

# MODERNÍ ŽELEZNICE

**EPIDEMIE URYCHLILA  
ZMĚNU KOMUNIKACE**  
Ředitel odboru personálního  
Pavel Koucký přibližuje nejen  
nové formy komunikace

02

**ZIMA VŽDY PROVĚŘÍ  
SCHOPNOSTI ŽELEZNIČÁŘŮ**  
Udržovat provozuschopnost  
dráhy v horských oblastech  
není jednoduché

04

**KONEC RŮŽOVÝCH  
FORMULÁŘŮ!**  
Novinkou Personálního portálu,  
která byla spuštěna 15. ledna,  
jsou „elektronické daně“.

07



FOTO Vojtěch Kužel

## I letos bude pokračovat vysoké tempo modernizací a oprav

**Naše státní organizace hodlá i v letošním roce pokračovat v nastaveném tempu modernizací a oprav tratí, stanic i výpravních budov. Umožní to alokovaná výše finančních prostředků od Státního fondu dopravní infrastruktury, která dosahuje 53 miliard korun.**

TEXT | Pavel Tesař

Na investiční akce půjde letos 31,2 miliardy korun, což je meziročně o 1,5 miliardy více. „Z pohledu staveb na železniční dopravě infrastrukturu vidíme letošní rok poměrně optimisticky. Probíhá celá řada velkých investičních akcí, u dalších významných staveb, které jsou aktuálně v závěrečných fázích projektové přípravy, budeme v nejbližším období vypisovat výběrová řízení,“ řekl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Pokud jde o stavby, které se letos dokončí, lze uvést například elektrizaci a zkapacitnění tratě Uničov – Olomouc, modernizaci železnice mezi vinohradskými tunely a stanicí Praha-Hostivař, optimalizaci tratě Beroun – Králův Dvůr, modernizaci a elektrizaci tratě Šakvice – Hustopeče u Brna či rekonstrukci stanice

Sklené nad Oslavou a kolejové úpravy ve stanici Žďár nad Sázavou. Celkem se letos dokončí modernizace 97 kilometrů tratí. Řada investičních akcí se naopak letos zadá k realizaci či rovnou zahájí. Půjde například o zvýšení kapacity tratě Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice, modernizaci tratě Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov – Blansko, obnovu úseku mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí či rekonstrukci železničních stanic Praha-Smíchov a Vsetín.

### REKONSTRUKCÍ PROJDE NA 200 PŘEJEZDŮ

V letošním roce plánujeme také zrekonstruovat na 200 přejezdů za téměř dvě miliardy korun, na velké části z nich dojde ke zvýšení zabezpečení. Celkem 40 křížení tak

získá ke stávající světelné signalizaci také závoje; ty se budou instalovat i na dalších 30 místech, která jsou dosud zabezpečena pouze výstražnými kříži. Zejména preventivní význam bude mít vybavení 8 přejezdů kamerovým systémem. Z hlediska bezpečnosti bude podstatné rovněž připravované zrušení 11 úrovnových křížení. K postupnému snižování jejich počtu by měly dále přispět legislativní úpravy, které nabýly účinnost od letošního roku. Největší akcí opravného charakteru budou letos práce na trati Rumburk – Velký Šenov za 334 milionů korun. Jejich dokončení umožní odstranění rychlostních omezení pro moderní vozidla a tomu odpovídající zkrácení jízdních dob. Mezi významné se řadí rovněž opravy mezi stanicemi Kryry a Vroutek na Lounsku (190 milionů

korun) nebo na dvoukolejném úseku Bystřička – Jablůnka na Vsetínsku za 173 milionů korun. Probíhat bude i rozsáhlá oprava tratě Horažďovice – Žichovice, která byla zahájena loni. Pokračovat bude také realizace opatření v souladu se schválenou Konceptí zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením dráží dopravy. Letos se plánují takto upravit traťové úseky Studenec – Velké Meziříčí, Havlíčkův Brod – Humpolec, Chrudim – Borohrádek, Studénka – Bílovec, Březnice – Blatná, Nepomuk – Blatná a Zadní Třeboň – Liteň.

### POKRAČUJÍ OPRAVY VÝPRVNÍCH BUDOV

Výraznou proměnou projde řada výpravních budov. Na pražském hlavním nádraží bude letos dokončena rekonstrukce fasády Fantovy budovy, na kterou naváže první etapa prací v interiéru tohoto historického objektu. Po dokončení projektu začnou vlastní stavební práce také na rozsáhlé výpravní budově v Pardubicích. Rozběhnou se rovněž rekonstrukce

### DALŠÍ TRATĚ SE ZAPOJÍ DO CDP

Pokračovat bude také přechod na dálkové řízení provozu. Během roku dojde k přepnutí traťového úseku Praha-Uhřetěves – Praha-Hostivař do řízení z CDP Praha. Celková délka tratí řízených z tohoto pracoviště se tak letos zvýší na 522 km, z CDP Přerov se pak ovládá provoz na dalších 550 km tratí. V rámci projektu Zavedení postrkové a přípravní služby bude na CDP Přerov zřízeno pracoviště dispečera pro poskytování této služby nákladním dopravcům, a to v úseku Brno-Maloměřice – Kutná Hora hl. n.

dalších objektů v Táboře, ve stanici Opava západ a v Plzni na hlavním nádraží i Jižním Předměstí. Pokračovat budou rekonstrukce nádražních budov v Berouně a v Českých Budějovicích. Dokončí se architektonicky zajímavý objekt v Havířově.



FOTO Josef Novotný



**MEMORANDUM POMŮŽE ŽELEZNICI NA LETIŠTĚ**

Primátor hlavního města Prahy Zdeněk Hřib a generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda podepsali memorandum o spolupráci při přípravě veřejně prospěšné modernizace a novostavby tratě Praha-Velšlavín – Praha-Letiště Václava



FOTO archiv Správy železnic

Havla. V rámci dohody hlavní město vykoupi pozemky potřebné pro stavbu terminálu a záchytného parkoviště P+R na Dlouhé Mlí. Část pozemků následně Praha využije i pro vybudování nové tramvajové tratě.

**MINISTR DOPRAVY NAVŠTÍVIL DVĚ STAVBY NA JIHU ČECH**

Vicepremiér a ministr dopravy Karel Havlíček navštívil dvě významné investiční akce na železnici v jižních Čechách. V doprovodu generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody se osobně seznámil s průběhem prací na modernizaci traťového úseku ze Sudoměřic u Tábora do Votic a na rekonstrukci výpravní budovy v Českých Budějovicích.

**DALŠÍ ÚSEK NA TRATI MEZI PRAHOU A BEROUNEM DOSTAL ZELENOU**

Centrální komise Ministerstva dopravy schválila záměr projektu optimalizace dalšího úseku na trati Praha-Smíchov – Beroun, konkrétně mezi Černošicemi a budoucí odbočkou Berounka. Jeho cílem je zkrácení jízdních dob vlaků, zvýšení kapacity infrastruktury, zlepšení jejího technického stavu a zvýšení bezpečnosti provozu. Samotné stavební práce by se měly realizovat v letech 2024 až 2026. Projekt počítá s rekonstrukcí železničního svršku i spodku, dále mostních objektů a trakčního vedení, výraznou modernizací pak projdou zastávky Černošice a Černošice-Mokropsy.

# Epidemie urychlila změnu komunikace v naší organizaci

**Přenesení sociálních i pracovních kontaktů do elektronické formy sice není u Správy železnic úplnou novinkou, podle ředitele odboru personálního Pavla Kouckého se větší využívání například e-learningu začalo připravovat již dříve, epidemie ale celý proces urychlila.**

TEXT | **Tomáš Johánek**



FOTO archiv Správy železnic

**Jak funguje tak velká a strategická firma, jako je naše organizace, v době koronavirové? Jaká omezení si vyžádala vládní opatření a jak se s nimi vypořádáváme?**

Jako pro většinu světa, i pro nás to bylo něco zcela nového a nečekaného. Nechci říci, že nás to zaskočilo, tím spíše, že času na výrazné změny bylo žalostně málo, ale jistou míru více či méně úspěšné improvizace jsme museli prokázat všichni. A ne jeden z kolegů si sáhl na pomyslné dno svých kapacit. Velmi mile mě ale překvapilo, že vlna lidskosti a sounáležitosti, která se ve společnosti vzedmula na začátku první vlny loni na jaře, se projevila i ve Správě železnic. Přistoupili jsme také k rozdělení obsluhy kritické infrastruktury na několik skupin, abychom uchránili prostřednictvím omezení kontaktů jednotlivé skupiny od virové nálože. S postupem času se ukázalo, že to je cesta možná, ale velmi náročná. V současné době si proto umíme poradit v rámci stávajícího rozvrhu pracovní doby. Tam, kde je to možné, jsme v souladu s vládními opatřeními zavedli možnost využít práci na dálku neboli home office. Přijali jsme některá konkrétní opatření, která umožnila jednotlivým vedoucím zaměstnancům postupovat podle místních podmínek. Denně nyní práci na dálku využívá zhruba šest procent zaměstnanců, a přispívá tak k ochraně svých spolupracovníků. V oblasti řízení organizace se prakticky okamžitě změnil způsob komunikace, lidé si rychle zvykli na používání aplikace MS Teams. Tento koncept se uchytil

a dnes si ani nedovedeme představit, že bychom se vrátili do stavu komunikace před epidemií.

**Současná situace znamená mimo jiné minimalizaci kontaktů mezi lidmi. Dají se nahradit online formou všechna potřebná školení a vzdělávací programy?**

V maximální možné míře přecházíme k udržování či získání kvalifikace prostřednictvím e-learningu, nicméně ne všechny aktivity jdou samozřejmě touto formou dělat. Školení například v oblasti řízení provozu toto příliš neumožňují. Přechod na elektronickou formu výuky však není přímým důsledkem epidemie, ale souvisí se změnou, ke které došlo v loňském roce a na kterou jsme se připravovali ještě před příchodem

Covidu-19. Jde konkrétně o ukončení dodavatelské formy udržování kvalifikace nákupem školení od dceřiné firmy ČD, tedy od Dopravního vzdělávacího institutu. V současné době si až na určité výjimky vše zajišťujeme vlastními silami. Museli jsme samozřejmě příslušné složky posílit jak personálně, tak technicky. Mnohdy narážíme na kapacitu IT infrastruktury, ale pracujeme na zlepšení situace. Očekávám, že ani v oblasti školení a vzdělávání se již nevrátíme do původního stavu, a určitě budeme pokračovat v rozvoji online výuky.

**Co chystáte pro naše zaměstnance v letošním roce a jaké na ně čekají novinky?**

Na letošní rok jsme se připravovali dlouho před příchodem Covidu-19, už v srpnu 2018 jsme začali pracovat na změně katalogu prací. Tuto agendu jsme pak propojili s kolektivním vyjednáváním o nové podnikové kolektivní smlouvě na rok 2021 a s ostatními dokumenty, předložili jsme je velmi brzy našim sociálním partnerům, abychom splnili ambiciózní cíl – mít k 1. lednu 2021 vše sjednáno. To se také stalo, máme sjednanou kolektivní smlouvu i nový katalog zaměstnání. Příznivou zprávou pro zaměstnance určitě je například poskytování příspěvku na dopravu, zavedení nového typu zvláštní odměny, možnost získat mimořádné odměny či sjednání obecných, rámcových zásad FKSP. Na konci ledna se pak podařilo dojednat další materiál, podporu z centrálního FKSP, uvolnili jsme možnost poskytování příspěvku na organizované akce sportovní-kulturního charakteru i čerpání prostředků na rekreaci. Novinkou je i odborovým organizacím předložený návrh třetí změny kolektivní smlouvy, jednáme o nahrazení současných stravenek peněžitým příspěvkem na stravování. Zaměstnanci, kteří dnes ne vždy mohou využít papírové stravenky, by přešli na stravovací paušál, dostali by tedy další peníze k výplatě. V rámci rozvoje personálního portálu jsme také zavedli jednu novinku, a to jsou elektronická podání prohlášení poplatníka daně, žádosti o roční zúčtování daní a žádosti o vystavení potvrzení v oblasti daní. Velkou změnou bude elektronická podpora nábory nových zaměstnanců a jejich adaptace prostřednictvím softwaru SAP SuccessFactors. Do testování tohoto relativně nového produktu z platformy SAP jsme od poloviny letošního února zapojili zástupce všech organizačních jednotek, finální spuštění bude v průběhu června.

**Jak vůbec funguje v této době nábor nových zaměstnanců? O jaké profese je největší zájem?**

Nábor funguje velmi intenzivně, poprvé po delší době jsme se dostali do situace, že se meziročně počet našich zaměstnanců zvýšil o 140, aniž by přitom došlo k nějaké transformaci. Potřebujeme posílit některé činnosti k zajištění očekávané investiční a údržbové činnosti. Už loni jsme začali personálně rozšiřovat stavební správy, posilovali jsme i některé segmenty provozuschopnosti v rámci oblastních ředitelství, na generálním ředitelství jsme restrukturalizovali úsek náměstka pro modernizaci dráhy i úsek náměstkyne pro provozuschopnost dráhy, významně jsme posílili kapacitu odboru komunikace. Hledáme například odborníky z oblasti ETCS, což bude do blízké budoucnosti dominantní téma, hledáme IT specialisty. Nadále také hledáme techniky sdělovací a zabezpečovací techniky, elektrotechniky železniční dopravní cesty a zaměstnance, kteří mají nebo chtějí získat licenci strojvedoucího. Ač se stále více rozvíjí centralizace řízení provozu a obsluha dráhy se vzdaluje od kolejí, nadále máme zájem i o výpravčí. Nové zaměstnance hledáme prostřednictvím webu, náborových letádků, externí inzerce, ve spolupráci s odborem komunikace zveřejňováním vybraných nabídek na sociálních sítích nebo na relativně novém profilu na LinkedInu.

**Co byste vzkázal našim zaměstnancům?**

Přeji jim především to, aby byli zdraví a aby vnímali Správu železnic jako stabilního zaměstnavatele, kterého mohou s klidným svědomím doporučit ostatním.

**ING. PAVEL KOUCKÝ**

Narodil se v roce 1962. Vystudoval obor provoz a ekonomika železniční dopravy na VŠDS v Žilíně. V letech 1985 až 2003 působil v ČSD a později ČD v Plzni, kde začínal jako výpravčí. Dále pracoval jako technolog a vedoucí personálního oddělení. Na GŘ ČD v Praze zastával funkci zástupce ředitele odboru personálního. V letech 2007–2010 pracoval jako ředitel odboru lidských zdrojů u ČD Cargo. Od roku 2011 působí na Generálním ředitelství Správy železnic, nejprve jako vedoucí mzdového oddělení a od roku 2012 jako ředitel odboru personálního.

**Velmi mile mě překvapilo, že vlna lidskosti a sounáležitosti, která se ve společnosti vzedmula na začátku první vlny loni na jaře, se projevila i ve Správě železnic.**



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.





## Část mostu přes Labe odplula na katamaránu

V rámci rekonstrukce železniční tratě mezi Čelákovicemi a Lysou nad Labem se vymění most přes Labe. Aby se tak mohlo stát, je nutné nejprve odstranit jednotlivé části stávajícího mostního objektu. Jednu z nich odborníci odstranili pomocí unikátní techniky, která zahrnuje několik českých patentů.

Hlavní roli hrál katamarán složený ze speciálních pontonů. Ten najel pod mostní díl a zespodu ho zvedl. Jištěn šesti lany pak plul i s mostní konstrukcí několik metrů proti proudu. Na pravém břehu byl celý díl přesunut na speciální zařízení, kde byl rozřezán. Následovat bude stavba nového železničního mostu. Ten umožní napojení samostatné konstrukce lávky pro pěší a cyklisty. Po přestavbě bude most splňovat podjezdnou výšku minimálně 5,25 metru (dosud to bylo 4,7 metru), stavebně bude připraven na podjezdnou výšku sedm metrů. Na podzim by pak mělo přijít na řadu odstranění zbývajících dvou částí současného přemostění.

V současné době probíhá železniční provoz po provizorním mostě přesunutém do nové polohy.

FOTO Josef Novotný

## Začíná oprava koridoru mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí

Už v dubnu začne rekonstrukce jednoho z posledních dosud nemodernizovaných úseků prvního koridoru. Významným přínosem celé stavby bude vybudování nové odbočky Bezpráví, která podstatně zvýší kapacitu a operativu při řízení provozu v tomto silně vytíženém úseku.

TEXT Tomáš Johánek

V rámci stavby dojde na téměř 10 kilometrů dlouhém úseku k rekonstrukci železničního svršku a spodku, a to včetně hloubkové sanace násypového tělesa v nestabilních úsecích. Modernizace se zaměří i na zabezpečovací a sdělovací zařízení, trakční vedení, silnoproudé technologie a mostní konstrukce. Jedná se celkem o 14 mostů a čtyři propustky, které čeká renovace různého charakteru.

Kompletní přestavbou projde stanice Brandýs nad Orlicí. Nová nástupiště se přesunou blíže ke kolejovému rozvětvení ve směru na Ústí nad Orlicí, jejich délka bude 220 metrů



a výška nad temenem kolejnice 550 mm. Přístup na obě nástupiště bude bezbariérový, pod kolejištěm se zřídí nový podchod. Tato stanice dostane také moderní zabezpečovací zařízení. To bude ovládané dálkově z CDP Praha. Zastávka Bezpráví bude zrušena. V její blízkosti vznikne nová odbočka, která významným způsobem zvýší propustnost tratě.

Se zahájením této akce jsou spojená i omezení železničního provozu. Po většinu doby realizace stavby, která skončí v polovině roku 2023, bude vždy sjížděna jedna kolej. Některé práce, jako například montáž a demontáž bran trolejového vedení a převěšení trolejového vedení ve stanici Brandýs nad Orlicí, však bude nutné realizovat během úplného přerušování provozu. Je plánováno celkem 80 nočních výluk v trvání šesti hodin, uvažuje se ale o umožnění průjezdu vyjmenovaných vlaků s lokomotivami nezávislé traktce.

Stavba bude financována z programu Blending Call, který je založený na kombinaci příspěvku z unijního Nástroje pro propojení Evropy (CEF) a úvěru od Evropské investiční banky.



FOTO A VIZUALIZACE archiv Správy železnic (2x)

## Jihočeské výpravní budovy procházejí omlazovací kúrou

Během příštích týdnů začnou stavební práce na další jihočeské výpravní budově, tentokrát ve Veselí nad Lužnicí. Podle plánu běží rekonstrukce na nádraží v Českých Budějovicích a ještě letos dojde i na Tábor.

TEXT Tomáš Johánek

Stavební práce na nádražní budově ve Veselí nad Lužnicí budou zahrnovat změny uspořádání interiéru a vybudování toalet přístupných z haly i nových komerčních prostor. Součástí rekonstrukce bude také oprava fasády, při které se obnoví poškozené štukatérské prvky do původní podoby. Dále dojde k výměně dveří a oken, pro zachování původního historického rázu budovy se použijí dřevěná špaletová okna. Rekonstrukcí projde také střecha včetně nového krovu.

Letos na podzim začne oprava budovy v Táboře, stavební práce potrvají dva roky a zaměří se na čtyři propojené objekty. Nejnáročnější bude renovace historicky cenné dvoupatrové budovy, kde jsou provozní prostory i restaurace. Toalety pro veřejnost se přemístí blíž k odbavovací hale a upraví se prostory v přízemí pro prodej jízdenek i komerční jednotky. Během realizace projektu se zřídí i osobní výtahy v historických budovách a přesune výtah na hraně prvního nástupiště pod přístřešek blíž ke vstupu do podchodu. Stavební firma upraví také přístup do podchodu a budovy, což by mělo zlepšit pohodlí cestujících, kteří procházejí mezi podchodem a odbavovací halou. Nově zde vzniknou také kancelářské prostory. Rekonstrukce čeká i střechu, stropy a obvodový plášť, měnit se budou všechna okna a dveře.

Obnova největší jihočeské výpravní budovy – na nádraží v krajské metropoli Českých Budějovicích – probíhá již od přelomu května a června loňského roku. Předmětem stavby je celková renovace památkově chráněného objektu, který si i po dokončení prací zachová historizující ráz a bude důstojnou vstupní branou do tohoto města. Rekonstrukce zahrnuje celkovou revitalizaci objektu, optimalizaci provozních prostor a úpravu ostatních ploch pro komerční využití. Přestavbou projdou kromě



FOTO Josef Novotný (2x)

obvodového pláště také okna a dveře, střecha, interiéry a technické zázemí. Zmodernizují se veškeré veřejně přístupné prostory a vytvoří administrativně provozní zázemí pro zaměstnance Správy železnic. Na nejnávštěvnějších místech vzniknou obchodní jednotky.

V současné době pokračují práce na provedení nových stropů nad jižním přístavkem. V severní věži byla dokončena montáž oplechování a krytiny střechy, aktuálně v ní probíhá rekonstrukce nevyhovujících stropů. V suterénu budovy se provádí snižování hladiny podzemní vody.



# Zimy na Liberecku prověřují schopnosti techniky i našich zaměstnanců

Letošní zima byla na sníh poměrně bohatá, nejen horské oblasti byly doslova zasypané sněhem. Některým to přineslo radost, jiným spíše vrásky na čele. Mezi ty druhé patří naši kolegové, kteří se starají o sjízdnost železničních tratí. Pojďme se podívat, jak vypadá běžná zimní údržba na Liberecku.

TEXT **Tomáš Johánek**

Když se řekne železnice na Liberecku, mnohým se určitě vybaví zejména klíčová trať z Liberce přes Tanvald do Harrachova a dále do Polska. K ní náleží ještě odbočná trať ze Smržovky do Josefova Dolu a dále železnice mezi Železným Brodem a Tanvaldem. Celkem jde o přibližně 63 kilometrů tratí, které patří do obvodu provozních středisek správy tratí TO Liberec a TO Turnov. O úklid sněhu a ledu z nástupiště, přejezdů a výhybek se stará kolem 25 zaměstnanců, dalších sedm je určeno pro obsluhu potřebné mechanizace.

## ZAČÍNÁ TO MONITORINGEM PŘEDPOVĚDI POČASÍ

Jak vlastně vypadá takový běžný den na Liberecku, pokud začne sněžit? Jednotliví vedoucí provozních středisek správy tratí

(zejména traťmířští TO Liberec a TO Turnov) a zaměstnanec aparátu ST Liberec odpovědný za přijetí potřebných opatření k zajištění sjízdnosti tratí v zimním období provádějí monitoring předpovědi počasí a zvýšenou kontrolní činnost v horských úsecích tratí (převážně s nadmořskou výškou nad 450 m n. m.), sledují aktuální situaci a tyto informace průběžně vyhodnocují. Na jejich základě se rozhodnou, jaká kolejová mechanizace se bude aktivovat, kolik vlastních zaměstnanců Správy železnic a kde bude odklizen sníh a zda bude aktivována zasmulovaná externí firma. V případě sněhové nadílky se musejí zaměřit v první řadě na traťové koleje, výhybky v hlavních kolejích, nástupiště ve stanicích a na zastávkách, železniční přejezdy včetně odstranění velkého množství sněhu

v rozhledových trojúhelnících, výhybky bez EOV i přístupové cesty. „Snažíme se udělat maximum pro zajištění potřeb osobních dopravců, respektive cestujících, i aktuálních potřeb nákladních dopravců,“ říká vedoucí provozního oddělení Správy tratí Liberec Robert Bayer.

## BEZ KOLEJOVÉ MECHANIZACE BY TO NEŠLO

S úklidem sněhu a dalších projevů zimního počasí pomáhá samozřejmě potřebná mechanizace. ST Liberec disponuje jednou kolejovou sněhovou frézou KSF 77 (stanoviště Smržovka) a dvěma kolejovými sněhovými frézami KSF 70, dále pak kolejovým sněhovým pluhem KSP 411S se stanovištěm v Liberci, se kterým jezdí lokomotiva řady 740.5. Na odklizení sněhu z nástupiště využívají naši zaměstnanci ruční sněhové frézy různých typů (kolové, pásové), které s sebou vozí v dodávkových autech s ližinami, jinak používají hrabla, lopaty, krumpáče a košťata. Na jednotlivých nástupištích jsou umístěny zásobníky na posypový materiál, některá se sypou solí.

## KOMPLIKACE NA OZUBNICI

Nejvíce sněhu bývá v uvedené oblasti obvykle v okolí Smržovky, která leží v nadmořské výšce 600 m, a na trati Smržovka – Josefův Důl. Komplikovaná pak je údržba úseků s ozubnicí mezi Tanvaldem



a Kořenovem. Tam lze využít pouze sněhový pluh KSP 411S, který nemá na čelních radlicích namontované středové radličky na sníh, u nichž by hrozila kolize s ozubnicí. Přesto na ní nelze spustit čelní radlice na stejnou úroveň jako na běžné koleji bez ozubnice. „V případě, že jsou již zářezy plné sněhu a ten již není kam hrnout ani bočními křídly KSP 411S, nasadíme prostřednictvím CPS dvoucestný bagr s nástavbou

sněhové frézy. Ta vytvoří postupně vlevo i vpravo od ozubnice volný prostor a tím zajistí volný průjezdný průřez i rezervu pro další sníh odstraňovaný kolejovým sněhovým pluhem,“ popisuje dále Robert Bayer. Tento dvoucestný bagr s nástavbou sněhové frézy je využíván zejména při úklidu dopravní D3 Kořenov a přilehlého traťového úseku do Harrachova a dále ke státní hranici s Polskem.



FOTO Vojtěch Kužel (3x)

## Fotosoutěž Správy železnic vyhláší jubilejní ročník

Populární Fotosoutěž Správy železnic vstupuje do svého již 10. ročníku. S novým hlavním tématem, novými cenami a dalšími novinkami. Začínáme počátkem března, více podrobností se dozvíte na webových stránkách soutěže [spravazeleznic.cz/fotosoutez](http://spravazeleznic.cz/fotosoutez).

TEXT **Tomáš Johánek**

Železnice v České republice zažívá v posledních letech bouřlivý rozvoj, realizují se velmi ambiciózní projekty, modernizují stávající tratě, opravují výpravní budovy. Jako hlavní téma letošního ročníku fotosoutěže

jsme tedy zvolili slogan Měníme budoucnost železnice. Co to pro vás znamená? Očekáváme fotky nových staveb, podařených rekonstrukcí či obnovených výpravních budov, samozřejmě co nejvíce neotřelým

pohledem. Pro tyto fotografie je určena kategorie Železniční infrastruktura. Zajímá nás, jak se vám podaří zachytit modernizující se železnici. Těšíme se na fotografie zobrazující současnou železnici v jakékoli denní nebo roční době. Samozřejmě nechceme zapomínat ani na ty, kteří se starají o provozuschopnost železnice, řídí provoz nebo zajišťují všechny podklady pro stavby a další železničáře. Pro fotografie zachycující zaměstnance naší organizace v akci je určena kategorie Pracujeme na železnici. Samostatnou kategorií je ta určená pro studenty do 25 let, kteří se mohou svými snímky chopit libovolné tematiky. Inspirujte se předchozími ročníky, vytvářejte nové, unikátní pohledy na svět železnice, zkuste objevit takové úhly pohledu, které před vámi



FOTO Martin Boháč

ještě nikdo nevykoušel. Pamatujte ale na to, že svět železnice není pouze o samotných vlcích, i když ty jsou samozřejmě jeho nedílnou součástí, ale že naše společnost obhospodaňuje především infrastrukturu a technologie zajišťující přepravu po kolejích.

Pronikněte pod povrch klasických krajinek s vlaky a tvořte se zcela novým, neotřelým pohledem na tuto tematiku. Další informace najdete již brzy na webových stránkách Fotosoutěže Správy železnic.



# Přeložka tratě mezi Chodovem a Sokolovem

Severozápadní Čechy jsou poznamenány těžbou hnědého uhlí, kterou ve velkém umožnila železnice, ale sama jí musela následně i ustupovat. Kromě řady přeložek železničních tratí v Mostecké pánvi byla vybudována i jedna významná v Sokolovské pánvi.

TEXT **Marek Binko**

Dopravní osou mezi Chomutovem a Chebem byla trať Buštěhradské železniční společnosti (B.E.B.) z Prahy do Chebu, postupně zprovozněvaná během let 1863–1873. B.E.B. přinesla pod Krušné hory průmyslovou revoluci. Traťový úsek mezi Chodovem a Sokolovem, který byl v provozu od roku 1870, napojoval řadu dolů, jež se v průběhu jednoho století, zejména pak v 60. a 70. letech 20. století, rozšířily natolik, že jim železnice vedená po severním úpatí Pískového vrchu překážela v dalším postupu těžby. V roce 1974 byla proto navržena přeložka železniční tratě od karlovarského zhlaví stanice Chodov až před stanicí Sokolov.

Před chodovským nádražím začínala nová dvoukolejná trať do rovněž nové

stanice Nové Sedlo u Lokte, ale zároveň byl umožněn průjezd původní stanicí s jednokolejným pokračováním do Nového Sedla. Tamní nádraží se stalo vlakovou stanicí pro expedici vytěženého uhlí. Následovala nejnáročnější část stavby, která převáděla železnici na jižní stranu Pískového vrchu nad údolím řeky Ohře. Její součástí je i 210 metrů dlouhý Novosedelský tunel, který se zapsal do historie českého tunelářství ojedinělou metodou výstavby v otevřeném zářezu s použitím tenkostěnných podélných železobetonových prefabrikátů zmonolitňovaných na skružích. Nadloží tunelu je jen do 10 m, dnes nad ním vede dálnice D6.

Následuje místy velmi hluboký zářez až ke Královskému Poříčí. Zde byl naopak

FOTO autor



Moderní železnice

vybudován vysoký násep, který rozděluje obec na dvě části, jeho součástí je také 129 metrů dlouhý a 22 metrů vysoký viadukt se třemi poli trémové plnostěnné konstrukce se spřaženou ocelobetonovou mostovkou a také železniční zastávka. Za Královským Poříčím přeložka tratě končí a následuje již původní trasa B.E.B. V Královském Poříčí se dosud zachovalo několik stop původní železniční tratě a ještě počátkem druhého desetiletí 21. století byla její trasa zřetelná i v lomu Jiří. Přestože se původní trať těsně přimykala ke Královskému

Poříčí, zastávka byla zřízena až na nové přeložce, protože původně byla zastávka v dnes již zaniklé (vytěžené) obci Jehličná, vzdálené přibližně 2 km. Nová trať byla uvedena do provozu v roce 1980, elektrizována byla v roce 1983 jako součást úseku Karlovy Vary – Sokolov. Zajímavostí přilehlé stanice Sokolov byly až do roku 2008 německé stožárové uzávěry koleje z roku 1942, poslední u nás. S nimi byl spojen i poslední úsek levostranného provozu mezi Novým Sedlem a Sokolovem na trati Chomutov – Cheb.

## Co se děje v regionech



FOTO archiv Správy železnic (3x)

podhledu. Budova také dostala novou skleněnou fasádu na obou průčelích a jsou vyměněna všechna okna. Následovat budou práce na sanaci železobetonových konstrukcí včetně části obvodového zdiva a vybudování hygienického zařízení v původní odbavovací hale.

### ZAČÍNÁ PROMĚNA PRVNÍ LOKÁLKY NA TRATĚ S LEPŠÍM ZABEZPEČENÍM

Železnice mezi Havlíčkovým Brodem a Humpolcem bude první regionální tratí, kde se výrazně zlepší dosavadní zabezpečení provozu. Místo současného předpisu D3, kdy se v každé dopravně musí strojvedoucí hlásit dispečerovi, zde bude instalováno zjednodušené zabezpečovací zařízení s dálkovým ovládním a provoz vlaků se bude řídit podle předpisu D1.

V rámci úprav se provede také částečná rekonstrukce 25 kilometrů dlouhé tratě. V celé její trase proběhne především oprava stávající kabelizace, ve stanicích Lípa, Herálec a Humpolec se opraví návěstidla. Nutná bude také úprava zabezpečení výhybek, ty dostanou elektromotorické přestavníky a elektrický ohřev. Opraví se rovněž stávající sdělovací zařízení.

Kromě toho budou opraveny i detekční prvky na zjištění přítomnosti železničního vozidla v příslušném úseku. Veškeré úpravy



skončí nejpozději v polovině letošního prosince. Provoz na trati bude řízen z Havlíčkova Brodu. Naše státní organizace připravuje podobné úpravy hned na několika dalších místech, jedním z nich je například trať Studenec – Křižanov, konkrétně mezi Studencem a Velkým Meziříčím.

### NA NÁKLADNÍ SPOJCE V PRAZE FINIŠUJE OPRAVA TROLEJOVÉHO VEDENÍ

Komplexní obnova trakčního vedení v úseku Praha-Vršovice (mimo) – Praha-Krč (mimo) – Praha-Radotín (mimo) je cílem opravných prací, které začaly na jaře minulého roku. Uvedený traťový úsek je součástí tzv. Jižního železničního obchvatu Prahy, určeného pro nákladní dopravu. Z důvodu složitosti výstavby a zajištění výluk na samotnou realizaci byla oprava rozdělena na dva samostatné úseky, a to Praha-Radotín – Praha-Krč a Praha-Krč – Praha-Vršovice.

První úsek byl stavebně realizován v loňském roce, konkrétně od 17. února do 13. dubna, a následně uveden do provozu.

V rámci prací se demontovalo původní trolejové vedení, instalovalo nové a opravily se ocelové trakční podpěry. Ty následně dostaly nový nátěr vysokopevnostní barvou. Na druhém úseku probíhá v současné době oprava trolejového vedení i ocelových podpěr v prakticky stejném rozsahu. Hotovo má být do července.

V uplynulém roce proběhly také opravné práce na dalších částech železničního nákladního obchvatu, a to v úsecích Praha-Malešice (mimo) – Praha-Libeň (mimo) a Praha-Malešice (mimo) – Praha-Běchovice (mimo), kde došlo ke kompletní demontáži a výstavbě nového stejnosměrného trolejového vedení koridorových parametrů. Letos bude následovat ještě kompletní oprava zbývajících úseků, tedy Praha-Malešice (mimo) – Praha-Vršovice (mimo) a Praha-Malešice (mimo) – Praha-Hostivař (mimo) a stanice Praha-Malešice.

Touto komplexní opravou železničního nákladního obchvatu metropole, začínajícího v Radotíně a končícího v Běchovicích, bude možné opětovně provozovat trakční vedení jako celek bezpečně po celou dobu jeho konstrukční životnosti, tedy řádově do roku 2065.

### V HAVÍŘOVĚ SE OTEVŘEL NOVÝ PŘÍSTUP DO PODCHODU

Rekonstrukce výpravní budovy v Havířově pokračuje rychlým tempem. Na počátku února začal veřejnosti sloužit nový přístup z odbavovací haly do podchodu. Na přístupovou trasu navazuje moderní hygienické zařízení pro cestující. To je vybaveno turniketem a platebním terminálem umožňujícím i bezhotovostní platby. Zmíněné úpravy jsou součástí druhé etapy rekonstrukce výpravní budovy.

„Po dohodě se zhotovitelem se nám podařilo sladit termín předání přednádražních prostor s pracemi umožňujícími přístup veřejnosti přímo z přednádraží do odbavovací haly a dále k vlakům. Cestující již nepoužívají přechod přes koleje, ale míří k nástupišťům podchodem,“ uvedl ředitel Stavební správy východ Miroslav Bocák.

Rekonstrukce výpravní budovy probíhá ve dvou etapách. První zahrnovala především vybudování nové odbavovací haly pro cestující a zázemí pro dopravce a byla dokončena loni v červenci. Druhá etapa prací zahrnuje kromě rekonstrukce vstupu do podchodu a vybudování WC pro veřejnost, které již byly předány do užívání, výměnu střešního pláště za současného zachování stávajícího



**BŘECLAV  
4. ledna**

V ranních hodinách projel ve stanici Břeclav posunový díl návěstidlo s návěstí Posun zakázán a najel na výkolejku, kde vykolejil nákladní vagon řady Sgnss. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,46 milionu korun.

**KUBOVA HUŤ  
6. ledna**

Dopoledne se na železničním přejezdu v obvodu dopravní Kubova Huť střetl osobní automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 18102 (motorová jednotka řady 654). Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 580 tisíc korun.



FOTO archiv O18 GŘ Správy železnic (2x)

**HRADEC KRÁLOVÉ  
13. ledna**

Odpoledne na železničním přejezdu mezi stanicemi Hradec Králové-Slezské předměstí a Hradec Králové hlavní nádraží srazil osobní vlak 5204 (elektrická lokomotiva řady 163 a dva vozy) cyklistu. Ten způsobeným zraněním podlehl. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami.

**CHŘIBSKÁ  
15. ledna**

V podvečerních hodinách začala ve stanici Chřibská za jízdy R 1189 hořet motorová jednotka řady 845. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 20 milionů korun.

**LITICE NAD ORLICÍ  
A ŽAMBERK  
21. ledna**

Na přejezdu mezi stanicemi Litice nad Orlicí a Žamberk se odpoledne střetl osobní automobil BMW 316s se spěšným vlakem 1831 (motorový vůz řady 854 a dva přípojné vozy). Při nehodě byl usmrčen řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 120 tisíc korun.

**TŘEMOŠNÁ U PLZNĚ  
25. ledna**

V nočních hodinách vykolejila ve stanici Třemošná u Plzně na 7. manipulační koleji posunující lokomotiva řady 740. Vykolejením došlo k proražení palivové nádrže a úniku 3300 litrů nafty do kolejiště, čímž vznikla ekologická havárie. Škoda byla předběžně vyčíslena na 610 tisíc korun.

# Digitální příprava rekonstrukce stanice Bystřice pod Hostýnem

**S přípravou stavebních akcí v poslední době výrazně pomáhají moderní digitální technologie. Při projekci a komplexní práci s daty se využívá metoda Informačního modelování staveb (BIM, Building Information Management).**

TEXT | **Bronislav Vlk a Stanislav Vitásek**

V režimu BIM se na Správě železnic aktuálně realizuje zhruba desítku stavebních akcí, které jsou jak ve stadiu přípravy, tak samotné realizace. Mezi pilotní projekty patří rekonstrukce stanice Bystřice pod Hostýnem spadající pod Stavební správu východ, kde se zpracovává příprava projektové dokumentace pro stupně DUSP (dokumentace pro vydání společného povolení) a PDPS (projektová dokumentace pro provádění stavby). Projektové práce začaly v březnu 2020 a jsou plánovány do května letošního roku. Následně se zahájí výběrové řízení na zhotovení stavby, kdy bude kompletní BIM model předán vybranému dodavateli.

**MAPOVÁNÍ ÚZEMÍ ZA POMOCI DRONU**

Při tvorbě projektové dokumentace se používá několik typů BIM technologií. Jedná se o 3D laserové skenování, projekční BIM program a společné datové prostředí (CDE, Common Data Environment). Technologie 3D laserového skenování byla použita na zmapování území za pomoci speciálního dronu, který několikrát proletěl vybraný úsek. Tím vzniklo tzv. mračno bodů reprezentující 3D původní stav stavebních objektů a okolí v digitálním prostředí. Následně se z tohoto podkladu vytvořila vizualizace nového stavu rekonstrukcí dotčených objektů zanesených do reálného okolního terénu.

V projekčním softwaru vzniká datový BIM model, který je po částech umisťován do společného datového prostředí, kde dochází ke sdílení, připomínkování a schvalování navrženého technického řešení mezi zhotovitelem dokumentace a investorem. Vstup do CDE je formou webového prohlížeče, není tedy nutné instalovat žádný software do výpočetního zařízení (PC, tabletu nebo mobilu). Přístupy a práva uživatelů uděluje datový administrátor projektu, tzv. správce informací, který je na straně zhotovitele dokumentace. Práva jednotlivých uživatelů odpovídají matici odpovědnosti v projektu. V současnosti probíhá prostřednictvím CDE připomínkování profesních částí projektové dokumentace, konkrétně jde o dopravní technologie a koleje, silniční komunikace, zabezpečovací a sdělovací zařízení, silnoproudá zařízení, pozemní stavby a inženýrské sítě včetně kabelovodu.

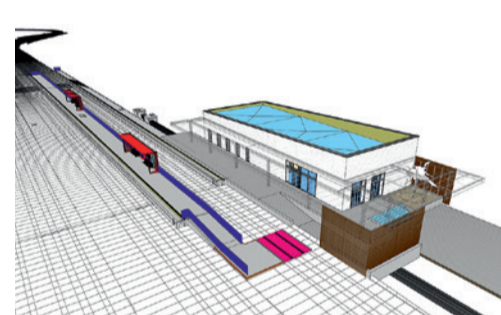
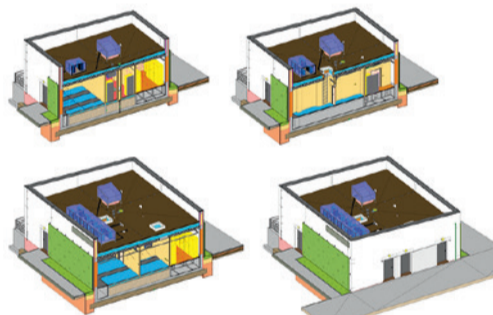
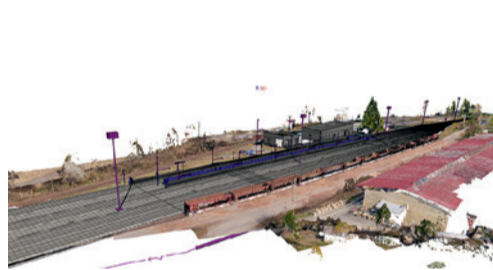
**METODA BIM Z POHLEDU  
PŘÍPRAVÁŘE STAVBY**

Projektování metodou BIM urychluje přípravu stavby z hlediska kontroly, schvalovacích procesů, předávání dat, mapových podkladů v 3D pohledu a hlavně probíhá digitálně na jednom místě, pomocí stálého přístupu přes webové rozhraní. Všechny úkony spojené s projektovou

dokumentací je možno řešit online v reálném čase. Tím se ušetří čas, který projektant nebo přípravař může věnovat zkvalitnění a zrychlení přípravy samotné stavební akce. Další benefit spočívá ve vazbě metody BIM na celý životní cyklus stavebního díla, tedy od přípravy přes realizaci stavby až po následnou údržbu. Z dat, která necháme během řešení projektu zanechat do BIM modelu, se dají vyčíst informace o prvcích (konstrukcích ve virtuálním prostředí) a jejich množství, různých identifikátorech a technických vlastnostech včetně geografických a geodetických dat.

Projekt přípravy stavby probíhal a probíhá téměř celý v době protikoronavirových opatření, která jednoznačně dokázala, že metoda BIM je nástrojem, který usnadní jednotlivá korespondenční projednání. Aktuální data projektu jsou umístěna na online dostupném CDE, ke kterému je snadný přístup pro zúčastněné a pověřené osoby. Odpadla tím osobní jednání jednotlivých profesí, kvalita projektu ale rozhodně neutrpěla, ba právě naopak. Všechna jednání tak probíhala na jednom digitálním místě.

Z pohledu přípravaře stavební akce je metoda BIM důležitým pomocníkem při přípravě stavby a věříme, že se tento digitální trend v brzké době rozšíří ve větší měřítku i na ostatní projekty Správy železnic.



# Železnice mezi Budapeští a Bělehradem prochází modernizací

**Cesta přímým vlakem z Budapešti do pohraniční obce Kelebia, dlouhá 163 km, dnes trvá 3 hodiny a 14 minut, což představuje průměrnou cestovní rychlost 50,4 km/h. Následujících 184 kilometrů do Bělehradu jede vlak téměř pět hodin, tedy v průměru méně než 35 km/h.**

TEXT | **Roman Štěrba**

Železniční spojení mezi Budapeští a Bělehradem je poměrně velmi využívané, na maďarské straně jezdí vedle spojů osobní dopravy v průměru 47 nákladních vlaků denně, v srbské části je to průměrně 115 vlaků osobní a 85 nákladní dopravy. Na srbském území byla železnice v horším stavu, v dlouhých úsecích s trvalým omezením traťové rychlosti na 40 km/h. Proto bylo nutné přistoupit k zásadní modernizaci dopravní cesty, která je součástí panevropského koridoru č. 10.

Modernizace zahrnuje kompletní zdvoukolejnění, elektrizaci a zvýšení rychlosti až na 160 km/h v Maďarsku a až na 200 km/h v Srbsku. Dálkové vlaky osobní dopravy tak v závislosti na počtu zastavení nabídnou



FOTO MÁV

v budoucnu mezi oběma hlavními městy jízdní dobu pod čtyři hodiny, což znamená zkrácení na méně než polovinu, a tedy plně konkurenceschopnou alternativu k silniční dopravě.

I vzhledem k významu tratě pro nákladní dopravu v relaci s řeckým přístavem Pireus, který je vlastněn čínskými investory, je projekt realizován s finanční účastí Číny. Vedle toho se v projektu formou půjčky angažuje i Rusko. Oprava celé tratě o délce téměř 350 kilometrů má stát přibližně čtyři miliardy eur (tedy více než 100 miliard korun). Maďarsko na stavbu čerpá desetiletou půjčku ve výši 1,85 miliardy eur. Zbýlých 15 % investic financuje vláda. Ta si od lepšího železničního spojení se Srbskem a Řeckem slibuje vytvoření významného logistického uzlu v Budapešti. Maďarská část tratě má být dokončena v roce 2025, Srbsko plánuje dokončení svého úseku v příštím roce.



# Pozitiva pandemie? Konec růžových formulářů

Novinkou Personálního portálu, která byla spuštěna 15. ledna, jsou „elektronické daně“. Ty nahradily ruční podepisování růžových formulářů Prohlášení poplatníka daně z příjmu fyzických osob ze závislé činnosti. „Realizaci této aplikace jsme měli v plánu, omezení z důvodu pandemie Covid-19 celý proces jen urychlila,“ říká Evžen Pospíšil, vedoucí personálního oddělení.

TEXT | Eva Rubešová

Mzdové účetní GR a personálně-mzdoví specialisté se s aplikací seznámili prostřednictvím semináře na MS Teams. Řada zaměstnanců se musela smířit s tím, že jim paní účetní již nepoveče ruku při vyplňování formuláře. Nakonec se ale vše podařilo a většina zaměstnanců přijala tuto novinku velmi pozitivně. Pokud si někdo nevěděl rady, dostalo se mu pomoci po telefonu nebo prostřednictvím elektronické komunikace. Kromě toho byl k dispozici také návod na intranetu, který byl průběžně doplňován o podrobnější popis částí, kde zaměstnanci nejčastěji zapomínali vyplňovat (např. na manželku či manžela vyživující společně děti). Personální oddělení přijalo celou řadu námětů, které se využijí do vývoje aplikace tak, aby byla uživatelsky co nejpřívětivější.

Výhodou elektronických daní je také možnost podání 24 hodin denně bez

osobního kontaktu, cestování apod. A jak to celé funguje? Zaměstnanec vyplní podání či žádost na personálním portálu STKR (či v internetu na extranet.spravazeleznice.cz) a odešle do SAP. Personálně-mzdoví specialisté obdrží podání v pro ně již známé podobě, ve které zpracovávají všechna podání daná zaměstnanci v personálním portálu (změna adres, čísel občanských průkazů, rodinných příslušníků apod.). Po zpracování či zamítnutí odchází zpětná vazba do portálu. Při žádosti zaměstnanců o vystavení potvrzení jsou tato potvrzení uložena do elektronického osobního spisu a zaměstnanec má možnost si je prostřednictvím personálního portálu z elektronického osobního spisu stáhnout a dále je využít podle svých potřeb.

Personální portál STKR brzy nabídne další novinky, o kterých vás budeme informovat v následujících číslech Moderní železnice. Čeká

## O JAKÁ PROHLÁŠENÍ A FORMULÁŘE JE (BYLO) MOŽNÉ ŽÁDAT O ELEKTRONICKY?

- PROHLÁŠENÍ poplatníka daně z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti
- ŽÁDOST o roční zúčtování záloh a daňového zvýhodnění za rok 2020 do 15. února následujícího roku
- ŽÁDOST o vydání Potvrzení o zdanitelných příjmech ze závislé činnosti
- ŽÁDOST o vydání Potvrzení o zdanitelných příjmech ze závislé činnosti a o sražené dani vybírané srážkou podle zvláštní sazby daně z těchto příjmů
- ŽÁDOST o vydání Potvrzení zaměstnavatele druhého z poplatníků pro uplatnění nároku na daňové zvýhodnění
- ŽÁDOST o vydání Potvrzení zaměstnavatele druhého z poplatníků pro uplatnění nároku na daňové zvýhodnění pro účely podání příznání k dani z příjmů fyzických osob
- ŽÁDOST o vydání Potvrzení o době trvání zaměstnání zakládajícím účast na nemocenském pojištění zaměstnanců

nás nasazení tuzemských pracovních cest, vylepšení komunikace mezi STKR a EVYDO2 (možnost zaměstnanec žádat o tzv. blokování volno, schvalování/zamítání žádostí o dovolenou pověřeným zpracovatelem docházky přímo z úlohy EVYDO2, přenos plánu dovolených

ze STKR do EVYDO2 apod.) a aplikace pro žádosti, vystavování a evidenci doplňkových osvědčení k licenci strojvedoucího. Dalšími aplikacemi bude rozvoj sekce vzdělávání, zahraniční pracovní cesty, evidence pracovní doby a elektronizace agendy BOZP.

## Sleva 30 procent, nová 7kačka a další novinky VPN Family

VPN Family, program výhradně pro zaměstnance skupiny Českých drah a Správy železnic, vám osladí začátek roku slevou, dostupným tarifem i televizí zdarma.

# 30% 7kačka

### SLEVA 30 PROCENT NA PAUŠÁL, VOLÁNÍ A SMS

Není nad to si se (snad) blízcím jarem trochu provětrat plíce a hlasivky. Spojit se s blízkými můžete díky našemu hlasovému tarifu, k němuž vám v naší akci přidáme 30% slevu z ceny paušálu, provolaných minut a zaslaných SMS, a to až do konce dubna. Akce platí pro nové nebo portované hlasové SIM karty do VPN Family. Tak si s námi zavolejte a ještě si můžete za ušetřené peníze koupit něco jiného.

Sleva se vztahuje i na naše hlasové tarify s neomezeným voláním a SMS po celé ČR. S tarifem Povídám si ve VPN Family – Vodafone tak měsíčně ušetříte 105 Kč, a s tarifem Bavím se ve VPN Family – O2 ušetříte dokonce 120 Kč každý měsíc. Až do konce dubna vás vyjdou na 244 Kč, resp. 279 Kč měsíčně.

### NOVÁ 7KAČKA VÁS UDRŽÍ NA DRÁTĚ

Představujeme novou 7kačku ve VPN Family – O2, která nahrazuje SIM s KAČKOU. Přidává se k velmi populárnímu tarifu 7kačka ve VPN Family – Vodafone, který si pořídilo už 4600 z vás. Za paušál 7 korun můžete volat a posílat SMS do všech sítí za 1,10 Kč. 7kačku ve VPN Family – O2 si mohou pořídit do páru všichni, kteří už u nás mají alespoň jednu SIM s tarifem Mluvím nebo Bavím se. 7kačka je ideální pro menší děti nebo

starší lidi, kteří hovory spíše přijímají, než volají, nebo do různých chytrých zařízení. K tarifu lze přikoupit i datové služby.

### KUKI START NA PŮL ROKU ZDARMA

Máme dárek pro všechny, kteří u nás mají alespoň 10GB datový tarif nebo balíček! Na půl roku ZDARMA od nás můžete mít chytrou televizi Kuki s tarifem Kuki Start. Navíc získáte i jednu mobilní licenci, a můžete tak

Kuki sledovat i na tabletu, mobilu nebo PC. Po 6 měsících vám tato licence navíc zůstane a za tarif budete platit standardních 100 Kč měsíčně. Máte jedinečnou možnost vyzkoušet si skvělé pohodlí při sledování chytré televize.



Služby VPN Family používá už 45 tisíc z vás. Plných 97% zákazníků je s VPN Family spokojeno a 96% by ho doporučilo svým kolegům/kolegyním. Tak se k nim přidejte i vy! O všech akcích a ještě mnohem více se dozvíte na našem portále family.cdt.cz nebo nám zavolejte na zákaznické centrum na číslo 972 111 333 a poraďte se s našimi operátory.

## ZAMĚSTNANCI SSZ POMOHLI DĚTEM

Velké poděkování patří 133 zaměstnancům Stavební správy západ, kteří se na konci minulého roku spontánně rozhodli spustit mezi sebou sbírku a přispět těm, kteří to na své startovní čáře v životním závodě mají těžší než ostatní. Vybranou částku 100 000 Kč použili na nákup vánočních dárků pro děti ve věku od jednoho do sedmi let z Dětského domova v Milovicích. Díky tomu mohly dostat to, co si přály. „S paní ředitelkou, vychovatelkami i dětmi jsme v kontaktu. Poslaly nám krásné obrázky, které pro nás nakreslily, a také video ze Štědrého dne, jež nás velmi dojalo. Letos plánujeme tuto sbírku uspořádat znovu, a pokud to bude možné, chceme se s dětmi i potkat v jejich domově,“ říká Petr Hofhanzl, ředitel SSZ. Dětem přejeme, aby jim nikdy nepřestaly svítit hvězdy v očích a aby byly šťastné a veselé. Kdo ví, třeba se z nich jednou stanou naši kolegové.

## STARTUJE DALŠÍ ROČNÍK TÝMÁCKÝCH SOUTĚŽÍ

Březen je tradičně měsícem, kdy startuje další ročník soutěží Týmu Správy železnic. S neúspěšnějšími účastníky soutěží se, alespoň doufáme, sejdeme opět osobně na slavnostním večeru. A jaké soutěže jsme pro vás připravili letos?

V rámci vědomostní soutěže Hlava Správy železnic si můžete změřit své síly jak v oblasti současné a historické železnice, tak i v oblasti bezpečnosti a předpisů ZAM1 a Bp3. Soutěž je rozdělena do pěti kol, přičemž každé z nich obsahuje osm kvízových otázek.



Pokud se zabýváte fotografováním železnice, je pro vás určena soutěž Jsme železnice. Ta spočívá ve vystižení ideálního spojení nás všech se železnicí a vším, co k ní patří. Pokuste se toto spojení zachytit na fotografii nebo video a pomocí formuláře nám je zašlete.

Každý z vás může být sympaťákem nebo sympaťáčkou Správy železnic. Je to snadné. Nominujte do hlasování svého kolegu či kolegyni anebo i sami sebe. Jedinou podmínkou účasti v této soutěži je charisma. A poslední soutěž je pro ty, kteří vynikají něčím neobvyklým. Zapijte se do soutěže Talent Správy železnic a ukažte ostatním, v čem jste dobří.

# Fond kulturních a sociálních potřeb pomáhá všem zaměstnancům

Jedním z benefitů poskytovaných zaměstnancům naší státní organizace jsou příspěvky z FKSP například na rekreaci, sportovní a kulturní akce, pronájmy sportovišť či zdravotní masáže. Co se ale skrývá za touto zkratkou?

TEXT | Jitka Dolejšová

FKSP neboli Fond kulturních a sociálních potřeb slouží k financování řady mimopracovních aktivit zaměstnanců naší státní organizace. Od 1. ledna 2021 platí pro všechny zájemce o příspěvek nové Rámcové zásady pro tvorbu a používání Fondu kulturních a sociálních potřeb Správy železnic, státní organizace, pro rok 2021. Tyto rámcové zásady se s odborovými organizacemi působícími při Správě železnic sjednávají každoročně. Na jejich základě pak tvoří každá organizační složka naší organizace, v dohodě s místně příslušnými odborovými organizacemi, vlastní Zásady FKSP OJ. Ty mohou některá ustanovení celofiremních rámcových zásad omezit či zpřísnit, ale nesmí jít nad jejich rámec, a to ani v rozsahu plnění, ani ve stanovených limitech.

## NOVĚ SE Z FKSP

### POŘIZUJÍ VITAMÍNOVÉ PROSTŘEDKY

Kromě zásad FKSP OS jsou každým rokem sjednávány Zásady pro hospodaření s centralizovanými prostředky FKSP. Z nich se přispívá například na rekreace z vybraných a dohodnutých cestovních kanceláří nebo na akce celosíťového, respektive celofiremního charakteru. Některé sportovní a kulturní akce mají nadnárodní rámec a vyplývají z členství v mezinárodních organizacích: FISAIC (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů), FIRAC (Mezinárodní sdružení železničářů radioamatérů), IFEF (Mezinárodní sdružení železničářů esperantistů), USIC (Mezinárodní sportovní sdružení železničářů),



FOTO archiv Správy železnic (2x)

ALE (Samostatný spolek strojvůdců), C M (Mezinárodní sdružení železničářů a přátel železničářů). Nově lze z centralizovaných prostředků FKSP pořídit pro zaměstnance vitamínové prostředky.

### VÝZNAMNÝM BENEFITEM JE POSKYTNUTÍ VÝPOMOCI

Rámcové zásady FKSP pro letošní rok zachovávají možnost přispívat na stravování, individuální rekreace, tábory dětí a mládeže, sportovní a kulturní akce a činnosti, vstupenky na kulturní představení a sportovní utkání, pronájmy sportovišť a masáže, poskytnout dar při významných pracovních a životních výročích a při odchodu do důchodu, za mimořádnou aktivitu ve prospěch zaměstnavatele či při dosažení určitého počtu bezplatných odběrů krve a jejích složek. Významným benefitem pro zaměstnance, kteří se ocitli v mimořádně tíživé nebo neočekávané finanční či sociální situaci, je možnost poskytnout návratnou bezúročnou sociální zápujčku



nebo nevratnou sociální výpomoc – u sociální zápujčky až do výše 50 000 korun, u sociální výpomoci až do 30 000 korun. V případě, že došlo na územích, kde byl vyhlášen nouzový stav, k nějaké živelní pohromě, lze tuto pomoc pro zaměstnance navýšit až na 100 000 korun u sociální zápujčky nebo až na 50 000 korun u sociální výpomoci.

### AKTUÁLNÍ INFORMACE NA PERSONÁLNÍM PORTÁLU

Rámcové zásady tvoří jen obecné, maximální možnosti čerpání fondu; zaměstnanec se řídí sjednanými Zásadami FKSP své organizační jednotky a podmínkami v nich stanovenými. Nabídka kulturních a sportovních akcí je garanty zveřejňována na personálním portálu STKR. Rámcové zásady včetně příloh a formulářů jsou umístěny na intranetu ve složce personálního odboru/FKSP. Zásady pro hospodaření s centralizovanými prostředky FKSP a Zásady organizačních složek FKSP jsou po schválení také zveřejňovány v STKR.

## Křížovka o ceny

I tentokrát hledáte názvy dvou našich nádraží. Svě odpovědi pošlete do 15. března na adresu: [redakce@spravazeleznic.cz](mailto:redakce@spravazeleznic.cz).

Na tři z vás čeká jako vždy knižní publikace s drážní tematikou podle vlastního výběru. Správné řešení únorové tajenky znělo: Želvice, Hrochův Týnec. Výherci se stali Ivan Bajer, Radek Feix a Zdeněk Janoušek.

	BÝVALÁ POLICEJNÍ ZKRATKA	BEZKEMNÁ DŘEVINA	TÁTA	ČISTÝ		POBITÁ KOVEM	RUSKÝ BOJOVÝ POKRÍK	DOVNITŘ (SLOVEN.)	LIBUŠE DOMÁCKY	PLOŠNÁ MIRA (ANGL.)	DOMÁCKÝ TEODOR		STEJNĚ	NEJVYŠŠÍ KARTA	ŘÍMSKY 54	BULOVEC	ZN. ASTATU
TĚMĚŘ (BASN.)					PIŽLAT							VESNĚČANKA					
PŘÍBUZNĚ					ORNÁ PŮDA							ASLJEC					
1. část tajenky					POVZDECH												ZN. VOLTAMPÉRU
	MODLA	POVLAK NA PERINU				DOMÁCKÝ OLDŘICH	EINSTEINOVY INICIALY				ČAJ			JMÉNO PSA	MEGAVOLT		
		DRUH DOUTNÍKU					OTVOR NA VHAZOVÁNÍ				ČÁSTI ATLASU				PŘENÁŠET		
	INIC. PROZÁJKA KLIMY		JEDNOTKA INFORMACE	DOMÁCKÝ OLGA	MĚSÍČNÍ FÁZE				ORGÁN ZRAKU	SPZ MĚLNÍK			POLYNĚSKÝ OSTROV				
					VÍŘENÍ				ARABSKÝ DRNKACÍ NÁSTROJ				ŠPATNOSTI				
2. část tajenky												ŠPATNĚ				LENOCHOD TRÍPRSTÝ	ZKRATKA TELEVIZNÍHO ZPRAVODAJSTVÍ
OBILOVINA						DOTAŽEK (V LIHOVARNICTVÍ)						OTÍRAT (O KOČCE)					
STARÉ NĚMECKÉ MUŽSKÉ JMÉNO						AZORSKÉ OSTROVY (LIDOVĚ)						BÍLKOVINA VE SVÁLOVÝCH VLÁKNECH					

Pomůcka: ACRE, AI, ANA, KAAMA, LOTAR, TAR

## ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

Vážení klienti, dovoluji, abychom vás informovali o aktuální situaci:

**Výše dotace v tuzemsku i zahraničí je 5000 Kč/osoba (maximálně však 50 % z ceny pobytu).**

V tuto chvíli si můžete vybrat z VELKÉ NABÍDKY HOTELŮ v ČR i zahraničí - [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz). Pokud by se zájezd nerealizoval nebo byl hotel zavřený – vrátíme peníze. K zahraničním zájezdům doporučujeme dokoupit i pojištění Covid, které stojí pouhých 290 Kč!

Pokud na našem webu nenajdete oblíbený hotel nebo hotel, který by vyhovoval vašim požadavkům, můžete se podívat i do nabídky CK, se kterými spolupracujeme (CK Čedok, Exim, Fischer, Nevdama, Travel Family, Mayer Crocus), a poslat objednávku do ČD travel, abyste získali dotaci i pojištění zdarma. Zájezd zároveň zařadíme do naší nabídky a zveřejníme na webových stránkách i pro ostatní zaměstnance.

ČESKÉ LÁZNĚ PŘIJÍMAJÍ KLIENTY NA LÉČEBNĚ POBYTY i v těchto dnech. Otevřené jsou LÁZNĚ PODEBRADY, DIANA Velké Losiny, MIRAMARE, POD LIPAMI a JURKOVIČŮV DŮM Luhačovice, LÁZNĚ LIBVERDA, LÁZNĚ JUPITER Bechyně, Lázně SLATINICE, ROYAL SPA Mariánské Lázně, METROPOL Františkovy Lázně. Některé nabízejí speciální pocovidové pobyty.

Přejeme všem pevné zdraví a klidné dny  
Blanka Jiřiová, ředitelka ČD Travel



## OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

### První certifikát ECM pro jiná vozidla než nákladní vozy

Drážní úřad je jedinou tuzemskou certifikační autoritou pro subjekty odpovědné za údržbu (ECM). Již od roku 2012 certifikuje systémy údržby pro nákladní vozy. Právě ty se totiž staly první kategorií železničních vozidel, která měla v souladu s nařízením Komise (EU) 445/2011 povinnou certifikaci. Dnes už by tak neměla v EU existovat společnost, která udržuje nákladní vozy mimo certifikovaný systém údržby, a stejně tak by neměl existovat nákladní vůz, který není udržován v certifikovaném systému údržby.

Dne 16. června 2020 vstoupilo v platnost nové prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/779, které rozšiřuje povinnost certifikace subjektů ECM také na ostatní kategorie vozidel – lokomotivy, jednotky, osobní vozy a speciální vozidla. Termín, do kterého musí být všechny subjekty odpovědné za údržbu všech kategorií vozidel certifikovány, je poměrně krátký a je stanoven na 16. června 2022. Drážní úřad již obdržel žádosti o nové certifikace a vydal první certifikát ECM subjektu odpovědnému za údržbu lokomotiv a speciálních vozidel.

