

MODERNÍ ŽELEZNICE

CENTRALIZACE ICT SLUŽEB ZAJISTÍ ŠIRŠÍ NABÍDKU SLUŽEB

Ředitele odboru strategie Jiřího Pavla jsme se zeptali na okolnosti vzniku nové organizační jednotky

02

STAVEBNÍ PRÁCE MEZI BRNEM A BLANSKEM BĚŽÍ NA PLNÉ OBRÁTKY

Část tranzitního koridoru u Brna se v posledních týdnech změnila na obří staveniště

04

DIGITALIZACE PERSONÁLNÍHO PORTÁLU POKRAČUJE

Evžen Pospíšil z odboru personálního informuje o dalších novinkách na portálu STKR

07



FOTO: Ondřej Boháč

Nová OJ postupně sloučí informatiku a telematiku pod jednu střechu

K prvnímu dubnu vznikla v rámci struktury Správy železnic nová organizační jednotka – Správa železničních informačních technologií (SŽT). V průběhu roku se její činnost rozšíří o železniční telematiku a k 1. lednu 2023 se přejmenuje na Správu železniční telematiky.

TEXT **Tomáš Johánek**

Dlouhodobá strategie Správy železnic počítá se zřízením nové organizační jednotky, jejíž oblast působnosti bude komplexně zajišťovat pořízení, provoz a rozvoj informačních systémů a IS/ICT infrastruktury naší státní organizace a zajišťovat s tím spojené IS/ICT služby pro všechny uživatele. Správní rada schválila vznik nové jednotky loni v prosinci. Hlavním úkolem SŽT bude posílit kontrolu klíčové infrastruktury státu, zajistit kybernetickou bezpečnost provozu na železničních tratích a centralizovat IS/ICT systémů pro celou organizaci. „Očekáváme, že centralizací zefektivníme fungování naší společnosti v oblasti poskytovaných IS/ICT systémů a zvýšíme kvalitu poskytovaných služeb pro naše zákazníky, kterými jsou i naši zaměstnanci,“ říká ředitel

odboru strategie Správy železnic Jiří Pavel. Centralizace je podle jeho slov jedinou možností, jak si zajistit efektivní způsob řízení a kontroly, propojený s prozákaznickým postojem s cílem získat kontrolu nad kvalitou dodávaných služeb a kapacitou vlastního vývoje.

PLÁNUJE SE VZNIK DESÍTEK NOVÝCH PRACOVNÍCH POZIC

Hlavním přínosem této změny je snaha Správy železnic masivně investovat do centralizovaného systému IS/ICT, od kterého je očekáván přínos v oblasti digitalizace, vzniku moderního systému řešení IS/ICT požadavků a řízení investic. Dalším efektem jsou také synergické systémové úspory v centralizovaném systému, který by měl zajistit identifikaci překrývajících se aktivit a služeb.

Novinka se žádným způsobem nedotkne bezpečnosti provozu vlaků a vnáší pouze změny na úrovni organizace a procesů na jednotlivých stupních řízení. Z pohledu zaměstnanců se jedná o reorganizaci, která se přímo jejich náplně práce nedotkne. Rozšíří se používání moderních nástrojů v zadávání IT požadavků. Záměrem je v roce 2023 posílit SŽT o zhruba 250 zaměstnanců externího dodavatele služeb ČD-Telematika a dále do konce roku 2024 vytvořit desítky zcela nových pracovních míst.

SOUČASNÝ ODBOR SE ZMĚNÍ V SAMOSTATNOU OJ

K 1. dubnu se zrušil současný O22 na generálním ředitelství a vznikne nová organizační jednotka SŽT. Ta bude složená ze

zaměstnanců odboru informatiky (O22) a z lokálních informatiků (LIT) jednotlivých organizačních jednotek – oblastních ředitelství (OR), stavebních správ a Centra telematiky a diagnostiky (CTD). Od stejného data budou do CTD převedeny činnosti kalibračních pracovišť a defektoskopie z jednotlivých OR a dále některé pracovní pozice z odboru traťového hospodářství, odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky a odboru provozuschopnosti Generálního ředitelství Správy železnic. Následně se od 1. ledna příštího roku přejmenuje současný CTD na Centrum techniky a diagnostiky, všechny činnosti týkající se telematiky se přesunou do SŽT. Nová organizační jednotka se přejmenuje na Správu železniční telematiky, zkratka zůstane stejná, tedy SŽT. Finální konsolidace po nákupu části závodu ČD-Telematika proběhne převodem lokálního servisu tzv. malé sdělovací techniky k 1. červenci 2023 a tímto krokem bude dokončeno vytvoření nové organizační jednotky.

CENTRUM PODPORY IT SLUŽEB

Od konce března funguje v pilotním režimu nové Centrum podpory IT služeb, kde mohou zaměstnanci rychleji a jednodušeji nahlásit IT požadavky nebo poruchy IT zařízení. Přístup do nového centra podpory je přes odkaz na intranetu nebo přímo z webového rozhraní. Zaměstnanci do něj mohou vstupovat z počítače, mobilu nebo tabletu, a to i bez nutnosti připojení přes VPN. Přihlásí se pracovním e-mailem a doménovým heslem, které je stejné jako při přihlašování do počítače. Požadavky se mohou týkat například výměny či opravy zařízení, kancelářských aplikací nebo přístupu na síťové disky. Naopak nové centrum nebude sloužit k řešení požadavků, které zajišťují jiné odbory či organizační jednotky.



FOTO: ČD-Telematika

AKTIVNĚ JSME SE ZAPOJILI DO POMOCI UKRAJINCŮM

Naše státní organizace pomáhá se zvládnutím náporu desítek tisíc Ukrajinců, kteří utíkají do České republiky před válkou. V kulturním sále Fantovy budovy funguje odpočinková místnost pro uprchlíky, mezi kterými výrazně převažují ženy a děti. Obdobně zázemí jsme přichystali i v Ostravě a v Plzni. Naši zaměstnanci vypravují každodenně na pomoc Ukrajině desítky zvláštních vlaků. Národním asistenčnímu centru pomoci Ukrajině poskytla Správa železnic několik desítek bytů ve výpravních budovách po celé republice.



FOTO archív Správy železnic

VÝSTAVA SOUTĚŽNÍCH NÁVRHŮ NA PODOBU TERMINÁLU

Až do 20. dubna je možné v roudnickém Informačním a dopravním centru Podřípska navštívit výstavu soutěžních návrhů terminálu Roudnice nad Labem VRT. Architekti, urbanisté a další odborníci hledali řešení přestupního uzlu s ohledem na blízkost národní kulturní památky Říp. I proto Správa železnic přizvala k soutěži památkáře z Národního památkového ústavu. On-line výstava včetně kompletních informací o soutěži je zveřejněna na: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/terminal-roudnice-nad-labem>.

VLAKY OPOUŠTÍ ČÁST SOUČASNÉ TRATI DO ČESKÝCH BUDĚJOVIC

Druhý dubnový den začala nepřetržitá výluka provozu mezi Voticemi a Sudoměřicemi na pomezí středních a jižních Čech. Potrvá až do přelomu června a července a vlaky se na současnou trať už nevrátí. Přesunou se totiž na novostavbu trati, jejíž realizace spěje milovými kroky do finále. Během následujících měsíců se především dokončí několik úseků, kde se budoucí nová trať kříží se současnou.

Centralizace ICT služeb zajistí širší nabídku služeb i pro veřejnost

Vznik nové organizační jednotky v rámci naší státní organizace umožní v blízké budoucnosti také rozvoj služeb pro cestující. Podle ředitele odboru strategie Správy železnic Jiřího Pavla se například rozšíří elektronické informační panely i do menších stanic.

TEXT | Tomáš Johánek

Proč vůbec vzniká nová organizační jednotka?

Počátky úvah o vytvoření nové organizační jednotky sahají do roku 2019, kdy generální ředitel Jiří Svoboda informoval o záměru vytvořit vlastní železniční telematiku. Od té doby probíhá příprava, jejímž výsledkem je vznik Správy železničních informačních technologií (SŽT) od 1. dubna. Během letošního roku by se měl dokončit nákup části závodu ČD-Telematika, která se ke vzniklé SŽT připojí od 1. ledna 2023. Celý proces se pak završí v průběhu příštího roku. Základním důvodem vzniku nové organizační jednotky je centralizace ICT služeb v rámci celé Správy železnic. Ve velkých firmách tento trend začal již před několika lety, mají k tomu například vlastní dceřiné společnosti, my budeme mít organizační jednotku přímo podřízenou generálnímu řediteli. Dnešní systém je takový, že každá organizační jednotka má své lokální informatiky, kteří jsou metodicky řízeni odborem informatiky (O22). To skončí, stanou se součástí SŽT. Dalším přínosem jejího vzniku je například lehčí a řízenější sjednocení různých informačních systémů. Hardwarové vybavení bude mít ve Správě železnic jasně definovaný standard a budou se centralizovat nákupy. Díky tomu vzniknou zajímavé úspory. Počítáme také se zvýšením kvality poskytovaných služeb na všech úrovních.

K jakým konkrétním změnám dochází od 1. dubna?

Nastanou vlastně dvě změny. Vznikne SŽT, do které přejde 90 pracovníků z O22 a dalších 41 z oblastních ředitelství, případně jiných organizačních jednotek, kteří pracují jako lokální informatici. Současně ke stejnému datu odejde do CDT 13 zaměstnanců z O13, O14 a O15, z oblastních ředitelství tam přejde šest pracovníků z metrologie a také 65 kolegů z defektoskopie. V rámci Centra telematiky a diagnostiky (CTD) nastane centralizace služeb metrologie a defektoskopie. Obecně bude CTD zajišťovat komplexní správu vozidlového parku v oblasti speciálních vozidel. Nyní je vše roztržštěné, třeba O15 má své oddělení mechanizace, které celé přechází do CTD. Obdobně je tomu u defektoskopie, která se z oblastních ředitelství přesouvá na CTD. Pokud EU schválí nákup části závodu ČD-Telematika, přesune se následně do SŽT. Z podniku ČD-Telematika přestoupí k 1. lednu 2023 ke Správě železnic přibližně 250 lidí.



FOTO Paula Matková

Co konkrétně přinesou tyto změny zaměstnancům, kterých se dotknou?

Pokud jde přímo o zaměstnance nové organizační jednotky, a je jedno, zda budou úplně noví, nebo přijdou z jiné organizační jednotky či odboru, bude to pro ně velká výzva. SŽT bude poměrně velkou organizační jednotkou, která bude spravovat vše od kabelů přes telematiku až po danou službu koncovému uživateli. Může to přinést pro každého zaměstnance kariéerní růst a obrovské příležitosti. SŽT bude mít celosíťovou a celorepublikovou působnost, stane se z ní velice zajímavý zaměstnavatel. Podobně rozsáhlých IT firem v republice moc není. Naší ambicí je, aby se ze SŽT stal velký a silný hráč na trhu ICT služeb v dopravě. Jednou z velmi atraktivních aktivit, které SŽT čekají, je například rozvoj 5G sítí. Máme svou rádiovou síť, budeme sdílet infrastrukturu s veřejnými operátory, budeme moci sdílet i služby. Důležité je říci, že lokální informatici se stěhovat nebudou. Zůstanou tam, kde jsou dosud, jen se jim změní zařazení v rámci

Naší ambicí je, aby se ze SŽT stal velký a silný hráč na trhu ICT služeb v dopravě.

Správy železnic a drobně se jim upraví kompetence. Budou dělat to co dosud, dokonce jim třeba ubude práce, kterou lokální informatici vůbec dělat nemají. Během přechodného období, které skončí na konci letošního roku, se bude řešit úprava náplní práce lokálních informatiků, kompetenčně se prostředí vyčistí.

Dotknou se tyto plány do budoucna našich zákazníků, třeba cestujících na nádražích?

Určitě ano. Jednou ze služeb pro cestující, které bychom rádi rozvinuli, je wi-fi na nádražích. Dnes bohužel na instalaci wi-fi na nádražích není možné využít finančních prostředků ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Tuto službu pro cestující musí Správa železnic zainvestovat sama a pak to rozúčtovat. Pokud tady bude samostatná organizační jednotka s celorepublikovou působností, bude možné hledat dalšího partnera, se kterým by šlo tuto službu nějakým obchodním modelem zajišťovat. Jedním z dalších zlepšení pro cestující by mohly být třeba informační panely. Měli by se v blízké době dočkat masivnějšího rozšíření těchto nosičů i do menších měst.

Jaký bude mít vznik nové jednotky dopad na běžné zaměstnance Správy železnic?

První viditelnou změnou bude 1. dubna spuštěný nový nástroj Helpdesk/service Desk. Už nebudeme přistupovat na Helpdesk

přes GLPI, ale právě přes tento nový nástroj, který je výrazně technologicky na vyšší úrovni, uživatelsky je to jednoduchá struktura dlaždic skupin požadavků. Přes tento systém se budou zadávat veškeré požadavky na SŽT, potažmo tedy hlavně na IT. Přes tento nástroj se do budoucna plánuje i hlášení poruch na síti. Velmi důležité bude i zřízení nového odboru architektury v rámci SŽT. Ten se bude zabývat popisem všech informačních systémů, které nyní ve Správě železnic fungují, a zejména fungováním vazeb mezi nimi.

ING. JIŘÍ PAVEL, PH.D.

Ředitel odboru strategie Správy železnic

Narodil se v roce 1979. Svou profesionální kariéru začal jako výpravčí u ČD. Následně absolvoval studium na Fakultě dopravní ČVUT v Praze a Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice. Po ukončení studia pracoval ve společnosti SUDOP, následně vystřídal SŽDC a JHMD. K tehdejší Správě železniční dopravní cesty se vrátil v roce 2017 na pozici vedoucího projektové kanceláře. K 1. lednu 2020 se stal ředitelem odboru strategie Správy 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.

Veřejnosti slouží druhé informační centrum Správy železnic

TEXT **Jan Nevola**

Naše státní organizace otevřela pro veřejnost své druhé infocentrum. Zájemci ho naleznou v podchodu na hlavním nádraží v Ústí nad Labem a získají v něm

zejména informace o přípravě VRT Drážďany – Praha. Kromě vyškolené obsluhy jsou jim k dispozici informační panely, které pokryjí veškeré aspekty přípravy této přeshraniční vysokorychlostní trati. Otevřeno bude zpočátku pouze některé dny v týdnu, následně pak každý pracovní den. „Cílem otevření

tohoto infocentra je posílení komunikace přípravy VRT. Návštěvníci zde najdou kromě informačních panelů také 3D model Krušnohoří a díky intenzivní spolupráci s německými kolegy z DB i ukázky odvrtané horniny, kterou získali při průzkumu podloží budoucího Krušnohorského tunelu,“ uvedl

generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. V infocentru jsou umístěny panely zaměřené na jednotlivé aspekty výstavby vysokorychlostních tratí. Zájemci se dozví nejen detaily o přípravě jednotlivých úseků VRT, ale také o jejich vlivu na životní prostředí a ekonomiku.

Prioritou je minimální dopad nových tratí na životní prostředí

Aktuální stav příprav vysokorychlostních tratí byl tématem další schůzky zástupců naší státní organizace a Asociace ekologických organizací Zelený kruh. Prioritou obou stran je minimální dopad nových tratí na současné ekosystémy a posílení vzájemné spolupráce.

TEXT **Jan Nevola**

Příprava vysokorychlostních tratí v České republice postoupila do další fáze. Probíhají práce na dokumentacích pro územní rozhodnutí (DÚR), které mimo jiné zpracují rozsah ochrany obyvatel a životního prostředí. Začlenění tratí do krajiny, jejich ohleduplnost k okolí nebo zajištění běžného fungování místních ekosystémů jsou dlouhodobé priority Správy železnic při přípravě VRT. Všechny tyto aspekty byly znovu předmětem jednání se zástupci Zeleného kruhu, se kterými byly projednány parametry budoucí spolupráce.

Správa železnic spolu s projektanty nyní navrhuje účinná opatření proti hluku z provozu nových tratí, řeší problematiku náhradní výsadby vegetace nebo ochrany vodních zdrojů. Podle ředitele odboru přípravy vysokorychlostních tratí Správy železnic Martina Švehlíka mohou připomínky ekologů přispět k dalšímu zkvalitnění projektu: „Životním prostředím jsme se zabývali už ve studiích proveditelnosti. Teď máme možnost jeho ochranu detailně rozpracovat

tak, aby byla opravdu účinná a efektivní.“ Dílčí výstupy z DÚR Správa železnic nadále projednává také s dalšími partnery přípravy VRT, jako jsou samosprávy, spolky nebo profesní organizace.

Zelený kruh dále shromažďuje, posuzuje a Správě železnic předává k využití náměty, které by mohly omezit negativní dopady či v některých případech vést k vedlejším ekologickým přínosům v souvislosti s výstavbou VRT. Nové terminály by měly umožňovat pohodlné multimodální přestupy bez vystavování cestujících povětrnostním vlivům, zahrnovat nabíjecí stanice pro elektromobilitu nebo úschovny kol. Vhodně orientované části střech terminálů mohou pokrýt solární panely. Odvrácené strany protihlukových valů je možné osázet bylinami a keří sloužícími jako potrava pro hmyz a ptáky a mohou částečně bránit nežádoucímu pronikání větší zvěře blíže kolejišti. Důležitá budou také pravidla následného provozu a údržby, například otázka plošného používání herbicidů a biologicky odbouratelných maziv.



FOTO archiv DB

Stavební práce zastavily provoz mezi Pardubicemi a Stéblovou

Probíhající modernizace trati mezi stanicemi Pardubice-Rosice nad Labem a Stéblová si od 24. března vyžádala úplné zastavení provozu vlaků. V rámci výluky dojde v dotčeném úseku k vybudování několika nových mostních objektů a rekonstrukci kolejí a trakčního vedení. Omezení skončí se začátkem letních prázdnin.

TEXT **Nela Fribová**



FOTO archiv Správy železnic

Práce se momentálně soustředí zejména do okolí zastávky Pardubice-Semtín a do stanice Pardubice-Rosice nad Labem, kde probíhá budování nových podchodů. Na trati dále dojde ke snesení mostních objektů, převážně propustek, a k jejich následnému obnovení. Během uvedené výluky stavbaři v celém 7,5 kilometru dlouhém úseku zrekonstruují železniční svršek a spodek a napřími část tratě u Doubravic. Obnovou projde také trakční vedení a železniční svršek a spodek hradeckého kolejového rozvětvení v Rosicích nad Labem. Výluka skončí 30. června. Elektrické vlaky se na trať vrátí po rekonstrukci trakčního vedení mezi Rosicemi a hlavním nádražím v Pardubicích, a to 15. července 2022.

Na zdvoukolejnění úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová se pracuje od loňského května. Významným prvkem stavby je náhrada původního jednokolejného mostu přes Labe novým dvoukolejným. Prozatím byl most přesunut do provizorní polohy a pracuje se na montáži nosné konstrukce nového dvoukolejného přemostění. K ukončení rekonstrukce, jejímž výsledkem bude také zvýšení rychlosti vlaků na 160 km/h, dojde na sklonku příštího roku.



FOTO archiv Správy železnic (3x)

Přestavba koridoru mezi Brnem a Blanskem běží na plné obrátky

V obří stavenišť se proměnila část tranzitního koridoru mezi Brnem-Maloměřicemi a Blanskem. Vlaky všech kategorií zde na rok vystřídaly stavební stroje. Většina prací se musí stihnout v rámci ročního přerušení provozu, konkrétně do poloviny prosince.

TEXT **Tomáš Johánek**

Intenzivní stavební činnost proto probíhá po celé délce dotčené trati. Například v samotném Adamově už byly kompletně sneseny koleje a odtěžilo se kolejové lože. Chybí trolejové vedení i původní nástupiště. V současné době probíhají práce na zakládání protihlukových, opěrných a zárubních stěn a na základech pro nové trakční vedení. Rodí se základy nové technologické budovy. Z původního nádraží zůstane zachována jen výpravní budova, kterou dočasně nahrazují provizorní pokladny. V interiérech budov se pracuje na odstraňování podlah a izolací či otloukání omítek, připravují se práce na vnějším pláštích a zateplení fasády. V místě bývalé restaurace Výhybka

se vše připravuje na budování schodiště a rampy pro novou lávku. Obyvatelům Adamova zatím slouží původní lávka přes stanici. Její nástupkyň bezbariérově propojí obě části města také s novými ostrovními nástupišti.

PRACUJE SE NA NOVÝCH OBJEKTECH, SANUJÍ SE SKÁLY

Intenzivní stavební ruch panuje také na obou přilehlých traťových úsecích. Demontované je původní trakční vedení a zároveň už se betonují základy pro nové stožáry. Pracuje se na přeložkách sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Až do března se odstraňovala zeleň, která by mohla ohrožovat bezpečnost železničního provozu. Z trati také postupně

mizí železniční svršek a stavbaři mohou pracovat na jednotlivých stavebních objektech, propustcích a demontáži stávajících mostních konstrukcí. Pokračují rovněž práce na sanaci tunelů. Na zastávkách v Adamově, Bílovicích nad Svitavou i Babicích nad Svitavou byla rovněž odstraněna dosavadní nástupiště, která nahradí bezbariérová nástupiště se standardizovanou výškou. V Bílovicích začalo zemními pracemi budování podchodu pro snazší přístup k vlakům ve směru na Brno. Většina skalních svahů je očištěná od nánosů zeminy, probíhá jejich sanace a vrtají se kotvy, na které se postupně natahují ochranné sítě pro zvýšení bezpečnosti železničního provozu. Ve směru od Adamova k Brnu



pokračuje snášení kolejí. Železniční svršek se nejprve zbavuje šterku pomocí strojní čističky šterkového lože. Pokladačem kolejových polí se pak vytrhávají koleje a odvázejí se mimo plán železničního spodku.

„Rozsah prací je skutečně obrovský, díky úplnému zastavení provozu je ale možné zrealizovat je v poměrně krátkém čase. Při částečném zachování dopravy

by výrazná omezení pro cestující trvala mnohonásobně déle,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Vlaky se na koleje mezi Brno a Blansko vrátí v polovině prosince. S celkovým dokončením rekonstrukce trati a souvisejících prací se počítá během prvního pololetí příštího roku. A nakonec na podzim bude kompletně v novém i stanice Adamov.

Ve znamení udržitelnosti a společenské odpovědnosti

Naše státní organizace sází na udržitelnost své činnosti, čímž se připojuje ke snaze Evropské unie vytvořit vnitřní trh usilující o udržitelný rozvoj, založený mimo jiné na vyváženém hospodářském růstu a vysokém stupni ochrany i zlepšování kvality životního prostředí.

TEXT **Roman Štěřba**

Udržitelný rozvoj už nejsou jen proklamace. Evropská komise vypracovala zastřešující a komplexní strategii EU pro udržitelné financování s technicky důkladně zajištěným klasifikačním systémem na úrovni EU, aby bylo zřejmé, které činnosti se kvalifikují jako „zelené“ nebo „udržitelné“, přičemž se má začít aktivitami v oblasti zmírňování změny klimatu. Významný přínos mají v tomto ohledu například výroba, přenos, skladování, distribuce či využívání energie z obnovitelných zdrojů, zvyšování

čisté nebo klimaticky neutrální mobility, přechod na používání obnovitelných materiálů z udržitelných zdrojů či výroba čistých a účinných pohonných hmot z obnovitelných nebo uhlíkových neutrálních zdrojů.

TAJUPLNÁ ZKRATKA ESG

V loňském roce rozhodl generální ředitel Správy železnic o strategickém přístupu k udržitelnosti v rámci naší organizace, což je předpokladem pro lepší získávání zdrojů finančních prostředků.



FOTO Marek Ondráček

Zjednodušeně řečeno, organizace získá výhodu udržitelného financování. V souvislosti se strategickým přístupem k udržitelnosti se v organizaci od loňska objevuje zkratka ESG. Co přesně znamená?

E znamená Environmental (životní prostředí). Tato složka je zaměřená na dopady činnosti organizace na životní prostředí a Zemi jako takovou, a to jak pozitivně, tak negativně. **S** znamená Social (sociální, společenský) a Safety (bezpečnost). Sociální složku tvoří věci, jež se

týkají lidí spojených nějakým způsobem s danou společností, jako je firemní kultura a problémy, které vznikají při interakci zaměstnanců, klientů, spotřebitelů či dodavatelů, a to jak uvnitř, tak vně v širším kontextu. Bezpečnost pak vychází ze systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy. **G** znamená Corporate Governance (správa a řízení organizace). Složka korporátního řízení se vztahuje především na správní řadu a vedení organizace a na dohled nad prováděním organizace, ale také na vztahy se zakladatelem.

Lokálka do Lužce přitahuje hlavně zdvihacím mostem

Železniční trať v Polabské nížině mezi Vraňany a Lužcem nad Vltavou je nenápadná, přesto výjimečná. Od roku 1887, kdy ji Společnost státní dráhy (StEG) otevřela pro nákladní vlaky, posbírala hned několik nej.

TEXT | Marek Binko

Důvodem ke stavbě dráhy byl cukrovar fungující v Lužci od roku 1863. Spaloval černé kladenské uhlí, které se sem plavilo po řece z Kralup nad Vltavou, kam jej dovezly vlaky Buštěhradské dráhy. Po Vltavě se přivážela i cukrovka a vápenec, vyrobený cukr a melasu přepravovaly povozy na nádraží StEG Jenšovice (dnešní Vraňany). Pro zefektivnění provozu cukrovaru bylo ale žádoucí přivést koleje až do jeho areálu. Podobně jako byly z trati StEG Praha – Podmokly (dnes Děčín hl. n.) vybudovány odbočné dráhy k cukrovarům ve Velvarech a Zvoleněvsi, byla v roce 1886 postavena i tři kilometry dlouhá trať z Jenšovic do Lužce. Stavba byla

zadána 18. února 1886 firmě Josef Kruliš z Prahy a již 26. září téhož roku byl zahájen zatím jen nepravidelný provoz nákladních vlaků, neboť úřední povolení pro pravidelnou dopravu platilo až od 1. ledna 1887. Pro StEG se jednalo o poslední postavenou místní dráhu v českých zemích. Osobní vlaky zde byly zavedeny až v roce 1929.

UNIKÁTNÍ PŘEMOSTĚNÍ KANÁLU

Když byl v letech 1902–1905 vybudován Vraňansko-hořínský laterální plavební kanál, obec Lužec nad Vltavou se včetně svého cukrovaru a nádraží ocitla na ostrově, jako jediná u nás. Dráha překonávala plavební

FOTO autor



Moderní železnice

kanál po ocelovém příhradovém mostě. Ten se po 114 letech stal předmětem rozsáhlé investice zvyšující podjezdové výšky na vodní cestě pro provoz větších lodí. Pro nový most ale nemohly být vybudovány z důvodu nedostatku místa na straně obce dlouhé nájezdové rampy, a tak byl postaven jako zdvihací, u nás na železnici jako první. Most o délce 29 metrů a hmotnosti ocelové konstrukce 135 tun zvedají dvě dvojice hydraulických válců. Stavba probíhala od listopadu

2019 do června 2020 a zahrnovala i nové nástupiště před původním nádražím, čímž se provozní délka tratě zkrátila o přibližně 200 metrů. Technologie mostu, který se zdvihá dálkově z plavební komory Hořín, byla zapojena do nového zabezpečovacího zařízení a most i stanice jsou tak nově kryty návštěvními. K prvnímu zkušebnímu zdvihu došlo 24. dubna loňského roku, slavnostní zahájení provozu na modernizované vodní cestě proběhlo 18. září, z důvodu úspor byl

ale už 10. prosince provoz osobních vlaků na trati do Lužce ukončen.

Během třetí čtvrtiny 20. století vznikly tři vlečky odbočující z trati, a to do pískovny a do dvou paneláren, přičemž v jedné z nich se vyráběly i železobetonové tybinky na ostění tunelů pražského metra. Po sametové revoluci postupně všechny vlečky i nákladní doprava na trati skončily. Ještě v 90. letech ale do Lužce jezdily i smíšené vlaky, tedy přestavovací vlaky s přepravou cestujících, které byly zpět do Vraňan sunuty.

Co se děje v regionech



MODERNIZACE TRATI MEZI OTROKOVICEMI A ZLÍNEM SE BLÍŽÍ K REALIZACI

Významného posunu v přípravě dosáhla chystaná modernizace a elektrifikace trati mezi Otrokovicemi a Vizovicemi. Pro úsek Otrokovice – Zlín bylo vydáno pravomocné územní rozhodnutí. U druhé části do Vizovic nyní probíhá aktualizace dokladové části dokumentace, žádost o územní řízení chce Správa železnic podat v polovině letošního roku. Současně pro celou trať běží zpracování dokumentace pro stavební povolení.

Připravovaná modernizace zahrnuje 25 kilometrů dlouhý úsek, v jehož části mezi stanicemi Otrokovice a Zlín střed dojde ke zdvoukolejné trati. Obě uvedená nádraží projdou kompletní rekonstrukcí, získají nová nástupiště, podchod a také novou nádražní budovu. Obdobné stavební práce proběhnou i ve stanicích Vizovice a Lípa nad Dřevnicí. Dopravní kapacitu mezi Zlínem a Vizovicemi pomůže zvýšit nová výhybna Zlín-Přiluky. V rámci stavby se zároveň zruší zastávky Otrokovice-Trávníky, Zlín-U mlýna, Zlín-Malenovice a Zlín-Louky. Tato místa bude v budoucnu obsluhovat MHD. Nově naopak vznikne zastávka Zlín-Malenovice obec.

Významnou částí stavby je také náhrada tří přejezdů mimoúrovňovým křížením. Přejezd v otrokovické části Kvítkovice nahradí železniční tunel, ve zlínských čtvrtích Prštné a Podvesná pak vzniknou nadjezdy. Po dokončení stavby zůstane v uvedeném úseku 21 přejezdů zabezpečených závorami. Díky modernizaci trati se rychlost vlaků zvýší na 100 km/h, což přinese zkrácení jízdních dob, zvýšenou kapacitu přepravy a komfortnější cestování. Elektrizační mimo jiné dojde ke snížení hlukové zátěže. Realizace stavby by měla odstartovat v polovině roku 2024.

SOBĚSLAV BUDE MÍT NOVÝ PŘESTUPNÍ TERMINÁL

Naše státní organizace získala pravomocné stavební povolení na výstavbu přestupního terminálu v Soběslavi. Důležitým krokem k samotné realizaci stavby je vypsaní tendru na zhotovitele, ke kterému už také došlo. Na místě stávajícího autobusového nádraží vznikne parkoviště P+R s více než pěti desítkami míst. Nový terminál se bude nacházet v těsné blízkosti kolejí, jeho součástí budou kromě autobusových stání také přístřešky pro cestující. Veřejnost by měla začít využívat nový terminál na podzim letošního roku.

Autobusová stání se budou nacházet u výstupu z podchodu, který zajišťuje přístup na moderní nástupiště stanice Soběslav. Tím dojde k těsnému propojení obou druhů veřejné dopravy. Informace o aktuálních odjezdech vlaků i autobusů se cestující dozví z elektronických panelů.

Součástí prací budou také úpravy povrchů a přeložky sítí a kabelů. Namísto nevyužívaného skladiště vznikne protihluková



stěna, o kterou se prodlouží délka stávající zdi chránící okolí před nadměrnou hlukovou zátěží.

STANICE MORAVSKÁ TŘEBOVÁ PROCHÁZÍ ČÁSTEČNOU REKONSTRUKCÍ

V plném proudu je částečná rekonstrukce stanice Moravská Třebová v Pardubickém kraji. Pro vybudování nového bezbariérového nástupiště bylo nutné provést nezbytné kolejové úpravy. Je umístěno u stávající koleje č. 3, má délku 60 metrů a výšku nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice a je situováno vlevo od výpravní budovy směrem na Třebovice v Čechách. Plynule navazuje na vybudovaný přílehlý dopravní terminál, investici města Moravská Třebová.

Součástí nástupiště jsou nové přístupy, osvětlení i mobiliář. Vzhledem k jeho umístění byla snesena část stávající koleje č. 3, a to včetně souvisejících výhybek. V rámci úprav železničního svršku byly do koleje č. 1, jejíž kolejový rošt je nově na betonových pražcích, vloženy dvě regenerované výhybky pro nutnou úpravu zhlaví a pro nové napojení vlečky MTZ Moravská Třebová. Celkově se zrekonstruovalo 595 metrů kolejí, postavily se čtyři osvětlovací stožáry, dva zásuvkové stojany a 260 metrů kabelových tras. Upravena byla konstrukce železničního přejezdu v první staniční koleji. Stavba významně zvyšuje komfort a bezpečnost železniční dopravy v této cestujícími hojně využívané železniční stanici. Hotovo bude ještě letos.



FOTO archiv Správy železnic (4x)

KRYRY – PETROHRAD

1. února

V odpoledních hodinách se na přejezdu mezi Kryry a Petrohradem střetla dodávka Peugeot Boxer s R 1089, kterým byla motorová jednotka řady 628. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 300 tisíc Kč.

PŘEŠTICE – ŠVIHOV
U KLATOV

11. února

Na přejezdu mezi stanicemi Přeštice a Švihov u Klatov se odpoledne střetl osobní automobil Škoda Octavia s vlakem R 762, v jehož čele byla elektrická lokomotiva 362.128. Byl zraněn řidič a jeho dva spolujezdcí. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 350 tisíc Kč.

ŽDÁREC U SKUTČE –
HLINSKO V ČECHÁCH

17. února

V ranních hodinách najela mezi Žďarcem u Skutče a Hlinskem v Čechách motorová jednotka 844.030 s Os 5315 na spadlý strom a následně vykolejila první nápravou. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na dva miliony Kč.



FOTO archiv Správy železnic (2x)

LETOHRAD

21. února

Po poledni projel ve stanici Letohrad odjíždějící Sp 1834 odjezdové návěstidlo L4 s návěstí Stůj, vykolejil přes nesklopenou výkolejku Vk7 a srazil se s odstaveným služebním vozem řady Da-k. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 370 tisíc Kč.

PRAHA-LIBEŇ

23. února

Ve večerních hodinách vykolejila ve stanici Praha-Libeň při posunu elektrická lokomotiva 111.021 na výhybce číslo 109. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 750 tisíc Kč.

OLOMOUC

27. února

Odpoledne se na přejezdu mezi stanicemi Olomouc-Řepčín a Olomouc-Nová Ulice střetl osobní automobil Volkswagen Passat s Os 14030, kterým byla motorová jednotka 646.016. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 150 tisíc Kč.



Do rozvoje návěstění se promítaly nejnovější trendy z elektrotechniky

Návěstní technika se již od 50. let 19. století opírala o pokrok elektrotechniky promítající se do dorozumívacích a zabezpečovacích zařízení na železnici. Rozvoj dálkového ovládání návěstidel a posléze i výhybek umožnil vytvářet přímé vazby mezi jejich polohami pomocí zabezpečovacích přístrojů.

TEXT | Josef Schrötter

Rozvoj zabezpečovacích systémů vyvolal potřebu zavádění nových návěstidel nebo rozšiřování návěstních pojmů. Do vývoje návěstidel se promítaly i nejnovější znalosti z oblasti optiky. Bylo nutno zvažovat všechny podmínky, jako například viditelnost jednotlivých barev za tmy, nevhodnější tvary terčů či ramen apod. Samozřejmě bylo nutno velmi pečlivě zvážit kritéria bezpečnosti, třeba požadavek, aby při přetržení libovolného drátu se návěstidlo samo uvedlo do polohy zakazující jízdu, aby byla dodržena souslednost obsluhy návěstidel a výhybek. Muselo se počítat s tím, že lidský faktor může způsobit chybu. To vše vedlo postupně k určitému sjednocování návěstních soustav.

ZELENÁ ZNAMENÁ VOLNO OD PROTEKTORÁTU

Na přelomu 19. a 20. století vzniklo hlavní návěstidlo, stožár s jedním nebo více rameny, které se užívalo nejen ve funkci vjezdového, ale i odjezdového a na širé trati oddílového návěstidla. Pod jednotlivá ramena byly za tmy vytahovány svítilny, které pomocí předsunutých barevných clonek ovládaných spolu s rameny dávaly příslušnou noční návěst. Hlavní návěstidla byla uzpůsobena pro návěstní pojmy Stůj (za tmy červené světlo) – jedno rameno ve vodorovné poloze směřující vpravo, Volno (za tmy původně bílé světlo) – jedno rameno šikmo vpravo vzhůru a Vjezd odbočkou (za tmy původně dvě bílá světla pod

sebou) – dvě ramena šikmo vpravo vzhůru. Ke změně návěstí Volno z bílé na zelenou došlo až v období protektorátu ve 40. letech minulého století. Při zvyšování rychlosti vlaků a prodlužování zábrzdných vzdáleností na 700 až 1000 metrů bylo nutno včas zpravit strojvedoucího, jakou návěst má očekávat na hlavním návěstidle. Proto byly zkonstruovány předvěsti, které obdélníkovým nebo kruhovým terčem, původně v barvě zelené, otočeným proti vlaku nebo sklopeným do vodorovné polohy navěstily: Pomalu (Výstraha) – hlavní návěstidlo je v poloze Stůj nebo Volno – hlavní návěstidlo je v poloze Volno. První předvěsti byly budovány v roce 1883. Doplnění předvěstí k vjezdovým návěstidlům bylo dokončováno ještě ve 20. letech 20. století. V roce 1920 Ministerstvo železnic ČSR nařídilo zbývající vzdálenostní návěstidla nahradit hlavním návěstidlem a předvěstí.

NÁVĚSTNÍ PŘEDPISY POSTUPNĚ NABÝVALY NA OBJEMU

Z návěstních předpisů začaly vznikat objemné knihy, v nichž se odlišovaly návěstí dávané hlavními návěstidly, předvěstmi nebo návěstidly pro posun ve stanicích i na spádovištích, návěstí na výhybkách, na čelech a na koncích vlaků, znamení nepohyblivých návěstidel či návěstí dávané pracovníky při posunu, při odjezdu vlaku nebo strojvedoucím za jízdy.



FOTO autor

Pokrok v návěstění přinesla světelná návěstidla. U ČSD byla poprvé použita v roce 1928 při elektrizaci pražského železničního uzlu. Na olomoucko-pražskou dráhu se později dostala na přednádraží v Olomouci, a to v souvislosti s vybudováním elektrodynamického zabezpečovacího zařízení. K širokému zavádění světelných návěstidel došlo od 50. let minulého století. Jejich rozšíření odstranilo namáhavou ruční práci při přestavování návěstních a předvěstních pák, zlepšilo viditelnost návěstí z vlaku a usnadnilo i kontrolu návěstního znaku v dopravně.

První dva certifikovaní specialisté na ETCS

Závěrem loňského roku proběhlo historicky první školení specialistů ETCS v Evropě. Pod vedením odborníků ze SNCF či Network Railu získali certifikát i první dva kolegové ze Správy železnic. Jsou jimi Lukáš Matta a Martin Trögel z oddělení ETCS a moderních technologií odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky.

TEXT | Tomáš Johánek

Školení, které zastřešuje platforma ERTMS Users Group Brussels (EUG), bylo umožněno na základě oficiálního vstupu Správy železnic do této platformy, ze kterého bude naše společnost nesporně profitovat. Skupina spojuje znalosti a zkušenosti svých členů s cílem vytvářet bezpečnou, spolehlivou, konkurenceschopnou a interoperabilní železniční síť v Evropě. V průběhu letošního roku se Správa železnic rovněž stane právoplatným členem evropské iniciativy provozovatelů infrastruktury EULYNX, jejímž cílem je standardizace rozhraní a prvků zabezpečovacích systémů. Tato iniciativa vznikla v roce 2014 a aktuálně má 13 členů z celé Evropy. Členství v ní přinese Správě železnic možnost reálně ovlivnit

a posílit proces definování a standardizace jednotlivých rozhraní a zanést do nich různá národní specifika naší infrastruktury, která jsou nezbytná pro budoucí nasazení standardu EULYNX do prostředí české železnice.

Aktuální trend digitalizace a optimalizace železnice přináší obrovskou příležitost k vylepšení zažitých procesů, zvýšení efektivity železnice a její kapacity a hlavně výrazné snížení nákladů na životní cyklus zařízení. Použití rozhraní standardu EULYNX je klíčovým faktorem při této snaze, což si oddělení ETCS a moderních technologií odboru zabezpečovací a telekomunikační techniky naplno uvědomuje, a proto podniká všechny potřebné kroky k zahájení této nové – digitální – éry české železnice. Výrazné

snížení nákladů a času potřebného na instalaci je dáno možností zapojení do procesu výstavby technologií různých, dříve „nekompatibilních“ výrobců s tím, že každý z nich dodá jinou součást technologie.

Radioblokové centrály, stavědla, vnější prvky a další zařízení různých výrobců budou propojeny jednotným standardem a v konečném důsledku tak bude možné propojit tyto moduly do jednoho funkčního celku. Tento benefit je ještě více výrazný při obměně zařízení na konci jejich životního cyklu, kdy bude možné měnit zařízení samostatně bez ohledu na výrobce a takto ušetřit značné finanční částky, jakož i cenný čas, který se následně přetaví do zkrácení nutných omezení či výluk.



FOTO archiv Správy železnic

Digitalizace personálního portálu pokračuje rychlým tempem (2)

V březnovém vydání *Moderní železnice* vyšel článek věnující se rozvoji elektronické komunikace v rámci personálního portálu Správy železnic (STKR). Vzhledem k rozsahu novinek byl text rozdělený na dvě části. V této se budeme věnovat dalším větším i menším změnám, které nás všechny čekají.

TEXT **Tomáš Johánek**

Změny čekají také oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP). Ta by se měla v blízké době plně integrovat do personálního portálu. Každý nový zaměstnanec dostane automaticky seznam bezpečnostních pomůcek, který bude odpovídat rizikovosti jeho pozice. Vyřízení všech potřebných dokladů bude probíhat elektronicky. „Dále chceme, aby se přes STKR řešila kompletní agenda nahlášení pracovního úrazu, jeho evidence a vyúčtování,“ říká Evžen Pospíšil z odboru personálního. Podle jeho slov má hodně pracovních úrazů souvislost s odškodňováním, ať už jde o náhradu mzdy za pracovní neschopnost, bolestné, nebo další náklady. Vše by se řešilo v rámci STKR. Další aktivitou v rámci BOZP jsou pravidelné prověrky podle ustanovení zákoníku práce a naší kolektivní smlouvy. „Z každé prověrky se zpracovávají protokoly a my chceme, aby se tak dělo přes STKR. Každý zaměstnanec by měl mít právo nahlédnout do těchto protokolů, měl by vědět, jaké závady byly na jeho pracovišti nahlášené. Stejným způsobem by fungovala i evidence odstraňování závad,“ pokračuje Evžen Pospíšil. Elektronicky se bude nově řešit rovněž agenda požadavků sociálně bezpečnostního charakteru. Každý

rok vynakládá naše organizace desítky milionů na zlepšování pracovního prostředí. Tyto peníze jsou na základě návrhů organizačních jednotek používány na rekonstrukci hygienického zázemí – budují se nové umývárny a toalety, probíhá zateplování budov či instalace klimatizace. Celý projekt je momentálně ve stavu přípravy zadání.

VEŠKERÉ POŽADAVKY NA KVALIFIKACI PŘEHLEDNĚ NA JEDNOM MÍSTĚ

Další připravované změny souvisí s popisem každé pracovní pozice, která je přesně zanesená do organizační struktury Správy železnic. „Naše firma má nakreslenou kompletní organizační strukturu včetně všech pozic, které zde jsou. Každá pracovní pozice bude mít jasně stanovené požadavky, které musí daný člověk splňovat. Například musí mít vstupní zdravotní prohlídku bez vstupu do kolejí, zkoušky řidiče referenta a podobně. Pokud nastoupí nový zaměstnanec, systém okamžitě vyhodnotí, zda splňuje všechny požadavky, nebo ne,“ informuje Evžen Pospíšil. Tyto požadavky se samozřejmě budou aktualizovat podle toho, jak se mění předpisy. Elektronicky se budou zpracovávat i náplně práce, které



FOTO Pixabay

mají až na výjimky stanovené všichni zaměstnanci. Ne vždy jsou aktuální, ne vždy ví každý zaměstnanec, co má dělat. Kdykoli k dispozici by tak měl mít pravidelně aktualizovanou náplň práce.

Už nyní je všem zaměstnancům prostřednictvím STKR přístupný elektronický osobní spis, kde jsou uloženy veškeré informace, které o nich zaměstnavatel shromažďuje. Nově se STKR používá k vydání různých potvrzení. Je možné žádat elektronicky a personalisté jim potřebná potvrzení touto cestou předávají. Jde například o potvrzení příjmů pro půjčky nebo daňová přiznání, která se nahrávají do elektronického osobního spisu. Výrazným pokrokem je zpracování daňových přiznání. Personalistky už nemusí ručně vypisovat všechna

data, stačí jen zkontrolovat automaticky vyplněné formuláře. Vedoucí zaměstnanci si dnes mohou po dobu své nepřítomnosti zvolit zástup, který například za ně schvaluje dovolené. Dnes musí tento zástup definovat pro všechny aplikace, ke kterým mají přístup. V blízké době by měla být možnost definice univerzálního zástupu pro všechny aplikace. V sekci FKSP je novinkou možnost vybrat kategorie aktivit podle regionu. „Pokud zaměstnanci zadají do systému svůj e-mail, mohou být informováni o tom, co je v STKR nového. Pokud ho nezadají, zjistí novinky jen při přihlášení na portál,“ upozorňuje dále Evžen Pospíšil. Novinkou od loňského září je evidence doplňkových osvědčení strojvedoucích.

Železnice je pro něj koníček, práce, klid i vzrušení

Strojvedoucí a výpravčí. Další z příběhů s titulem *Já, ty a dráha* vypráví o lásce k železnici, která se stala nakažlivou. Dnes Jiří Manych předává své zkušenosti i lásku k dráze svým nástupcům.

TEXT **Eva Rubešová**

Lásku k dráze zdědil po dědečkovi, který sloužil jako strojvedoucí v lokomotivním depu v Liberci. „Odmala mě vodil do depa, jezdili jsme po výletech a spolu s babičkou jsme chodili na nádraží Liberec-Horní Růžodol. Jeho velký přáním bylo, aby se pátý vnouček stal strojvedoucím,“ vzpomíná Jiří Manych. Spíše než práce „fíry“ mu učaroval cvrkot vlaků. Při cestách vlakem s nadšením pozoroval nástup a výstup cestujících a hlavou mu probíhalo, kam a proč se vydávají. Cestou ze školky zase stával na mostě a pozoroval život na nádraží.

Po základní škole se zapsal na železniční učiliště v Liberci, brigádně pracoval na pozici zavírače dveří, což zjednodušeně znamenalo být průvodčím bez oprávnění prodávat jízdenky, protože neměl hmotnou zodpovědnost. Po osmnáctých narozeninách pracoval jako vnější avizér (informátor), v úschovně zavazadel, skladník přepravy, průvodčí a vlakvedoucí. „Dálkově jsem

si dodělal maturitní zkoušku a potom jsem nastoupil jako signalista a do kurzu na výpravčího. Asi po třech letech jsem si vyzkoušel i jiné profese, například komandující, inspektor pro školení (ÚPV), lektor, přednosta osobní stanice, dopravní kontrolor nebo zaměstnanec pro předpisy a zkoušky,“ doplňuje Jiří Manych.

Abyste nevypadli z provozu, slouží stále jako výpravčí. Potkat ho můžete v železniční stanici Praha-Dejvice. „Za 22 let, kdy jsem byl výpravčí, jsem vystřídal 20 stanic. Moje tři nejoblíbenější jsou Chrastava, kde jsem autorizoval a začínal, Praha-Dejvice a Ledečsko na břehu řeky Sázavy,“ pokračuje Jiří Manych, v současné době vedoucí skupiny kontroly a školení na odboru řízení provozu Generálního ředitelství Správy železnic. Kromě toho se věnuje odborné přípravě studentů dopravních škol. „Jsem pyšný na to, že můžeme vést mladé lidi na začátku jejich profesního života,“ dodává závěrem Jiří Manych.



FOTO archiv J. Manycha

PODĚKOVÁNÍ CENTRU TELEMATIKY A DIAGNOSTIKY

Střední škola technická a dopravní z Ostravy-Vítkovic děkuje zaměstnancům Centra telematiky a diagnostiky Správy železnic v Bohumíně za uspořádání zajímavé odborné exkurze pro studenty čtvrtého ročníku studijního oboru Elektrotechnika/elektrická trakce. „Naši studenti ocenili možnost získat a rovněž si ověřit teoretické znalosti bezprostředně v praxi. Pan přednosto Milan Rath s kolegou Petrem Sedláčkem byli maximálně vsťčící a ochotní zodpovědět veškeré dotazy,“ říká ředitel školy Stanislav Zapletal a doplňuje: „Věřím, že jejich profesionální přístup silně prohlubuje zájem studentů o daný dopravní obor a má pozitivní vliv na jejich další rozhodování o budoucí profesi.“



U Kolína si připomenete historii polabských řepařských drah

Polabí bylo ještě před sto lety plné úzkorozchodných tratí, které vznikaly pro potřeby místních cukrovarů. Dnes je zde jediná, která byla obnovena zásluhou party nadšenců a dobrovolníků. Během turistické sezóny zde jezdí parní i dieselové vlaky, ale to není jediný důvod k návštěvě kolínské řepařské dráčky.

TEXT **Tomáš Johánek**



FOTO autor (2x)



Polabské řepařské dráčky vznikaly na přelomu 19. a 20. století, jejich délka dosáhla v době největšího rozmachu více než 130 kilometrů. Vycházely z Kolína, Vlkavy, Křince, Kopidlno, Dymokur a Liběvsi, přepravovala se po nich cukrová řepa do jednotlivých cukrovarů. Nejstarší z nich byla právě ta kolínská, provoz zde začal v roce 1894. Spojovala kolínský cukrovar, který stál v místě dnešní elektrárny, s Františkovem (dnešní Ovčáry), Býchory a Jestřábí Lhotou. Provoz na této dráčce skončil v 60. letech 20. století. V roce 2000 vzniklo občanské sdružení Klub pro obnovu Kolínské řepařské dráčky, dnešní spolek Kolínská řepařská dráčka, jehož cílem bylo obnovit část nejstarší řepné malodráhy. Během následujících let postavil zhruba 4,5 kilometru kolejí, areál nádraží v Kolíně-Sendražicích a koncovou stanici v Býchorech. Slavnostní otevření prvního obnoveného

úseku řepařské dráčky se konalo 23. června 2007. V další etapě byla trať prodloužena na Výrovnu, pak následovala stavba trati na Mlýnek a vybudování netradiční naučné stezky podél kolejí. V posledních dvou etapách byla dostavěna trasa do Býchor a v roce 2015 byla slavnostně otevřena i konečná stanice. Tolik stručná historie, návštěva kolínské řepačky začíná.

POTŘEBNÉ ZÁZEMÍ DRÁHY JE V SENDRAŽICKÉM AREÁLU

Obnovená část řepařské dráčky začíná v Sendražicích těsně za hranicemi Kolína. Areál rozhodně nelze přehlédnout, vévodí mu nově opravená výpravní budova a remízy pro stání lokomotiv i vagonů. Pro děti zde nechybí ani hřiště. Ve výpravní budově je muzeum pojednávající o historii řepařské dráčky, o obnově KŘD a o pěstování cukrové řepy. Prohlédnout si zde můžete staré nástroje

a exponáty s železniční tematikou. Depo slouží pro uschování vagonů před nepříznivými povětrnostními podmínkami. Dokončeno bylo v roce 2020 a jedná se o naprosto unikátní hrázdnou stavbu stavěnou podle dřívějších technik. Výtopna se využívá k opravám a uchování lokomotiv, odehrává jí se zde nejdůležitější práce pro udržení chodu KŘD. Přístupná je pouze s pověřeným personálem. Po prohlídce depa je čas vydat se na samotnou trať.

V ČELE VLAKŮ SE STŘÍDAJÍ PARNÍ A DIESELOVÉ LOKOMOTIVY

Pokud máte štěstí či přijedete na některou z pravidelně pořádaných akcí, objeví se v čele úzkorozchodných otevřených či uzavřených vagonů parní lokomotiva. Tu v dalších provozních dnech střídá dieselová. Cesta do konečné stanice v Býchorech trvá přibližně

20 minut a na trati jsou tři zastávky – Černý Most, Výrovna a Mlýnek. Ve stanici Býchory naleznete další atrakce pro děti, informační tabule pojednávají o historii a současnosti KŘD. Během roku se na trati konají různé tematické akce, nejbližší jsou Velikonoční jízdy 16. a 17. dubna, následovat bude slavnostní zahájení sezóny na přelomu dubna a května, velmi oblíbené jsou prázdninové vlaky, které nedaleko konečné stanice přepadávají kovbojové. Trať je doplněná o naučnou stezku nazvanou Za historií řepařské dráčky a okolí, kde se dozvíte řadu zajímavostí, opět zejména o historii KŘD, obnově a současném provozu, vozovém parku, ale také o pěstování cukrové řepy či fauny a flory podél KŘD. Poblíž dráčky se nachází také množství atraktivních turistických cílů. Za zmínku stojí například dva připravené okruhy ze stanice Býchory, které vás zavedou do okolních lesů.

Křížovka o ceny

I tentokrát máte za úkol vyluštit názvy dvou našich nádraží. Na vaše e-maily čekáme do 15. dubna na adrese redakce@spravazeznic.cz. Pro tři odesílatele správných

odpovědí jsme opět připravili knižní odměnu. V březnové tajence se ukrývala nádraží Výheň a Studenec. Výhru podle vlastního výběru získali Petr Cibulec, Martina Procházková a Pavel Bence.

	CITOSLOVCE ÚDERU	NEMOCNÍČNÍ ODDĚLENÍ	ZAKLADNÍ ČÍSLOVKA	SYDOKOPYT- NÍCI	MYS SÚDANU	KOMBINEŽA	OZNAČENÍ LETADL BULHARSKA	BUDOVY	PRACÍ PRAŠEK		DĚDINY	NÁZEV HLÁSKY	BOJOVÝ POKRÍK	SLOVEN. JINAK	KYANID DRASELNÝ	ČÁST HONU
KONEC (EXPR.)						DOMÁCKÝ OLDŘICH				AUTO (EXPR.)						
EGYPTSKÝ SVATÝ HAD						PŘEDLOHA MRVNÍ CISTOTY				NEJBLIŽŠÍ HVEZDA OPRAVDU (SLOVENSKY)						
1. část tajenky							MINIATURNÍ					AMER. FARMA BOHUŽEL				
	ŠKRTNUTÍ	ODBOŘNÍK ČESKÝ HUD. SKLADATEL					AUSTR. SIDLO PRODEJNÍ STŮL				STUDENT ŠPRÝM				CÍL STŘELCE	NÁZEV PÍSMENE E
MĚSTSKÝ TYP AUTOBUSU KAROSA			JE MOŽNO	SPZ OSTRAVY	INIC. ITALSKÉHO ARCHITEKTA PALLIARDIHO TROJICE (KNIŽNĚ)			POSTEL USAZENINA				POLOVODI- ČOVÝ OBVOU (OZN.)	NÁZEV HLÁSKY T SLOVENSKÝ ZÁPORA			
KROUŽENÍ (BASN.)						INDIÁNSKÁ ZBRAN KÓD CHORVATSKA			2. část tajenky PŘEDLOŽKA							
ROZPIS							NEMOCNÝ UBOČÁK (EXPR.)					AMERICKÝ ATLET				
KOUČ							TROUHNIVĚT (HOVOR.)					ZELENINOVÝ POKRM				

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem
z C-FKSP

ŘECKO, ZAKYNTHOS, DENIS BEACH

Jeden z nejlépe položených hotelů, ležící u krásné pláže, v rušném letovisku a zároveň stranou od největšího hluku. Z dvoulůžkových pokojů je překrásný výhled na moře. Ideální pro romantický pobyt ve dvou. Letecky z Prahy a Brna.

Cena v červenci od 14 500 Kč
po dotaci/osoba/polopenze.



ŘECKO, KRÉTA, MEDITERRANEO

Ideální hotel pro rodinnou dovolenou: bazény, moře, výlety. Pokoje až pro 4 dospělé osoby. Letecky z Prahy, Ostravy a Brna.

Cena v červenci od 16 200 Kč
po dotaci/osoba/all inclusive.



Těšíme se na vaše objednávky

OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

BEZPEČNOST ČESKÉHO ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU SE ZVYŠUJE

Na své výroční prezentaci to v březnu potvrdil Drážní úřad. „V platnost letos vstoupila novela zákona o drahách s monitoringem licencí strojvedoucích, který nám umožňuje dohled nad dodržováním jejich pracovní doby, modernizují se přejezdy, intenzivně se připravuje provoz pod dohledem ETCS na celostátních i regionálních tratích. Chystáme zavedení simulátorů, na kterých se strojvedoucí seznámí nejen s novým zabezpečovačem ETCS, ale vyzkouší si situace, se kterými se běžně v provozu nesetkávají,“ říká Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu. Drážní úřad zaznamenal meziročně velký nárůst žádostí o změnu zabezpečení přejezdů. Celkem jich přišlo 295, což je oproti roku 2020 více než dvojnásobek. Železniční přejezdy jsou dlouhodobě jedním z nejproblematičtějších míst na železnici s ohledem na počet nehod. Drážní úřad kvituje tento trend zvyšování zabezpečení i snahu o rušení přejezdů. Počet žádostí podaných v prvních dvou měsících roku 2022 potvrzuje, že pozitivní vývoj bude pokračovat i letos.

