentnost celého procesu.

Často se setkáváme s kritikou, že Správa železnic raději nepotřebnou nemovitost zbourá, než by ji prodala třeba za korunu. Proč nemůžeme prodávat majetek za tuto minimální částku?

Podle obecně závazných právních předpisů může Správa železnic prodat nemovitost pouze za cenu určenou konkrétním znaleckým posudkem a metodikou Ministerstva financí. Bezúplatný převod je možný pouze v zákonem stanovených případech, jako je například převod pozemků pod komunikacemi

ve vlastnictví územních samosprávných celků. Takto bylo realizováno již mnoho desítek převodů pozemků územním samosprávným celkům či jejich sdružením, například Mikroregionu Voticko. Vždy je třeba vzít v úvahu, že Správa železnic si musí při veškeré své činnosti počínat s péčí řádného hospodáře a také koncepce Ministerstva dopravy upřednostňuje prodej či směnu, tedy úplatný převod. Za korunu tedy nemůžeme prodávat, protože nám to neumožňují zákony; samozřejmě pokud by takováto cena nebyla v konkrétním případě stanovena znaleckým posudkem.

Jednou z možností, jak využívat nepotřebný majetek, je spolupráce se samosprávou či státní správou. Jaký je zájem například o pronájem částí výpravních budov a kde se v poslední době podařilo domluvit spolupráci třeba s Policií ČR nebo jiným subjektem?

Správa železnic se snaží ve veřejném zájmu spolupracovat se státní správou či samosprávou a do budov osobních nádraží umísťuje zejména státní či městskou policii. Vloni byly podepsány nájemní smlouvy s Policií ČR v lokalitách stanic Opava západ, Kralupy nad Vltavou, Choceň a Postoloprty, s městskou policií byly ve stejném roce uzavřeny nájemní smlouvy na prostory v budovách osobních nádraží v Přerově a Chebu. V letošním roce byla podepsána smlouva o pronájmu prostor v Horním Dvořišti. Další oblastí, kde je možná spolupráce, je zřízení muzeí či galerií. V loňském roce tak byla uzavřena smlouva s Městským muzeem a galerií Břeclav o pronájmu prostor v tamní výpravní budově.

ING. JAKUB ČERVENKA Ředitel odboru prodeje a pronájmu

Narodil se v roce 1979. Po absolutoriu na Fakultě provozní České zemědělské univerzity v Praze, obor podnikání a administrativa, nastoupil v roce 2006 do společnosti České dráhy, kde pracoval do roku 2009 v ekonomickém úseku v různých pozicích v rámci celé skupiny ČD. Od roku 2009 působí na Generálním ředitelství Správy železnic na pozici ředitele odboru. V současné době je ředitelem odboru prodeje a pronájmu. Ve volném čase se věnuje rodině a sportu.



MODERNÍ ŽELEZNICE, Interní bulletin Správy železnic

Vydavatel Správa železnic, státní organizace
Adresa redakce Dlážděná 1003/7,
110 00 Praha 1

E-mail redakce@spravazeleznic.cz
Šéfredaktor Tomáš Johánek
Vedoucí projektu Kateřina Šubová
Grafická úprava, výroba a distribuce
Sevenart, s.r.o.

Náklad 6500 výtisků měsíčně
Evidenční číslo MK ČR E 20966
Nevyžádané texty a fotografie se nevracejí.

Představuje se nová zastávka Praha-Liboc

Příprava dokumentace dalšího úseku plánované tratě na letištiě finišuje. Pro úsek Praha-Vešlavín – Praha-Ruzyně se v současnosti dokončuje dokumentace pro územní rozhodnutí. Následovat bude tendr na zpracování dokumentace pro stavební povolení.

V rámci modernizace dojde v tomto úseku ke zdvoukolejnění a elektrizaci stávající tratě. Kompletní proměnou projde stanice Praha-Vešlavín, jejíž převážná část se bude nově nacházet pod úrovní terénu. Oproti současnosti dojde mimo jiné k výraznému

zkrácení přestupu mezi vlaky a metrem. V řešeném úseku vznikne nová zastávka Praha-Liboc, která umožní obyvatelům této rozvíjející se oblasti rychlé spojení nejen s centrem města. Modernizací projde i stanice Praha-Ruzyně, která bude přesunuta do nové polohy za křížení s Drnovskou ulicí, jež bude nově mimoúrovňové. Celý připravovaný projekt umožní přímé napojení největšího českého letištiě na železnici, jízdní doba do centra Prahy se předpokládá okolo 25 minut, do Kladna by cesta měla trvat půl hodiny.

VIZUALIZACE DH architekti



Moderní železnice

Začíná rekonstrukce výpravní budovy v Plzni

Dva a půl roku bude trvat rekonstrukce výpravní budovy na hlavním plzeňském nádraží, která začala v květnu. Tato stavba navazuje na modernizaci nástupišť a dalších částí stanice, která proběhla v minulých letech.

TEXT Tomáš Johánek

Hlavním předmětem prací bude celková rekonstrukce památkově chráněné výpravní budovy z roku 1908. Bude zahrnovat především opravu střešního a obvodového pláště a úpravy vnitřních prostor v přízemí a patře odbavovací haly pro zlepšení služeb pro cestující. Zcela se přestaví horní hala, která bude sloužit jako otevřený čekárenský prostor v podobě obchodní pasáže s komerčními jednotkami po obou stranách. Snadnější překonání výškového rozdílu mezi hlavní a horní halou zajistí eskalátory a výtahy.

Samozřejmostí bude přestavba veřejných WC a bezbariérový přístup na ně. Hlavní hala

bude mít nové komplexní osvětlení a kamery s přímým dohledem. Součástí orientačního a informačního systému budou hlasové majáčky pro nevidomé a indukční smyčky pro sluchově postižené.

Celý objekt dostane novou střechu a fasádu, a to s důrazem na jeho památkovou ochranu. Důležitou součástí rekonstrukce pak bude výměna všech vnitřních rozvodů a také oken a dveří, což zajistí nižší energetickou náročnost budovy. Dále dojde k vytvoření administrativně-provozního zázemí složek Správy železnic a dopravců včetně úprav ve vyšších patrech.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

Příprava nové tratě do Drážďan intenzivně pokračuje

DB Netz a Správa železnic představily aktuální stav přípravy nového železničního spojení Drážďan a Prahy. Cílem projektu je novostavba tratě, která zkrátí cestovní dobu mezi oběma městy na pouhou hodinu a posílí evropskou osobní a nákladní dopravu.

TEXT Tomáš Johánek

V rámci projektu vznikne dosud nejdelší železniční tunel v Česku i Německu. Povede pod Krušnými horami a významně odlehčí stávající trati vedené údolím Labe. Oba partneři spolupracují při projektování, a to v několika variantách tunelu o různé celkové délce a trasování na území Saska. V současné době jsou prováděny průzkumné vrty do hloubky až 400 metrů k prozkoumání podloží, další jsou plánovány. Kromě toho německý partner projektu zřídil měřicí stanice, které poskytují informace o výskytu podzemní vody. Cílem je rozšířit znalosti o geologických podmínkách a zahrnout je do další přípravy projektu. Na konci předběžného plánování bude rozhodnuto o preferované variantě na území Saska, kterou potvrdí německý Spolkový sněm.

Na území Ústeckého kraje pokračuje seznamování veřejnosti s doporučenou trasou, pro kterou bude naše organizace v letošním roce žádat o zanesení do Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje. Správa železnic připravuje zadání přírodovědných



FOTO DB

a geologických průzkumů pro českou část projektu a zpracování dokumentace pro územní řízení pro úsek Ústí nad Labem – Krušnohorský tunel.

Pro oblast společného plánování bylo dosud vypracováno sedm výběrových řízení (včetně řízení projektových prací, kontroly projektu a geologických expertních služeb) a tyto služby byly zadány. V současné době je připravována mezistátní smlouva mezi Německem a Českou republikou o výstavbě a provozování tohoto nového železničního spojení.

„Náš nový stavební projekt zajistí, že se více dopravy přesune ze silnice na železnici, která je šetrná k životnímu

prostředí. Dojde k výraznému zkrácení doby cestování a přepravy a také tím posílíme evropskou železniční síť. Projekt je důležitým krokem pro mezinárodní propojení dopravních sítí a rádi bychom poděkovali našim českým kolegům za dosavadní spolupráci,“ říká Kay Müller, projektový manažer DB Netz.

„Nový projekt výstavby mimo jiné umožňuje integraci České republiky do vysokorychlostní dopravní sítě ve střední Evropě. Společný projekt je proto důležitý pro veškerou evropskou železniční dopravu. Jsme hrdí na to, že jsme součástí mezinárodního projektu,“ zdůrazňuje Petr Provozník, manažer projektu za Správu železnic.



Nejen změna napětí, ale i nová technologie mezi Břeclaví a Přerovem

Už příští rok budou elektrické lokomotivy v téměř celé délce tratě mezi Břeclaví a Přerovem využívat střídavé napětí. Mezi Nedakonicemi a Říkovicemi se momentálně pracuje na změně trakční soustavy. Pojďme se podívat na to, jak stavba probíhá.

TEXT **Tomáš Johánek**

Tratě Břeclav – Přerov je v současné době mezi Břeclaví a Nedakonicemi elektrizovaná střídavou soustavou 25 kV, 50 Hz, v navazujícím úseku do Přerova pak stejnosměrnou soustavou 3 kV. Styčný bod obou trakcí je ve stanici Nedakonice, v rámci stavby se přemístí k Říkovicím, tedy do těsné blízkosti Přerova. V rámci stavby bude nutné mimo jiné kompletně zrekonstruovat trakční napájecí stanici (TNS) v Otrokovicích, další TNS na trase se dočkají různě rozsáhlých úprav. Nutnými úpravami projde i zabezpečovací zařízení v celém rozsahu stavby, stávající kabelizaci vymění stíněná a nové budou i kolejové obvody.

Základní podmínkou úspěšné realizace projektu byl co nejmenší zásah do provozu na velmi vytižené koridorové trati. Práce tak vždy

probíhají na trolejovém vedení nad jednou vyloučenou kolejí, po druhé se normálně jezdí. Vloni v říjnu byla zprovozněna pojízdná napájecí stanice, která slouží jako náhradní zdroj k napájení stejnosměrné trakce 3 kV, a to po dobu výstavby nové TNS Otrokovice. V listopadu byly zahájeny demoliční práce na původní trakční měnič (TM) v Otrokovicích a současně začala stavba nové technologické budovy v areálu TM Říkovice. V areálech napájecích stanic budou vybudovány nové technologické budovy spolu s technologií frekvenčních měničů (SFC), a budou tak tvořit samostatný kompaktní celek pro každou TNS s tím, že umožní svou zastupitelnost při zajištění napájení v celém úseku Nedakonice – Říkovice.

Ke konci loňského roku se provedla výměna kabeláže pro

zabezpečovací a sdělovací zařízení ve stanici Staré Město u Uherského Hradiště a v přílehlých traťových úsecích a dále probíhají práce na výměně izolátorů pro trakční vedení z hladiny 3 kV DC na 25 kV AC. Ve druhé polovině letošního roku budou osazovány hlavní komponenty statických frekvenčních měničů a dojde k výměně nezbytné kabeláže v celém úseku stavby i dalších prvků trakčního vedení. K samotnému přepnutí trakční soustavy by mělo dojít v květnu příštího roku.

UNIKÁTNÍ TECHNOLOGIE MÁ U NÁS PREMIÉRU

Srdcem samotného nového napájecího koridorové tratě je SFC technologie, kterou tvoří frekvenční měniče. Ty zajišťují splnění požadavků distributorů elektrické energie



FOTO archiv Správy železnic (3x)

a dopravců na kvalitu napájení trakčního vedení a v neposlední řadě výrazné omezení ztrát při železničním provozu. Jedná se o skutečně mimořádnou stavbu, na českou železnici poprvé přináší moderní technologii napájení prostřednictvím frekvenčních měničů, která je dosud výsadou několika málo vyspělých zemí světa. Pro prosazení tohoto způsobu napájení byla potřeba nejprve

„zlomit“ odpor dodavatelů tradiční technologie i odborníků zvyklých na dosavadní schéma, užívané v Česku už od dob první elektrizace. Ve spolupráci našeho týmu se SUDOPEM Brno a hlavním zhotovitelem Elektrizací železnic se vše podařilo připravit a můžeme si přát, aby se stavbu povedlo úspěšně zprovoznit, protože na její úspěch už teď čekají další země střední Evropy.

Řízení rizik prostřednictvím IS AURIS spuštěno

Pro podporu centralizovaného způsobu řízení rizik byl v naší organizaci vybrán IS AURIS. Základním požadavkem bylo, aby systém obsahoval více nezávislých modulů, zejména pro provádění a záznam interních auditů či evidenci externích kontrol a řízení rizik.

TEXT **Markéta Štrajtová**

Zatímco modul pro interní audit slouží auditorům naplno od loňského roku, u řízení rizik se minulý rok nesl ve znamení testování. Dodavatel postupně systémem upravoval a ladil na základě zjištění zaměstnanců oddělení rizik

z ověřování jednotlivých procesů. Na počátku letošního roku již bylo možné zapojit do systému i uživatele mimo O17, tedy vlastníky a analytiky rizik. Prvním procesem, na kterém si kolegové s přířazenou rolí v IS mohli vyzkoušet jeho

funkcionality, byl pravidelný čtvrtletní reporting vlastníků rizik o stavu a vývoji významných rizik, tentokrát za letošní první čtvrtletí.

Spuštění ostré verze předcházelo školení formou MS-Teams, během kterého manažeři rizik seznámili přes padesát uživatelů se základními principy práce s IS a průběhem procesu „reportování“. Poté byla všem zainteresovaným zaměstnancům zpřístupněna testovací verze, v níž měli příležitost zkusit si práci se systémem nanečisto.

Zkušební provoz ostré verze spustil manažer rizik ihned po velikonočních svátcích a vlastníci rizik poprvé reportovali o stavu a vývoji významných rizik prostřednictvím tohoto IS namísto dosavadního vyplňování tabulek v Excelu.

Všichni noví uživatelé z řad vlastníků a analytiků rizik přistoupili k plnění svých úkolů zodpovědně a v případě nejasností konzultovali problém s oddělením rizik. Za tento přístup všem děkujeme a doufáme,

že stejným způsobem proběhne i zprovoznění dalších podprocesů, které budou v IS postupně spouštěny tak, aby byl do konce letošního roku plně funkční a podpořil efektivní řízení rizik u Správy železnic.

SZ - RISK - 382

Případ Poznámky Dokumenty Aktuální úkoly Historie Proměnné

Riziko č. 382 - Jízdní řády		Významné riziko: Ano
Číslo návrhu:	SZ - SRISK-RM-2021-143	Významné riziko od: 17.05.2021
Vlastník rizika:	VLASTNÍK RIZIKA H25 TST	Zahrnuje do katalogu rizik od: 17.05.2021
Iniciátor rizika:	VLASTNÍK RIZIKA H25 TST	Katalog hrozeb:
Odpovědný náměstek:	NAMĚSTĚK TST	Kategorie rizika:
Úsek:	ÚP	Provoz:
Úroveň:	O16	Roční přehodnocení:
Dotčené útvary:		Existující opatření:
		Související incidenty:

Analýza rizika		Taktika ošetření rizika:	Redukce
Typ rizika:	Provoz		
Popis rizika:	Jízdní řády		
Příčina:	výluky		
Popis důsledků:	sankce od dopravce		
Proces:	RP O2 Jízdní řády	Finanční hodnocení rizika:	
Oblasti činnosti:	Řízení provozu	Popis finančního hodnocení rizika:	
Rizikový apetit:		Dopad do strategických cílů:	
Analýza rizika:	Hlavní Dodatečně:	Popis dopadu na strategické cíle:	

Vývoj hodnocení rizika						
Datum změny	Úroveň rizika	Pravděpodobnost (P)	Dopad rizika (D)	Míra rizika (M)	Sumární rizika	Přehodnocení rizika
17.05.2021	5	3	3	9	6	3

Nádraží v Křižanech na Liberecku

Nejdelší lokálkou v českých zemích je s délkou 143 kilometrů tzv. Severočeská transversálka z Řetenic do Liberce. Trať s mnoha zajímavými stavbami, ale i příběhem. Třeba tím, že vznikla proto, aby akcionáři Ústecko-teplické dráhy (A. T. E.) nemuseli platit vysoké daně rakouskému státu a raději svůj zisk utratili za stavbu tratě do Liberce.

TEXT **Marek Binko**

Nejvyšším bodem celé tratě je stanice Křižany, kde dráha překonává v nadmořské výšce 498 m n. m. Ještědský hřbet. Stavba vrcholového úseku v letech 1898 až 1900 byla samozřejmě náročná. Zahrnovala vrcholový Ještědský tunel o délce 816 metrů, jehož ražba anglickou tunelovací metodou byla doprovázena řadou závalů nesoudržné horniny, na liberecké straně pak ještě další čtyři tunely a také čtyři velké kamenné viadukty. Ten největší u Noviny se stal jakousi ikonou tratě. Stoupání do Křižan dosahuje z Rynoltic 24 %, ze Zdislavy už jen 20 %, klesání do Karlova pod Ještědem je až 26 %.

Výpravní budova byla v Křižanech, stejně jako v Brništi, Rynolticích, Zdislavě a Karlově

pod Ještědem typová, podle představ generálního ředitele A. T. E. Hermanna Rosche, který měl stavbu dráhy také na starosti a jehož předchozí angažmá bylo u Severní dráhy císaře Ferdinanda (KFNB). Podobnost těchto budov, zvláště pak použití režného zdiva a dřevěných štítů, s architekturou KFNB tedy není náhodná. V Křižanech byla navíc přistavěna krytá veranda a později restaurace, obojí bylo před necelými deseti lety zbouráno. Stavědlový domek s ústředním stavědlem vzoru 5007 byl postaven vedle výpravní budovy. Výpravní odtud dosud ovládá mechanické přestavníky a záporníky výhybek a mechanické závory na rynoltickém zhlaví, doplněné předzváněčem



FOTO autor

Moderní železnice

Trojlístek. Nicméně to již nebude s ohledem na chystanou modernizaci tratě trvat dlouho. Přestože nejdelší staniční kolej měří 420 metrů, celková délka stanice mezi vjezdovými návěstidly je 2,5 kilometru. V obvodu stanice je totiž i Ještědský tunel a Novinský viadukt.

Kousek nad stanicí je Solvayův lom, kde se na počátku 20. století těžil vápenc, k nádraží dopravovaný lanovkou a pak po

železnici do Neštěmic u Ústí nad Labem, kde z něj Rakouský spolek pro chemickou a hutní výrobu vyráběl sodu Solvayovou metodou. Po brzkém vytěžení zdejšího ložiska se těžba přesunula do Solvayových lomů u Svatého Jana pod Skalou v Českém krasu. Belgický chemik Ernest Solvay lomy ani neštěmickou továrnu nevlastnil, ale měl uzavřenou dohodu o společném podnikání, která umožňovala využívat jeho proces výroby sody.

Co se děje v regionech



POKRAČUJE REKONSTRUKCE PODHRADSKÉHO TUNELU

Během osmi měsíců letošního roku bude pokračovat náročná rekonstrukce 251 metrů dlouhého Podhradského tunelu, postaveného v roce 1903 na trati Čerčany – Světlá nad Sázavou. Po skončení prací budou vlaky tunelem projíždět bezpečněji a rychleji. Hoto vo bude letos v srpnu.

Dlouhodobým problémem tunelu byla prosakující voda, kvůli které se v něm v zimě tvořily rampouchy. Velká rekonstrukce se týká nejen stávajícího tunelového ostění, ale také vestavby nového – ve dvou úsecích v celkové délce 78,5 metru ostění nebylo, stěny tunelu tvořila skála. Aby mohlo být nové ostění vestavěno, je potřeba tunel rozšířit. Hornina je rozrušována strojově, nikoliv odstřelem.

V tunelu byly původně čtyři páry záchranných výklenků, jeden pár po zhruba padesáti metrech. Současné bezpečnostní normy jsou výrazně přísnější (neodpovídá jejich počet, respektive vzdálenost mezi nimi, ani jejich velikost), proto byl počet záchranných výklenků zvýšen na devět párů. Po opravě ostění bylo tunelové zdivo očištěno a prespárováno. Součástí prací je také rekonstrukce odvodnění portálových oblastí, propustků, svahů a opěrných zdí v opravovaném úseku.



OPRAVENÉ KOLEJE VE STANICI BOŘÍ LES ZRYCHLÍ VLAKY

Během dubna proběhla oprava kolejí a výhybek ve stanici Boří les, která leží na trati mezi Břeclaví a Znojmem. Tato akce navázala na stavby realizované v roce 2017, konkrétně na revitalizaci úseku Boří les – Valtice a opravu výhybek č. 3 a 4 v uvedené stanici.

V rámci aktuálně provedených prací byly opraveny výhybky č. 1 a 2 na břeclavském zhlaví, původní výhybky byly nahrazeny za výhybky na betonových pražcích, osazenými válečkovými stoličkami. V první staniční koleji a v prostoru výhybek se vyměnilo šterkové lože, položila se nová podkladní vrstva železničního spodku a opravilo odvodnění. Nová kolej je po svaření bezстыková. Součástí stavebních prací byla oprava nástupiště u koleje č. 1, to má nyní optimalizovanou délku nástupní hrany 90 metrů a zajišťuje pohodlnější přístup pro cestující díky úpravě úrovněového přechodu.

Provedené práce umožní zvýšit rychlost vlaků přes stanici Boří les na 100 km/h, což je v souladu s navazujícím revitalizovaným úsekem, kde je rychlost 120 km/h. Samotné zvýšení rychlosti bude možné až po nutných úpravách zabezpečovacího zařízení.



NA MODERNIZOVANÉ TRATI VZNIKLA NOVÁ ZASTÁVKA

Poslední dubnový den začaly zastavovat vlaky na nové zastávce Jeníkov-Oldřichov. Ta leží na trati z Ústí nad Labem do Chomutova a vznikla v rámci probíhající modernizace úseku z Oldřichova u Duchcova do Bíliny.

Zastávka leží uprostřed zastávky Jeníkova a nahradila pro cestující zrušenou stanici Oldřichov u Duchcova, která se nacházela v dlouhé docházkové vzdálenosti od obce. Tvoří ji dvě boční nástupiště, která jsou propojená bezbariérovým podchodem. Ze zastávky je možné cestovat vlakem například do Ústí nad Labem, Mostu či Litvínova.



BÝVALÁ PLICNÍ KLINIKA PŘIVÍTALA PRVNÍ UŽIVATELE

V polovině března proběhla kolaudace bývalé plicní kliniky v Jeseniově ulici na pražském Žižkově. Jednalo se o kompletní rekonstrukci objektu, která trvala téměř dva roky. Vzhledem k původnímu stavu budovy bylo možné zachovat pouze nosnou konstrukci, vše ostatní je nové.

Přízemí bude částečně využívat Dům dětí a mládeže Praha 3 – Ulita, v rámci veřejné soutěže na pronájem prostor za účelem veřejného vybavení už došlo k podpisu nájemní smlouvy. V další části by pak měly vzniknout ordinace. První patro a podkrovní prostory slouží třem desítkám pracovníků Stavební správy západ, do budovy se nastěhovali krátce po kolaudaci.



FOTO archiv Správy železnic

**OLBRAMOVICE – HEŘMANIČKY
6. dubna**

V dopoledních hodinách se na železničním přejezdu mezi stanicemi Olbramovice a Heřmaničky střetla dodávka Mercedes Benz Vito s rychlíkem 711, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 362.055. Při střetnutí byl zraněn řidič dodávky. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 460 tisíc korun.

**HLUBOKÁ NAD VLTAVOU-
ZÁMOSTÍ – NEMANICE
10. dubna**

Na železničním přejezdu mezi stanicí Hluboká nad Vltavou-Zámostí a výhybnou Nemanice se dopoledne střetl osobní automobil Renault Mégane s nákladním vlakem Pn 62155, v jehož čele byla dvojice elektrických lokomotiv řady 363. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 400 tisíc korun.

**KOLÍN – KUTNÁ HORA
27. dubna**

V odpoledních hodinách došlo na železničním přejezdu mezi stanicemi Kolín a Kutná Hora hl. n. ke střetu osobního automobilu Hyundai iX35 s vlakem Ex 281, v jehož čele byla elektrická lokomotiva Vectron 383.103. Při střetnutí byl usmrčen řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 5,3 milionu korun.

**HARRACHOV
5. května**

Za jízdy Os 2655 začal v úseku mezi státní hranicí a dopravnou Harrachov hořet motorový vůz 840.011. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 50 milionů korun.

**TŘEBOVICE V ČECHÁCH
– ČESKÁ TŘEBOVÁ
5. května**

Odpoledne mezi stanicemi Třebovice v Čechách a Česká Třebová najela elektrická jednotka řady 480 expresu 1254 na kamenivo, které bylo vysypáno do průjezdného profilu z havarovaného nákladního automobilu na souběžné silnici. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 11 milionů korun.

**PÍSEK – ČÍŽOVÁ
5. května**

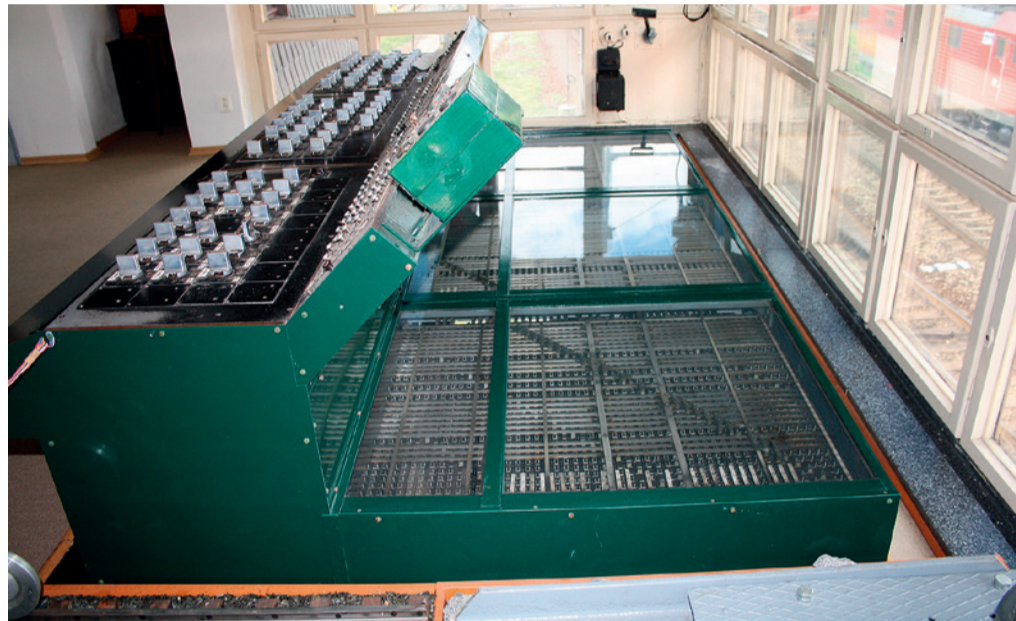
V odpoledních hodinách se na železničním přejezdu mezi stanicemi Písek a Čížová střetl nákladní automobil Scania R410 s rychlíkem 1171, kterým byla motorová jednotka 845.113. Ta při srážce vykolejila. Lehce zraněn byl strojvedoucí vlaku a dva cestující. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 12 milionů korun.



Elektrodynamické zabezpečovací zařízení zvýšilo kapacitu tratí

Ke konci 19. století výrazně stoupla hustota železniční dopravy a ve větších stanicích bylo zapotřebí nějakým způsobem zkrátit dobu potřebnou pro postavení vlakové cesty. To bylo důvodem k zahájení vývoje elektromotorického přestavníku.

TEXT | **Josef Schrötter**



Unás bylo první elektrické stavědlo, jak se nejdříve tato technika nazývala, vybudováno na Severní dráze císaře Ferdinanda (KFNB) v železniční stanici Písek. K jeho aktivaci došlo 17. září 1894. Zpočátku železniční společnosti neprojevily o zařízení velký zájem. A tak v následujících 16 letech pokračoval technický vývoj novějších typů stavědel tohoto systému. V roce 1912 vyvrcholil představením nového vzoru přístroje v podobě, jakou dnes známe z většiny stanic, kde elektrodynamické zařízení byla ještě v posledních letech. Ve třicátých letech 20. století pak následoval vývoj víceřadých stavědel. Jejich hlavní výhodou byla minimalizace pracovní plochy obsluhujícího zaměstnance.

První elektrodynamické stavědlo měla řadiče otočné kolem vodorovné osy. Byly seskupené

do jedné řady, odtud název „jednořadové stavědlo“. V přestavníku byl použit sériový elektromotor na stejnosměrný proud. Ten byl zvolen proto, aby bylo zajištěno trvalé napájení přestavníků i v případě výpadku elektrického proudu. Potřebné agregáty na výrobu elektrického proudu v té době ještě nebyly k dispozici. Z tohoto důvodu bylo nutné, aby na stavědle byl dostatečně kapacitně velký napájecí bateriový zdroj. Z hlediska obsluhy byl princip funkce elektrodynamického ústředního stavědla vcelku prostý. Podobně jako u elektromechanického zabezpečovacího zařízení bylo při stavění vlakové cesty nutné napřed přestavit výhybkovými řadiči výhybky do potřebných poloh. Řadič se ovládal tak, že se povytáhl z rámu, otočil o 90 stupňů vlevo a opět zasunul do rámu. Otočením řadiče se

FOTO autor

v závislostní části stavědla posunula ocelová pravítka určitým směrem. Současně fungovala jako mechanický registr. Poloha výhybky byla kontrolována elektrickými obvody v přestavníku, obsluhujícím zaměstnanci byla signalizována kontrolní clonkou nebo na některých stavědlech kontrolní žárovkou. Pozdější typy stavědel měly již ovládací řadiče barevné.

Elektrodynamické zabezpečovací zařízení se v malých stanicích používalo jako ústřední stavědlo, ve větších stanicích mělo podobu řídicího přístroje a závislých stavědel. Pro zjišťování volnosti, nebo obsazení kolejových úseků se používaly kolejové obvody. Mechanické závěrné ústrojí uskutečňovalo vzájemné mechanické závislosti mezi řadiči pomocí závislostních pravítek. Výměnové řadiče se používaly k ovládání elektromotorických přestavníků. Řadičem se otáčelo o 90° proti směru hodinových ručiček pomocí rukojeti, která měla modrou barvu a její přední kruhová plocha byla bílá s modrým svislým pruhem. Sdružené řadiče sloužily k vytvoření závislosti také tím, že zablokovaly výměnové řadiče v závislosti na postavení vlakové cesty. Slučovaly řadiče závěru výměn, návěstní a předvěstní řadiče tak, aby byla obsluha prováděna jen jedním řadičem. Ten lze otáčet vlevo i vpravo o 90°. Při otáčení od 0° do 45° plní funkci řadiče závěru výměn, od 45° do 90° návěstního řadiče. Rukojeť je červené barvy a na přední bílé kruhové ploše má červenou šipku směřující nahoru. Průjezdem vlaku docházelo automaticky k uvedení návěstidla do základní polohy. Když poslední náprava vlaku opustila izolovanou kolej, došlo k uvolnění závěru výměn a sdružený řadič bylo možné vrátit do základní polohy. Zpočátku se používala mechanická návěstidla se sprahadlem, později to byla již světelná návěstidla.

Testy ověřily spolehlivé fungování systému ETCS

V sobotu 17. dubna se na stokilometrovém úseku mezi Plzní a Chebem uskutečnily testovací jízdy, jejichž cílem bylo dokončení dodavatelsko-odběratelských zkoušek stacionární části čerstvě instalovaného systému ETCS Level 2.

TEXT | **Lukáš Matta**

Zkoušky obsahují tři druhy testů, které se provádějí odděleně na základě předem připravených testovacích scénářů a předpisů pro aktivaci systému. V případě testů přímo na vlaku se navíc musí postupovat podle grafikonu, který tvoří základ pro náročný časový harmonogram testů.

První zkouškou je úplný test adresného softwaru radioblokové centrály (RBC) na zkušební sestavě simulátorů. Po úspěšném provedení následuje test balíz, při kterém se trať projíždí měřicím drážním vozidlem a po jejím projetí se analyzují všechna shromážděná data. Finálním krokem je pak provedení systémových funkčních testů traťové části ETCS, při nichž jsou potřeba dva týmy: jeden je přítomen

na testovacím vlaku a druhý se nachází na centrálním dispečerském pracovišti. Vzájemně koordinují průběh zkoušky tak, jak je určeno scénářem.

Pro ověření zpětné kompatibility s vozidly se starší verzí mobilní části systému (OBU) se systémové funkční testy provádějí opakovaně, a to s vozidlem s nainstalovanou mobilní částí podle verze specifikací Baseline 2, jakož i podle verze specifikací Baseline 3. To je poslední ze série systémových funkčních testů; tentokrát se však neověřovala jen funkčnost zabezpečovacího zařízení, ale i druhá technologická novinka, kterou bylo speciální drážní vozidlo MD2 (EM 100) na diagnostiku železničního svršku od rakouské firmy Plasser & Theurer.

FOTO archiv Správy železnic



Vozidlo je z výroby vybaveno mobilní částí ETCS podle nejnovější verze specifikací – Baseline 3, což bylo hlavním důvodem jeho nasazení. Tato verze mobilní části evropského zabezpečovače je na našich kolejích stále ještě poměrně horkou novinkou, a proto jsme rádi, že se podařilo testy uskutečnit s tím nejlepším, co máme. Provedené ověření dopadlo na výbornou a Správa železnic je opět o krok blíže k bezpečnější a plynulejší dopravě na dalším úseku. Během posledního čtvrtletí letošního roku se předpokládá zahájení druhé etapy provozního ověřování i na dalších tratích. Zejména se jedná o úseky Česká Třebová (mimo) – Brodek u Píserova, Plzeň (mimo) – Cheb (mimo) a Český Brod – Praha-Běchovice – Praha-Malešice – Praha-Hostivař – Votice.

Náročná cesta k profesi výpravčího

Profese výpravčího je velice zodpovědnou pozicí. Každý, kdo se rozhodne pro toto zaměstnání, má před sebou dlouhou a nelehkou cestu. Začíná úvodním testem, lékařským vyšetřením a řadou kurzů, končí v dopravní kanceláři.

TEXT **Radek Borůvka, Pavel Lášek**

Jedním ze základních předpokladů pro výkon této funkce je, aby každý uchazeč byl po zdravotní stránce zcela v pořádku, dále je nutné projít poměrně náročným psychologickým vyšetřením. Před zahájením kurzu je taktéž nutností ověřit znalosti zaměstnance ze zkoušky D-03, tedy zkoušky výhybkáře. Pokud zaměstnanec bez jakýchkoli pochybností projde těmito prvními testy a prokáže potřebné znalosti, je zařazen do kurzu výpravčích, tedy na odbornou zkoušku D-07. Vzhledem ke skutečnosti, že stále přibývá stanic, ve kterých již není potřeba profese výhybkáře, případně signalisty, nastává situace, kdy je nutno vyučovat výpravčí bez předchozí praxe. U Správy železnic již takto proběhl druhý kurz, který je nutno vzhledem k požadovaným znalostem a náročností na pochopení prodloužit. Délka kurzu pro stávající zaměstnance je čtyři měsíce, pro nově nastupující trvá výuka déle, a to šest měsíců. Kurzy probíhají podle předem určeného rozvrhu teoretické a praktické výuky. V případě teoretické výuky dochází studenti v pracovní dny do učeben, kde jim je přednášena látka podle rozvrhu, jsou probírány veškeré předpisy a k nim vztážené dokumenty. Dále jsou zodpovězeny konkrétní otázky a vysvětleny případné nejasnosti. Po každém vyučovacím dni zaměstnanci obdrží od lektora prezentace s probíranou látkou a případně další výukové materiály.



FOTO archiv Správy železnic

SOUČÁSTÍ KURZŮ JE I PRAXE VE VYBRANÝCH STANICÍCH

Nezbytnou součástí kurzů je také praxe ve vybraných stanicích podle různých typů zabezpečovacího zařízení. Kurzisté zde pod vedením a přímým dohledem zaměstnanců řízení provozu, tedy výpravčích a dispečerů, uplatňují teoretické znalosti v praxi na konkrétních dopravních situacích. Další možností, jak převést teorii do praxe, jsou návštěvy Dopravního sálu Střední školy elektrotechniky a strojírenství v Praze. V tomto sále jsou čtyři typy zabezpečovacího zařízení, které jsou zapojeny do modelového kolejiště, což studentům umožňuje

vidět každý jejich krok na vlastní oči a v případě pochybení se takto poučit do budoucna. V době zhoršené epidemiologické situace nebylo možné realizovat praxe ve stanicích. Aktivitou lektorů zabezpečovacího zařízení OŘ Praha bylo domluveno s vedením Železničního muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka a vedením odborné školy v Praze – Strašnicích, že bude probíhat praxe s výukou obsluhy sdělovacího i zabezpečovacího zařízení na dochovaných, zde nainstalovaných a znovu zprovozněných typech zabezpečovací techniky. I přes nepříznivý vývoj a dopad pandemie se povedlo všem

kurzistům dojít až do samotného cíle, tedy k odborné zkoušce D-07, která se skládá z písemné a ústní části, a to jak z dopravních, tak i technických předpisů. Po úspěšném absolvování zkoušky jsou zaměstnanci umístěni do konkrétních zácívkových stanic, kde již slouží jako výpravčí v přípravě, a to ještě pod dohledem svých zkušených kolegů. Zácívk po zkoušce D-07 trvá měsíc, kdy je nutné seznámit se se základní dopravní dokumentací, traťovými poměry v přílehlých mezistaničních úsecích a také s daným sdělovacím a zabezpečovacím zařízením. V průběhu tohoto měsíce se od nového výpravčího očekává, že bude zcela seznámen s místními poměry, bude schopen samostatně sloužit a vykonávat jemu přidělené činnosti a úkoly. Pro ověření všech těchto aspektů je nutno vykonat poslední zkoušku, a sice D-08, takzvanou autorizaci. Ta probíhá za účasti dopravního kontrolora a zástupce z provozního obvodu. Zaměstnanec musí prokázat svou znalost a schopnost organizovat a řídit drážní dopravu. Během autorizace se probírají všechny možné dopravní situace, které v dané stanici mohou nastat. V momentě, kdy zaměstnanec dokáže odpovědět dopravnímu kontrolorovi na všechny kladené dotazy a je schopen vést dopravní dokumentaci bez pochybností, vykoná zkoušku D-08 a stává se z něho plnohodnotný výpravčí.

Perony zná jak své boty, syn jí zdatně sekunduje

Řeč je o dvojici našich výpravčích – Marii Havlínové a jejím synovi Rolandovi. Společně slouží na olomouckém hlavním nádraží. Zároveň jde o první dvojici z připravovaného projektu s názvem Já, ty a dráha.

TEXT **Eva Rubešová**

Marie Havlínová nastoupila na železnici 1. ledna 1986 jako operátorka, od května 1990 pracovala jako výpravčí v Brodce u Přerova a od 1. listopadu 2007 slouží v Olomouci. Na hlavním nádraží v hanácké metropoli se stala po delší době první ženou, která v rámci celého provozního obvodu nastoupila mezi samé chlapy. „Pracoval jsem v tu dobu jako dopravní náměstek a dlouho jsem váhal, zda si ji z Grygova stáhnou do Olomouce na perony. Dokonce jsem inkognito v Grygově sledoval půl dne její práci. Získala si mě hlavně tím, že když tam na stavbě došlo k propadu zeminy nad budoucím

podchodem, přičemž se prohnula kolej, Majka okamžitě reagovala. Ihned zastavila provoz a avizovala pohotovost,“ říká přednosta PO Olomouc Zdeněk Ježior. Za tento skutek byla v roce 2005 oceněna ke Dni železnice.

Marie Havlínová je velmi aktivní a inspirativní člověk, pravidelně se účastní soutěží FISAIC, vede výtvarné kurzy pro železničáře a v loňském roce vydala publikaci s návody na pletení z pedigu. Nebrání se ani pohybu, na denní směně nachodí jako venkovní výpravčí i 18 kilometrů po peronech. Svoji práci by nevyměnila za nic na světě.

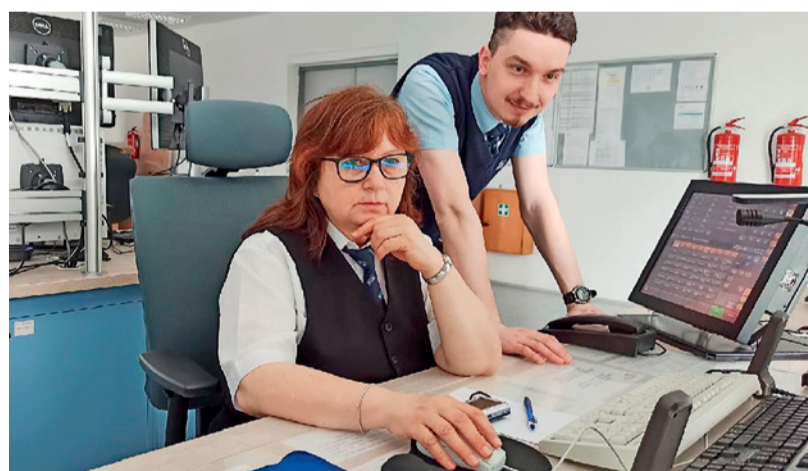


FOTO archiv rodiny Havlínových

Podobný entuziasmus nalila do žil také svému synovi Rolandovi. Ve třetím ročníku zběhl ze studia na vysoké škole k dráze. Dopravní geny však zdědil také po svém tatínkovi, který pracuje na CDP Přerov jako dispečer. Rodinná rada tedy celkem podle očekávání rozhodla, že mu nebude nikde tak dobře jako na železnici. V olomoucké stanici jej přivítali s otevřenou náručí. Od listopadu ho čeká nové angažmá v rámci DOZ (RDP Olomouc na ústředním stavědle). „Jsou směny, kdy po peronech v Olomouci hl. n. jako

venkovní výpravčí chodí maminka, syn obsluhuje nákladní dopravu a na CDP v Přerově řídí provoz otec Roland Havlín starší. Uznejte, není to dokonalá železničářská rodina?“ dodává přednosta PO Olomouc.

Jak jste se na dráhu dostali vy? Máte zajímavý příběh anebo víte o nějakém ze svého okolí? Dejte nám vědět na tym@spravazeleznic.cz. Do e-mailu uveďte heslo Já, ty a dráha. Děkujeme vám předem za vaši důvěru. Věříme, že skutečné příběhy motivují ostatní, aby se stali součástí Správy železnic.

STRAVENKOVÝ PAUŠÁL – NOVÁ FORMA BENEFITU PRO ZAMĚSTNANCE

Od dubna letošního roku mají naši zaměstnanci možnost nechat si vyplatit peněžitý příspěvek na stravování, tzv. stravenkový paušál, který umožnila novela zákona o daních z příjmů účinná od 1. 1. 2021.

V rámci naší organizace byl stravenkový paušál sjednán ve 3. změně Podnikové kolektivní smlouvy na rok 2021 s účinností od 1. 4. 2021. Následně byla sjednána i změna Rámcových zásad fondu kulturních a sociálních potřeb (FKSP) a zásad FKSP všech organizačních složek tak, aby i příspěvek na stravování z FKSP mohl být poskytován v peněžitité formě.

Do 15. dubna byla možnost zvolit tradičnější alternativu v podobě papírové či elektronické stravenky. Pokud se zaměstnancům neosvědčí zvolená forma tohoto benefitu, v pololetí a na konci letošního roku budou mít možnost změnit své rozhodnutí. Přesné postupy a formuláře jsou zveřejňovány v pokynech personálního ředitele a ve vzorech dokumentů na intranetu na stránkách jeho odboru. V současné době se pro papírové stravenky rozhodlo 24 procent zaměstnanců, pro formu e-stravenky 14 procent a stravenkový paušál nově pobírá 62 procent zaměstnanců. (rub)

POZOR NA ZMĚNY TERMÍNŮ TÝMÁCKÝCH SOUTĚŽÍ!

S postupným návratem do normálního chodu věcí souvisí také příprava některých tradičních akcí určených pro zaměstnance naší organizace. Opět připravujeme například červnový Den v ZOO, sportovní den i řadu dalších akcí, i když zatím spíše s výhledem na září a podzimní měsíce. Tehdy už snad bude možné pořádat akce bez omezení počtu účastníků.



Nejdůležitější připravovanou akcí je Finále Týmu Správy železnic. Tentokrát se sejeme s oceněnými a vítězi soutěží v Paláci Žofín netradičně už v polovině září. S tím souvisí i zkrácené termíny uzávěrek všech soutěží. Sledujte prosím webové stránky Týmu Správy železnic, aktivně se soutěží účastněte a nominujte své kolegy třeba na ocenění Sympaťák/Sympaťáčka roku nebo Talent Správy železnic.

O dalších chystaných akcích budeme informovat, až bude jistý termín jejich konání. Těšíme se také na vaše pozvánky na zajímavé akce spojené se železnici, rádi je zveřejníme.

Muzeum v Lužné u Rakovníka představilo další nové exponáty

V polovině května se letos poprvé otevřely brány největšího železničního muzea u nás v Lužné u Rakovníka. Bývá zvykem, že každý rok přinese v bývalé výtavně nějaké novinky. Letos je to například nový vstupní objekt s pokladnou, nechybí ani nové exponáty.

TEXT **Tomáš Johánek**



FOTO autor (3x)

V muzeu, které patří Českým drahám, čeká na děti i dospělé největší sbírka parních lokomotiv na našem území, z nichž některé pamatují ještě období Rakouska-Uherska. Kromě parních lokomotiv zde návštěvníci mohou vidět také historické motorové vozy, dieselové či elektrické lokomotivy, dobové osobní a nákladní vozy a spoustu dalších zajímavých exponátů ze železničního provozu. „Naposledy bylo muzeum otevřeno v říjnu loňského roku, několikaměsíční pauzu vyvolanou pandemií koronaviru jsme však využili například pro úpravu vstupní části areálu. Party pracovníků kolem lokomotiv a vozidel ČD Muzea v Lužné i po celé republice pak tento čas zužitkovaly k jejich časově náročnější údržbě. Jsme tedy v plné zbroji připraveni na sezónu,“ říká ředitel muzea Marek Plochý.

OSAHA SI MŮŽETE SKUTEČNOU PARNÍ LOKOMOTIVU

Muzeum není určeno jen pro železniční fanfy, na své si tu přijdou i rodiny s dětmi. Součástí expozice je nový interaktivní exponát parní lokomotivy 310.127 s přezdívkou Kafemlejek,

kteří rozhodně ocení nejedna ratolest. „Ten si totiž na rozdíl od většiny ostatních vystavených kousků mohou lidé dokonce osahat, a to včetně kabiny s řadou ovládacích prvků. Ty nejmenší opět rádi svezeme na tak-zvané úzkokolejce. Ujde o skutečnou mašinku s opravdovými vagónky, jen v menším provedení. Jezdí malou rychlostí a na její provoz dohlíží odborný personál,“ pokračoval Marek Plochý. Součástí muzejní expozice je také zabezpečovací technika, nechybí zde stožárová i ruční návěstidla, výpravky, svítilny a řada dalších předmětů i dobových dokumentů nebo velké modelové kolejiště. Nejen děti si zde například mohou vyzkoušet ovládání mechanického návěstidla.

VRCHOLNÁ AKCE SE USKUTEČNÍ V POLOVINĚ ZÁŘÍ

Železniční muzeum v Lužné u Rakovníka – to nejsou jen statické ukázky historických vozidel, pro návštěvníky je jistě daleko zajímavější vidět provozní exponáty v akci. Většinou se tak děje při různých příležitostech, jako jsou dny železnice, dětské dny či

setkání lokomotiv nebo motorových vozů. Letošní rok výrazně ovlivnila vládní omezení, akce pro veřejnost se tak plánují až na léto či na podzim. V červenci například vyrazí vlak v čele s parní lokomotivou do Berouna, v srpnu pak do Chomutova. Velmi očekávanou akcí bude setkání motorových vozů na počátku srpna, kdy by se do Lužné u Rakovníka měly sjet nejstarší provozuschopné motorové vozy, které jsou u nás k dispozici. Největší událostí pak bude Den železnice v polovině září.

ÚZKÁ SPOLUPRÁCE SE SPRÁVOU ŽELEZNIC

Možná než až tak známou věcí je, že některá zařízení v areálu muzea slouží pro výcvik budoucích výpravčích, učí se zde stavět dopravní cestu. Ve spolupráci s naší organizací by se také v blízké době mělo částečně upravit kolejiště v přilehlé železniční stanici, kde vznikne nové nástupiště určené právě pro provoz historických vlaků. V budoucnu také přestane sloužit svému účelu stavědlo umístěné v sousedství areálu muzea, mělo by se stát přímo jeho součástí.

Křížovka o ceny

V tajence se i tentokrát skrývají názvy dvou nádraží na síti Správy železnic. Na vaše odpovědi čekáme do 14. června na adrese: redakce@spravazeznic.cz. Ve hře jsou opět tři publikace o železnici.

Správné řešení z dubnové křížovky: Výškov v Čechách, Lužná u Vsetína. Knihu podle vlastního výběru od nás obdrží Josef Janáček, Kateřina Hrůzová a Vít Jurečka.

	ŠVĚD. SKUPINA	UZENINA (ZAST.)	KŠANDY	PRAŽSKÁ SPZ	MOŘSKÁ VYDRA	MEZINÁRODNÍ OLYMPIJSKÝ VÝBOR (ZKR.)	ZKRATKA DOPRAVNÍHO PODNIKU	OBAL NA TEKUTINY	ZRNÍ K SĚTI	ANGL. SÁZKA	ZKR. ATLETICKÉHO KLUBU	ARCHITEKT	POBODATI	ODE DNE VYDÁNÍ (Z LAT.)	TŘETÍ PÁD
ALE						BEZVĚDOMÍ						SPADNUTÍ			
OČNÍ KOULE						ŘEMEN U KALHOT						ŠPANĚLSKÝ CELA			
1. část tajenky						JMÉNO PSA						BÝVALÝ HOKEJISTA			
ZN. ASTATU			DRUH DŘEVINY	ZN. HLINÍKU		KRÁL POUSTĚ		ŠLÁGR			SPADNOUT (DĚTSKÝ) ORIGIN. ZKRATKA VÝCH. NĚMECKA				
				ČLOVĚK ZE VZDALENÝCH KRAJIN		JAPON. OSTROV		VÝČEP		DOPLĚSTI					
	ŠACHOVÝ KONEC	2. část tajenky													
		HRANIČNÍ POPLATKY													
ŘÍMSKÝ 1109					CITOSLOVCE VYKOUKNUTÍ			ZVRATNÉ ZÁJMENO	VELKÉ DVEŘE				PŘEZDÍVKA REVOLUCIONÁŘE GUEVARY	INDICKÝ FILM	
					UKAZOVACÍ ZÁJMENO				KÓD TURKME-NISTANU						
ANGL. PRÍDELIT						PLĚSTI (NĚKOGO)					CHATRNÁ				
ONI						ELEMOVÁ PRYSKYŘICE					ANGL. CIZINEC				

Pomůcka: ALIEN, ALLOT, BET, KUMĚ, TODA

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

Vážení klienti,

s radostí oznamujeme, že se rozjíždí dovolenkový život v České republice. Od 3. 5. jsou otevřené lázně i pro léčebné pobyty samoplátců a od 24. 5. se otevírají i všechny české hotely. Při nástupu je vyžadován negativní antigenní test ne starší než 48 hodin, který může vystavit i zaměstnavatel. Bližší informace sdělujeme klientům vždy před odjezdem. Hotely se tak začaly nebývale rychle plnit. Proto je vhodné objednat co nejdříve. Nabízíme 92 hotelů a penzionů.

Se zahraniční dovolenou leteckou dopravou stále doporučujeme mírné vyčkávání. Mnoho okrajových letů se ruší a také ještě nejsou zcela jasné podmínky pro vstup do destinací. Předpokládáme ale vyjasnění v nejbližší době.

Naproti tomu Chorvatsko můžete již objednávat bez problémů – autobusová doprava je zajištěna a Chorvatsko se těší na první klienty.

Vaše ČD Travel garant spokojeného návratu



OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Přerušená řízení zbytečně brzdí realizaci staveb

Na Drážní úřad každoročně přichází stovky různých žádostí. Především se žádostmi o stavební povolení však bývá problém. Podklady nejsou kompletní, chybí doklady o projednání stavby s dotčenými orgány a stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury. Řízení se musí přerušit. Takových žádostí je každý rok několik set. Pracovníci DÚ musí zjistit, které doklady v žádosti chybí, což je u liniových staveb velmi časově náročné a znamená neúměrnou zátěž. Vydání stavebních povolení se tak zbytečně protahuje a brzdí realizaci. Počet přerušovaných řízení se za rok 2020 vyšplhal k číslu 697, za první 4 měsíce letošního roku již bylo přerušeno 148 řízení.

Obnovené osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy podle evropského nařízení

Drážní úřad vydal první osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy, které bylo nově zpracováno podle nařízení Komise EU 2018/762. Obnovené osvědčení získala na dalších 5 let společnost KŽC Doprava s.r.o., která provozuje regionální dráhu Česká Kamenice – Kamenický Šenov. Celý systém bezpečnosti, tedy veškeré vnitřní předpisy, je vypracován podle evropského nařízení, které je v ČR aplikováno od konce loňského října v návaznosti na zavedení 4. železničního balíčku. První žádost k posouzení podle nových podmínek dorazila na Drážní úřad 17. 3. 2021.

