

MODERNÍ ŽELEZNICE

VÝSLEDKY PRŮZKUMU UKÁZALY SILNÉ I SLABÉ STRÁNKY

Generální ředitel Jiří Svoboda shrnuje závěry letního průzkumu mezi zaměstnanci Správy železnic

02

ZAMĚSTNANCI PREFERUJÍ MIMO JINÉ I SEHRANÝ TÝM

V naší organizaci převažuje celková spokojenost, devízou je jistá mzda a stabilita

04

PARK SPECIÁLNÍCH VOZIDEL SE ROZROSTL O DVĚ NOVÁ

Moderní technologie si žádají i nákup nových vozidel pro diagnostiku sítě

06



Příští rok začne modernizace dalších úseků železnice do Kladna

Příprava modernizace železniční tratě z centra Prahy do Kladna dospěla k dalšímu zásadnímu bodu. Hledá se dodavatel stavebních prací pro úsek z Kladna do Kladna-Ostrovce. Zahájení stavby je plánováno v příštím roce, hotovo bude o dva roky později.

TEXT **Tomáš Johánek (s využitím TZ)**

Stavba zcela změní podobu železnice na území Kladna. Její součástí bude kompletní rekonstrukce úseku, jeho zdvoukolejnění a elektrifikace. Modernizovat se bude zhruba 5,3 kilometru železniční tratě. Opraví se také budovy na městské zastávce a v Ostrovci. Železniční stanice Kladno bude přestavěna, vzniknou zde nová nástupiště i bezbariérově přístupný podchod. Interiér budovy bude rekonstruován, což umožní vznik bezpečných a komfortních prostor pro cestující nebo více komerčních služeb. Zastávka Kladno město se posune k centru Kladna, v podstatě půjde o novostavbu. Mimoúrovňový přístup na nástupiště bude z chodníků silničního nadjezdu, a to po schodištích a eskalátorech, bezbariérový přístup zajistí výtahy. Přímo u zastávky vznikne

nový přestupní uzel na městskou dopravu. Ve stanici Kladno-Ostrovec se vybuduje nový podchod se schodištěm a bezbariérovým přístupem na nástupiště. Součástí aktuálně soutěžené etapy Kladno – Kladno-Ostrovec bude také vybudování záchytného parkoviště P + R u stanice Kladno s kapacitou téměř 300 míst, které zajistí lepší dopravní obslužnost pro celý okres. Nový železniční svršek i spodek, protihluková opatření a zejména nasazení moderních souprav budou mít za následek snížení hluku v okolí tratě a větší komfort cestujících. Přejezdy nahradí mimoúrovňová křížení, která napomohou plynulejší dopravě jak na silnici, tak i na kolejích. Tímto způsobem dojde i k odstranění železnice jako bariéry v území. Současně se zvýší traťová rychlost, což umožní zkrácení doby cestování.

INTENZIVNĚ SE PŘIPRAVUJÍ DALŠÍ ÚSEKY

„Příprava potřebné dokumentace intenzivně pokračuje také pro další úseky mezi Kladnem a Prahou, aby se v roce 2029 jezdilo mezi oběma městy rychleji a zároveň pohodlněji,“ řekl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Pro Kladno, které je největším městem Středočeského kraje, se jedná o zásadní projekt. Nejen z něj, ale i z okolních obcí dojíždí denně do Prahy více než 16 000 osob. Díky zdvoukolejnění a elektrifikaci celé tratě dostanou obyvatelé Kladenska možnost cestovat moderní a ekologickou dopravou 21. století, která přinese významnou alternativu k současné individuální automobilové dopravě. Na kolejovém rozvětvení stanice Kladno naváže na aktuálně soutěženou etapu další,

konkrétně modernizace traťového úseku Praha-Ruzyně – Kladno. Zde se momentálně připravují podklady pro stavební povolení, realizace se plánuje v letech 2022 až 2025. Rovněž mezi stanicí Praha-Bubny a novou zastávkou Praha-Výstaviště by se mělo začít stavět příští rok, hotovo bude o dva roky později. V současné době se připravuje tendr na zhotovitele. V roce 2023 pak začne modernizace a dostavba stanice Praha Masarykovo nádraží a potrvá přibližně tři roky. Stavba zahrnuje komplexní modernizaci stanice, rozšíření stávajícího počtu kolejí ze sedmi na devět a vybudování nového vestibulu a platformy nad kolejištěm. V rámci další etapy proběhne modernizace traťového úseku Praha-Veleslavin – Praha-Ruzyně. Projekt je nyní ve fázi přípravy potřebné dokumentace a realizovat se bude v letech 2024 až 2027. Současnou trať mezi stanicemi Praha-Dejvice a Praha-Veleslavin nahradí v letech 2025 až 2029 tunel.

DO ROKU 2029 VLAKEM AŽ NA LETIŠTĚ

Na rekonstrukci tratě z centra Prahy do Kladna naváže novostavba v úseku Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava Havla. Ta se bude realizovat v letech 2024 až 2029. V rámci tohoto projektu vznikne nový přestupní terminál Dlouhá Míle s kapacitním parkovištěm P + R. Samostatnou akcí bude novostavba stanice Praha-Letiště Václava Havla. Ta se začne budovat v roce 2024 a dokončena bude o pět let později. Půjde o podzemní stanici a cestující se z ní dostanou přímo k oběma letištním terminálům. V roce 2026 by se mělo začít pracovat na zaokrouhování železničního spojení na Letišti Praha.



TUNEL DO BEROUNA MÁ ZHOTOVITELE DOKUMENTACE PRO ÚŘ

Dokumentaci pro územní řízení novostavby tratě mezi Prahou-Smíchovem a Berounem, vedené z velké části v tunelu, připraví společnost SUDOP Praha.

Mezi hlavní přínosy nové tratě patří zkrácení jízdní doby vlaků v uvedeném úseku na zhruba 12 minut, zrychlení a zkvalitnění regionálního spojení mezi Prahou a Berounem a také celou jihozápadní částí Středočeského kraje i zrychlení a zkvalitnění dálkové dopravy do Německa. Zahájení stavebních prací se předpokládá v roce 2028 a dokončení o sedm let později.

NOVÁ SMLOUVA POMŮŽE S PŘÍPRAVOU VRT

Správa železnic pokračuje v úspěšné spolupráci s francouzskými státními drahami na projektu vysokorychlostních tratí (VRT). Nová smlouva se SNCF Réseau zajistí konzultace v dalších stupních přípravy na příštích osm let. „Pokud chceme dodržet stávající harmonogram prací a zahájit výstavbu prvních úseků VRT v roce 2025, potřebujeme k tomu kvalitní odborníky, kteří mají s přípravou a provozem takových tratí zkušenosti,“ říká generální ředitel naší organizace Jiří Svoboda.



FOTO archiv Správy železnic

DALŠÍ POSUN V PŘÍPRAVĚ DVOUKOLEJKY DO HRADCE KRÁLOVÉ

Příprava rekonstrukce stávající a vybudování nové koleje mezi Opatovicemi nad Labem a Hradcem Králové jde do další fáze. Naše organizace vypsala výběrové řízení na dodavatele záměru projektu. Samotné stavební práce začnou ve druhé polovině roku 2025, hotovo bude přibližně o dva roky později. Projekt naváže na již realizovanou modernizaci a zdvoukolejnění tratě v úseku Stěblová – Opatovice nad Labem.

Výsledky zaměstnaneckého průzkumu ukázaly naše silné i slabé stránky

V létě se uskutečnil historicky první průzkum spokojenosti mezi zaměstnanci Správy železnic. Na to, zda organizace naplňuje pracovní potřeby svých zaměstnanců, jak důležitá je jistota práce a dobrý kolektiv, nebo naopak jak velkou brzdou je byrokratičnost, odpovídá generální ředitel Jiří Svoboda.

TEXT | **Kateřina Šubová**



FOTO Paula Marčová

Průzkum spokojenosti mezi zaměstnanci budil v letních měsících určité emoce. Jaký byl nakonec zájem lidí zapojit se?

Průzkum běžel s ohledem na prázdniny a dovolené celé tři týdny. Je to nadstandardní čas, ale chtěli jsme dát prostor všem. Nakonec se ho zúčastnilo 5175 kolegů, což představuje přibližně 30 procent všech našich zaměstnanců. Je to velmi dobrý výsledek, srovnatelný s podobně velkými firmami. Nicméně přiznávám, že jsem doufal ve větší účast.

Kde vidíte největší úskalí?

Informovanost byla dostatečná. I přes zajištění maximální anonymity, kterou garantovala třetí strana, jsem ale vnímal určitou nedůvěru. To mě mrzí. Vidíme jen souhrnné výsledky; nikdy nebylo cílem zkoumat jednotlivé odpovědi, k takovým datům ani nemáme přístup. Jakákoliv identifikace byla znemožněna. Někdy způsob ověření ale musí být. Každý mohl k ověřovací sms využít jakýkoliv mobilní telefon. I nedůvěra je zpětná vazba.

Ovlivnila určitá liknavost kolegů výsledky, nebo je můžeme brát za dostatečně průkazné?

Čísla jsou zcela srovnatelná s republikovým průměrem. Výstupy jsou plně vypovídající, nelze je zpochybňovat či bagatelizovat. Ve všech firmách je největší účast mezi tzv. bílými límečky, nejsme výjimkou. V naší firmě pracuje 11

procent systémových specialistů, 67 procent z nich se zúčastnilo průzkumu. Téměř 90procentní účast zaznamenaly obě stavební správy. Pozadu ale nebyly ani další organizační jednotky, zájem byl i u provozních zaměstnanců. Všem děkuji za jejich zájem i čas.

Co je ve výsledcích příjemným utvrzením, co naopak nepříjemným zjištěním?

Průzkum byl postaven na tzv. behaviorální metodě. Cítilo se na emoce a rychlé volby, neboť spontánnost má velkou vypovídací hodnotu. Víme, jaké jsou pracovní potřeby zaměstnanců a jak jim je naše firma naplňuje, a to napříč celou organizací i podle jednotlivých klíčových pozic. V základních potřebách máme výborný až nadprůměrný výsledek v sektoru. Nejdůležitější je jistá výplata, sehraný tým i dobrý šéf. Překvapivé je pro mě to, jaké je ztotožnění se se Správou železnic.

Lidé se tedy necítí být součástí Správy železnic?

To určitě ano, 66 procent lidí vnímá, že pracuje pro Správu železnic. Nicméně dílčí výsledky ukazují určité alarmující skutečnosti. Třetina našich kolegů se cítí být součástí „dráhy“, jedná se převážně o služebně starší. Pro ně je těžké přijmout rozdělení unitární železnice. Nejmenší ztotožnění je přítom u velmi tradiční pozice, a to u výpravčích. Naopak se značkovou Správou železnic se spojuje drtivá

Pojďme hovořit i o odhalených slabínách. Na co nejvíce kolegové narážejí?

Navážu hned na předešlé. Služebně starší kolegové jsou frustrováni, že si nevychovali své nástupce a firma jejich odchodem do důchodu ztrácí odborníky. Je tu obrovská propast, proto se chtějí zapojit a zaškolit mladší kolegy. Další výzvou je možnost rozvoje. Profesní růst je velkou prioritou pro 62 procent dotazovaných. Ale jsou profese, kde naopak kolegové žádnou perspektivu nevidí, jedná se především o výpravčí a signalisty. Růst může být spojen i s osobnostním rozvojem, nejen s pozicí. Možností je cesta větší nabídky a podpory vzdělávání, to je mimo jiné velkou prioritou pro 69 procent kolegů. Slabinou je bohužel i horší informovanost.

Vnímáte nějakou osobní výzvu z průzkumu?

Průzkum jich přinesl více, ale zmíním jednu konkrétní, která cílí přímo na mě. Kolegové uvedli, že pracuji v sehraném týmu, mají dobrý pocit ze šéfa odborníka, ale necítí ocenění od generálního ředitele. Toto musím systematicky změnit.

Našla se i řada kolegů, kteří chtějí být nositelem značky Správa železnic. Pojďme si to přiblížit...

Ano, 75 hrdých kolegů napříč celou firmou se chce stát ambasadory naší organizace. Pod tímto označením se skrývá ochota pracovat pro zviditelnění naší značky, pomoci s nábořem a být motivátorem pro své kolegy. Stát se jakousi prodlouženou rukou z regionů a zároveň mostem mezi kolegy. Díky za vás! Mám z toho radost. Kolegové z odboru komunikace se se všemi spojí a proberou možnosti spolupráce.

Jak bude vedení naší organizace s výsledky průzkumu dále pracovat?

Každého ředitele seznámím s výsledky jeho organizační jednotky. Prosím, není to soutěž ani hon na čarodějnice. Opět každý uvidí souhrnné informace, žádné jednotlivce. Krok po kroku budeme hledat řešení nejpalčivějších problémů. Klíčem je a vždy bude komunikace. Postupně vás budeme i prostřednictvím Moderní železnice seznamovat s výsledky v jednotlivých oblastech. Materiálu je tak na jedno celé vydání. Dnes tedy naleznete základní souhrn, na pokračování budou další informace.

Víme, jaké jsou pracovní potřeby zaměstnanců a jak jim je naše firma naplňuje, a to napříč celou organizací i podle jednotlivých klíčových pozic.

většina služebně mladších, kteří zde pracují od dvou do pěti let. Těmto výsledkům odpovídá i míra spokojenosti v zaměstnání.

Co může být podle vás příčinou?

Vidím zde sílu tradice. Kolegové, kteří pracují „pro dráhu“ déle, si svoji práci spojují především se službou lidem, je zde velké propojení s dopravci. V případě pracujících přes 30 let je to téměř polovina. Zajímavý je i výsledek ve vnímání tradice vs. modernosti. Tradici cítí především služebně starší kolegové a obzvláště těžce nesou, že jejich práce není oceněna veřejností. Služebně mladší kolegové vědomě pracují pro Správu železnic, sílu vidí prioritně v modernosti a zodpovědnosti. Jejich práce pro lidi není v konfliktu s pocity.



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.

Ve Vysočanech postupně vzniká první nástupiště

TEXT **Tomáš Johánek**

Velmi rychlým tempem pokračuje přestavba nádraží Praha-Vysočany. Zatímco ještě nedávno zde byly pouze pozůstatky původní výpravní budovy, která musela kvůli nevhodnému umístění uprostřed kolejí ustoupit plánované novostavbě, a vytrhávaly se koleje v části stanice, dnes už zde vyrůstá zastřešení prvního nástupiště a na dokončených základech se postupně rodí nová výpravní budova. Ta bude umístěna pod úroveň terénu a s nástupištěm

ji spojí nový podchod. Přestavbou také postupně prochází celé kolejíště, díky vložení spojek mezi všemi kolejemi dojde ke vzniku regulérního tříkolejného elektrifikovaného úseku až k odbočce Skály. Po dokončení stavebních prací budou ve Vysočanech dvě ostrovní a jedno vnější nástupiště. Cestující se na ně dostanou díky kombinaci pevných schodišť, eskalátorů a výtahů. Hotovo bude v prvním čtvrtletí roku 2024.



FOTO Josef Novotný

Moderní železnice

Část nákladního koridoru v Děčíně čeká rozsáhlá modernizace

Mezi stanicemi Děčín východ a Děčín-Prostřední Žleb začala rozsáhlá rekonstrukce tratě, která je součástí mezinárodního nákladního koridoru. Renovací projde přibližně 1,4 kilometru dlouhý úsek, na kterém se nachází také Děčínský tunel a most přes Labe.

TEXT **Pavel Tesář**

Významnou částí stavby je rekonstrukce 265 metrů dlouhého mostu přes Labe. Jeho více než sto let starou ocelovou nosnou konstrukci nahradí nová, s podélnými a příčnými výztuhami a průběžným kolejovým ložem. Svým uspořádáním bude respektovat vzhled původní konstrukce, zároveň splní všechny současné normy a provozní požadavky železniční dopravy. Rychlost na mostu se zvýší ze současných 30 na 50 km/h.

V rámci stavby dojde rovněž ke kompletní sanaci Děčínského tunelu o délce 395 metrů. Provedena bude výměna železničního svršku a spodku a oprava trakčního vedení. Součástí projektu je i rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Snížení hlukové zátěže v okolí tratě přinese kromě obnovy kolejového svršku také zřízení přibližně 700 metrů protihlukových stěn v místech, kde trať prochází městskou zástavbou.

Vlaky se na zrekonstruovanou trať vrátí příští rok v listopadu, celá stavba bude dokončena v polovině roku 2023.



FOTO Josef Novotný (2x)



FOTO Josef Novotný (2x)

Na trati do Chrudimi je již nový most

Rozsáhlá modernizace pardubického železničního uzlu má za sebou velmi zásadní okamžik. Ve druhé polovině října instalovali specialisté z divize Mostní stavby společnosti Chládek a Tintěra nový železniční most na trati z Pardubic-Rosic nad Labem do Chrudimi.

TEXT **Tomáš Johánek**

Most překlenuje hlavní železniční koridor mezi Prahou a Pardubicemi a nahradil původní, již nevyhovující. Samotný most se kompletoval na montážní ploše u pardubického letiště, na místo svého určení pak putoval po železnici. Nejdříve se vytáhla konstrukce z vlečky letiště do prostoru zastávky Pardubice závodíště, dále se připojila lokomotiva s ochranným vozem a konstrukce se poté přes výhybky sunula k mostnímu otvoru.

Po přemístění konstrukce na mostní předpolí došlo k přesunu mostu do osy koleje a následně ke spuštění na výsuvnou dráhu nad koridorovou trať. Při nočních výlukách se pak demontovaly výsuvné dráhy i provizorní podpěry a most se usadil do finální polohy. Jeho délka dosahuje 45 metrů, šířka 8,5 metru a váha 220 tun.

Na výpravní budově v Děčíně bude solární elektrárna

Ve stanici Děčín východ se na střechu výpravní budovy instaluje fotovoltaická elektrárna, první umístěná na nádražní objekt v ČR. S jejím zprovozněním se počítá ještě letos. Pilotní projekt prověří možnosti aplikace fotovoltaiky v českém drážním prostředí.

TEXT **Dušan Gavenda**

Záměr na využití plochy střechy k instalaci fotovoltaických panelů vznikl ve spolupráci s Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava. Její Výzkumné energetické centrum zpracovalo v letech 2019–2020 projekt, který prověřoval i možnost ukládání elektrické energie do baterií a případný prodej přebytků do rozvodné sítě. Jako nejvýhodnější ale z analýz vyplynula varianta s přímou výrobou elektřiny k pokrytí okamžité spotřeby v nádražní budově.

Na střechu objektu ve stanici Děčín východ bude umístěno 60 fotovoltaických panelů s celkovou plochou přibližně 106 m². Instalovaný špičkový výkon elektrárny bude činit 24 kW. Případné přebytky elektrické energie se budou převádět do lokální distribuční sítě Správy železnic. Pokud spotřeba v objektu v budoucnu poroste, bude možné montáž dalších panelů zvyšovat i výkon elektrárny.

Ještě před samotnou instalací součástí elektrárny bylo nutné provést statické posouzení konstrukce krovy a jeho následné zesílení. Ke zprovozněním nového zdroje by podle předpokladů mělo dojít do konce letošního prosince.

Pilotní projekt zároveň poslouží i k získání zkušeností s aplikací fotovoltaiky v drážním prostředí, která přináší ve srovnání s běžnými komerčními elektrárnami určité odlišnosti. Projekt se například musí vypořádat s otázkou bludných proudů na elektrifikované trati.



FOTO archiv Správy železnic

Naši zaměstnanci preferují sehraný tým i dobrého šéfa

Spokojenost zaměstnanců patří mezi základní faktory ovlivňující dosahování stanovených cílů organizace a jejich identifikaci s nimi. Jistá mzda, stabilita, sehraný tým a dobrý šéf jsou nejdůležitějšími potřebami našich zaměstnanců.

TEXT **Iveta Müllerová**

Průzkumu zaměstnanecké spokojenosti, který probíhal během letních prázdnin, se zúčastnilo 5175 zaměstnanců. Jeho důkladná příprava i samotná realizace trvaly několik měsíců. Bylo potřeba provést typování dat, vyhrazení určité doby na návratnost, následně zpracování a vyhodnocení dat nejen za organizaci jako celek a za jednotlivé organizační jednotky, ale také podle dalších parametrů. Z průzkumu vyplývá, že většinu zaměstnanců vychází organizace vstříc, mají svoji práci rádi a novou si nehledají. Nejvíce přitom

vstřícnost svého zaměstnavatele pociťují lidé, kteří přicházejí do organizace ze soukromého sektoru.

ZAMĚSTNANCI PREFERUJÍ SEHRANÝ TÝM I RŮZNORODOU PRÁCI

Se spokojeností v práci souvisí i to, zda jsou uspokojeni nejdůležitějšími potřebami našich zaměstnanců. Mezi ně patří zejména jistá mzda, silnými potřebami jsou i stabilita, sehraný tým, dobrý šéf a různorodá práce. Jistou výplatu včas uvedlo jako hlavní požadavek 69 procent zaměstnanců a tuto potřebu

organizace naplňuje. Lidé si cení také stability (57 %), sehraného týmu (66 %) a toho, aby byla práce různorodá a bavila je (54 %). Pro velkou část je důležité vyvážení práce a osobního volna. Více než polovina našich zaměstnanců považuje za důležitý rozvoj, učení se novým věcem a vzdělávání se ve svém oboru, 59 procent kolegů je ochotno vést a učit ostatní a předávat jim zkušenosti. Pro 3/4 zaměstnanců je nejdůležitější šéf, na kterého se mohou obrátit. Šéfové ve Správě železnic jsou vstřícní a féroví odborníci, kteří rozumí práci svých podřízených,



dávají jim dostatek důvěry a aktivně řeší jejich problémy. Jedná se o nadprůměrný výsledek v sektoru. U svých šéfů by ale lidé rádi viděli více podpory v kariéřním postupu, z jejich strany postrádají motivaci.

NEJDŮLEŽITĚJŠÍ POTŘEBOU JE VÝPLATA VČAS

Na potřeby zaměstnanců jsme se podívali i z pohledu

odpracovaných let ve Správě železnic nebo jednotlivých profesí. Pro všechny je nejdůležitější potřebou výplata včas a sehraný tým. Pro výpravčí a signalisty je jednou z priorit jistota místa, jít domů s čistou hlavou, práce je pro ně posláním. U systémových specialistů je nejdůležitější vstřícný a inspirativní šéf, který je důležitý také pro zaměstnance, kteří jsou v organizaci do dvou let i mezi pěti až deseti roky. U kolegů, kteří pracují v organizaci více než 10 let, vstupuje do popředí jistota místa a potřeba rozumět si s kolegy po práci, stejně jako ocenění a pochvala. Nespokojenost našich zaměstnanců souvisí s celou řadou aspektů, jako je například výše nástupní mzdy či zdlouhavost kariéřního postupu, dále také nízká informovanost o projektech, technologiích a změnách. Tu pociťují hlavně při komunikaci mezi organizačními jednotkami, odděleními a odbory. Více informací by chtěli obdržet hlavně e-mailem a od svých šéfů.

VELKÝ ZÁJEM O FUNKCI AMBASADORA ORGANIZACE

Většina zaměstnanců vnímá Správu železnic jako dobrého a vhodného zaměstnavatele, 75 z nich má zájem stát se brand ambasadory organizace. Více než polovina zaměstnanců několikrát doporučila práci v organizaci rodině nebo známým a přes 58 procent by ji doporučilo svým dětem. Kladné reference jsou zároveň hlavním způsobem, jak se lidé do Správy železnic dostali.

FOTO archiv Správy železnic (2x)



Z Profesia Days jsme si odnesli stříbro

Naše státní organizace je již tradičním účastníkem pracovního veletrhu Profesia Days, který se letos konal na počátku října již podesáté. A mezi 65 firmami a organizacemi se náš stánek rozhodně neztratil.

TEXT **Tomáš Johánek**

Účastníci veletrhu si během dvou dní užili bohatý program plný přednášek a workshopů, setkali se zde se současnými i budoucími kolegy anebo zjistili více o možnostech pracovní spolupráce. Stánek Správy železnic lákal návštěvníky zejména neotřelou a originální prezentací, kterou

účastníci také ocenili. Představili jsme činnosti a profese na železnici, pracovní nabídky a projekty pro studenty technických středních a vysokých škol.

Zájemci o zaměstnání nám již na místě nechali své životopisy a motivační dopisy, měli také možnost probrat s personalistkami



FOTO Paula Matcová

konkrétní pracovní nabídky a benefiční program Správy železnic. Studenti z našich partnerských i ostatních škol se

nejvíce ptali na témata seminářních a závěrečných prací, stipendijní program, praxe, stáže a další možnosti pracovní spolupráce

během svého studia. Největším benefitem pro ně bylo setkat se s předními odborníky z oblasti řízení provozu, zabezpečovací techniky, přípravy vysokorychlostních tratí, železničního stavebnictví a z hasičského záchranného sboru.

Pro návštěvníky jsme si připravili kvíz o zajímavé ceny a pracovní pohovor nanečisto. Pravděpodobně i díky doprovodnému programu jsme letos od pořadatelů získali 2. místo mezi všemi vystavovateli. Stánek Správy železnic byl oceněn veletržní porotou za estetický vzhled, za důraz na dlouhodobou udržitelnost, ochotu a informovanost přítomných na stánku a za nejlepší obrazová sdělení. Více o pracovních možnostech v naší organizaci najdete na spravazeleznic.cz/ kariera.

Zajímavá historie jičínských nádraží

Železnice v Jičíně má až překvapivě zajímavou a dlouhou historii. Mezi lety 1871 a 1903 zde totiž vznikla hned dvě nádraží tří železničních společností. Konkrétně šlo o Rakouskou severozápadní dráhu, České obchodní dráhy a Místní dráhu Jičín – Rovensko – Turnov.

TEXT | Marek Binko

První nádraží postavila Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB), jejíž odbočka Ostroměř – Jičín z tratě Velký Osek – Poříčí u Trutnova byla součástí její tzv. základní sítě podle koncese z roku 1868. Konkrétně šlo o typovou budovu III.B architekta ÖNWB Karla Schlimpa, na kterou byl, v souladu s pokyny využívat při stavbě budov místních materiálů, použit červený a bílý pískovec. Druhé v pořadí byly České obchodní dráhy (BCB) se svou tratí z Velelib. BCB byla v počátcích českou firmou a její strategií bylo konkurovat velkým rakouským železničním společnostem stavbou paralelních tratí. To přineslo brzké převzetí Společností státní dráhy v roce 1883, přestože BCB vystupovala svým jménem až

do zestátnění, k němuž došlo roku 1909. BCB získaly koncesi na soubor svých tratí v roce 1881, během kterého uvedly některé, včetně té do Jičína, také do provozu. V Jičíně využily již existující nádraží ÖNWB, obě tratě jsou před stanicí vedeny v přibližně kilometr dlouhém souběhu. Poslední byla v roce 1903 Místní dráha Jičín – Rovensko – Turnov, postavená na základě koncese z roku 1901. Lokálka si zřídila své vlastní nádraží s výpravní budovou podle typového plánu státních drah 16/H, která byla typická pro tratě v celém Rakousku od Jižního Tyrolska po Bukovinu, kde země nebo stát garantovaly čistý výnos vložených investic, čímž podporovaly rozvoj soukromých místních drah.

FOTO autor



Moderní železnice

VÝPRVNÍ BUDOVA LOKÁLKY SE STALA ZÁKLADEM PRO DNEŠNÍ OBJEKT

Stanice lokálky pojmenovaná jako Jičín místní nádraží byla s původní stanicí s novým názvem Jičín severozápadní nádraží (od roku 1921 Jičín hlavní nádraží, přestože ÖNWB byla zestátněna již roku 1908) propojena jen spojovací kolejí. V roce 1925 byla lokálka zestátněna, což dalo příležitost k přeložení osobní dopravy do její stanice a k propojení

vozebních ramen Hradec Králové – Jičín – Turnov. Sloučená nádraží dostala jednotné označení Jičín. Výpravní budova ÖNWB, ještě rozšířená v roce 1905 o krátké boční přízemní přístavby, tak dále sloužila již jen nákladní dopravě. Budova lokálky nemohla svému novému významu dostačovat, a tak byla v letech 1935–1936 rozšířena o moderní velkorysou přístavbu s odbavovací halou, která odpovídá směrovému oblouku kolejiště

o poloměru 220 metrů. Stavba podle projektu Miloše Fikra z ministerstva železnic, kterou realizovala místní firma Václava Frýby, zahrnovala i přestavbu stávající výpravní budovy lokálky pro provozní účely. Nákladní nádraží přestalo být v posledních dvaceti letech postupně využíváno a jeho část byla již zrušena kvůli budoucí výstavbě autobusového nádraží. Původní výpravní budova či patrová vodárna zůstaly ale zachovány.

Co se děje v regionech

NÁDRAŽNÍ BUDOVA V KRNOVĚ-CVILÍNĚ SE PREZENTUJE V NOVÉM KABÁTĚ

Na zastávce Krnov-Cvilín se pro cestující otevřela opravená opravená budova. Obnovou prošly jak fasáda, tak i vnitřní prostory, které jsou navíc bezbariérově přístupné. Práce probíhaly od loňského června do srpna letošního roku.

Historie dnešní zastávky ve Cvilíně sahá do začátku osmdesátých let 19. století, kdy začala sloužit cestujícím



na někdejší Moravsko-slezské ústřední dráze z Olomouce do Opavy přes Krnov. Oprava a zateplení fasády byly stejně jako výměna oken a dveří s původním členěním realizovány s cílem přiblížit se historickému vzhledu budovy.

Opraveny byly prostory pro cestující a prodej jízdních dokladů i další provozní místnosti. Do hlavní budovy se přesunuly veřejné toalety, které jsou nyní přístupné i pro osoby s pohybovým omezením. K nové výstavbě toalet patří také přebalovací pult. V části budovy vznikly komerční prostory vhodné k provozování drobného prodeje, případně rychlého občerstvení. V patře byly zachovány a opraveny dvě bytové jednotky. Přístupy do výpravní budovy jsou řešeny bezbariérově. Stavebními úpravami prošlo i navazující nástupiště a přednádražní prostor.

Oprava výpravní budovy navázala na již dříve dokončenou rekonstrukci části tratě mezi Opavou a Krnovem a byla připravována v souladu se záměrem města Krnov na úpravu přednádražního prostranství.



VE STANICI JEDLOVÁ SE OTEVŘELO PRVNÍ UBYTOVACÍ ZAŘÍZENÍ PRO VEŘEJNOST

Naše státní organizace zahájila provoz prvního ubytovacího zařízení pro veřejnost. Nachází se v rekonstruované výpravní budově v železniční stanici Jedlová na Děčínsku. Ta dostala svůj název podle blízké stejnojmenné hory, která leží uprostřed Lužických hor. Nádraží není běžně dostupné individuální dopravou, zato má jako železniční křižovatka kvalitní vlakové spojení s Děčínem, Rumburkem a Českou Lípou.

Nádraží v Jedlově včetně budovy zprovoznila v roce 1869 společnost České severní dráhy. Dodnes je zde silná rekreační frekvence cestujících, protože okolí stanice poskytuje mnoho příležitostí pro pěší nebo cykloturisty a v zimě pro výlety na lyžích.



Po rekonstrukci zabezpečovacího zařízení a úpravách výhybek došlo v letech 2019–2021 k opravě výpravní budovy, které byla v maximální možné míře vrácena původní podoba. V přízemí je dnes dopravní kancelář se sociálním zázemím pro výpravčího, dále toalety pro cestující, vytápěná čekárna a vyhlášená restaurace.

Prázdné první patro bylo adaptováno na penzion pro veřejnost, který tvoří tři vybavené apartmány včetně kuchyňky a hygienického zařízení. V každém se pohodlně ubytuje minimálně čtyřčlenná rodina. „Ubytování v Jedlově je u Správy železnic pilotním projektem. Pokud se osvědčí, nabídneme ho i v jiných nádražních budovách, které se nachází v turisticky atraktivních oblastech a mají nevyužité prostory,“ uvedl ředitel Oblastního ředitelství Správy železnic v Ústí nad Labem Martin Kašpar.

FOTO archiv Správy železnic (4x)

OŘ PRAHA OPRAVUJE TRATĚ MEZI BEROUNEM-ZÁVODÍM A HÝSKOVEM

Ve Středočeském kraji momentálně probíhá oprava traťového úseku Beroun-Závodí – Hýskov. Výluky začaly na počátku září a skončí přibližně v polovině listopadu. Opravou projde traťový úsek mezi oběma zmíněnými stanicemi a dále vybrané výhybky přímo v nich. Upraví se rovněž geometrické parametry koleje a vymění některé kolejnice i pražce za nové nebo již použité. Při terénních úpravách dojde k opravě odvodnění a bude provedeno svahování. V neposlední řadě se zrekonstruuje pět přejezdových konstrukcí. Cílem opravy je ve vybraných místech upravit trať tak, aby se mohla zvýšit rychlost pro vozidla využívající nedostatek převýšení. V úpravách nejen turisty oblíbené tratě mezi okresními městy Berounem a Rakovníkem se bude pokračovat i v následujících letech.



VYSOKÉ MÝTO

11. září

V nočních hodinách vykolejila na výhybce při posunu v obvodu stanice Vysoké Mýto motorová jednotka Regionova 814.030. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 50 tisíc Kč.

POŘÍČANY

15. září

Při posunu přes výhybku ve stanici Poříčany vykolejil v ranních hodinách nákladní vůz řady Uk. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 350 tisíc Kč.

NEMANICE – HLUBOKÁ NAD VLTAVOU

19. září

V nočních hodinách se na železničním přejezdu mezi výhybnou Nemanice a stanicí Hluboká nad Vltavou střetl osobní automobil Mercedes Benz E220 s R 1177, kterým byla motorová jednotka řady 845.114. Řidič automobilu byl při střetnutí usmrčen. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 650 tisíc Kč.

RYCHNOV NAD KNĚŽNOU

24. září

Po poledni se na železničním přejezdu v obvodu stanice Rychnov nad Kněžnou střetl osobní automobil Škoda Yeti s Os 20213 tvořeným motorovou jednotkou Regionova 814.024. Nikdo nebyl zraněn. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 210 tisíc Kč.



CHOMUTOV

27. září

Při posunu v obvodu seřadovacího nádraží stanice Chomutov vykolejila ve večerních hodinách přes výkolejku lokomotiva 742.365. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 470 tisíc Kč.

BRNO HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

4. října

Dopoledne při posunu v obvodu stanice Brno hlavní nádraží vykolejil přes výkolejku sunutý osobní vůz řady B. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 150 tisíc Kč.



FOTO: archiv O18 GR Správy železnic (2x)

TÁBOR – CHÝNOV

5. října

V dopoledních hodinách se na železničním přejezdu mezi stanicemi Tábor a Chýnov střetl osobní automobil Nissan Qashqai s Os 18406, kterým byla motorová jednotka Regionova 814.174. Při střetnutí byla zraněna řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 220 tisíc Kč.

Park speciálních vozidel se rozrostl o dvě nová

Zvyšující se rychlost vlaků na české železnici a používání moderních technologií si žádá i nákup nových vozidel pro diagnostiku železniční sítě. Naše organizace si letos pořídila hned dvě – měřicí vůz pro železniční svršek MVŽSv2 a měřicí drezínu EM100.

TEXT Tomáš Johánek

Nákup je součástí strategie obnovy speciálních vozidel určených k diagnostice, údržbě a opravám železniční dopravní cesty. „Jedním ze základních úkolů Správy železnic je zajistit maximální bezpečnost provozu vlaků na naší železniční síti. Proto je nutné investovat i do nových diagnostických vozidel, která důkladně posoudí úroveň bezpečnosti a provozuschopnosti železniční dopravní cesty i kvalitu používaných technologií a materiálů,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Měřicí vůz pro železniční svršek MVŽSv2 nahradí již dosluhující typ MVŽSv. Je určen pro kontinuální diagnostiku železničního svršku na celostátních drahách pro rychlost až 200 km/h. Jeho dodavatelem je společnost NDCon LOGIC společně se subdodavatelem z ČR, Rakouska a USA, cena vozu je 303 milionů korun. Měří například geometrické parametry koleje, příčný profil a ojetí kolejnic, profil šterkového lože a osové vzdálenosti vedlejších kolejí s kontrolou průjezdného

průřezu, čímž nahradí zastaralé manuální měření. Měřicí drezína EM 100 je určena pro kontinuální diagnostiku železničního svršku na regionálních drahách pro rychlost až 100 km/h. Jedná se o speciální hnací vozidlo s taženým servisním vozem, které umožní nahradit dosluhující drezínu MD1. Dodavatel je stejný jako v prvním případě, cena činí 267 milionů korun. Vozidlo je určeno k měření geometrických parametrů koleje a příčného profilu i ojetí kolejnic. Obě vozidla budou provozována v Centru telematiky a diagnostiky Správy železnic. Jejich plné provozní nasazení se předpokládá od příštího roku.

PŘIBUDE I VÍCESYSTÉMOVÝ VECTRON

Park diagnostických vozidel rozšíří ještě během letošního podzimu vícesystémová lokomotiva Siemens Vectron. Ta se bude využívat pro diagnostiku tuzemské i zahraniční železniční sítě včetně traťové části ETCS. Bude zároveň sloužit jako hnací vozidlo diagnostických vozů Správy



FOTO: Vojtěch Kužel (4x)

železnic, například měřicích vozů na železniční svršek či radiové sítě nebo vozu na měření trakčního vedení. Částečně také nahradí výkony dopravců, které si naše organizace musí pronajímat. V současné době má Správa železnic k dispozici 1335 speciálních vozidel pro údržbu tratí, největší část tvoří motorové univerzální vozíky MUV (346 kusů),

dále vozidla pro kontrolu a údržbu trakčního vedení MVTV (85 kusů), kolejové sněhové frézy (49 kusů) a stroje na výměnu pražců (47 kusů). Pracovníků vozíků je pak 732. Do roku 2030 se má celkový počet snížit na 1219. Speciálních vozidel pro diagnostiku má Správa železnic momentálně 12, do roku 2030 je v plánu rozšířit tento park na 16. U všech nových speciálních hnacích vozidel pro údržbu tratí, s výjimkou strojů na výměnu pražců, bude součástí dodávky palubní část ETCS. Do vybraných provozovaných speciálních hnacích vozidel již byla implementace systému ETCS zahájena, zatím jsou uzavřeny smlouvy na 98 vozidel. Také u diagnostických hnacích vozidel budou součástí dodávky palubní jednotky ETCS.



Policie na železnici nezapomíná

Je to už řada let, co zanikla někdejší železniční policie. To ale rozhodně neznamená, že by policisté železnici zcela ignorovali. Opak je pravdou, dohoda podepsaná v září loňského roku specifikuje vzájemnou spolupráci obou státních institucí.

TEXT Radek Novotný

Cílem této dohody je mimo jiné zvýšení bezpečnosti na vybraných železničních přejezdech, omezení počtu protiprávního jednání na nich, vyšší míra ochrany života a zdraví, snížení škod vzniklých při mimořádných událostech či omezení negativních dopadů porušování zákona o silničním provozu na železniční provoz. Policisté se také zaměřují na bezpečnost v železničních stanicích, zvýšení vymahatelnosti práva a na efektivní, účelné a hospodárné nakládání s majetkem České republiky. Ve spolupráci s regionálními manažery O30 Správy železnic probíhají poměrně často dopravně-bezpečnostní akce

a přijímají se následná opatření. Primárním úkolem policistů při výkonu služby v oblasti železniční dopravy je zejména ve vytipovaných vlacích, objektech železnice a v jejich bezprostředním okolí účinně zasahovat a preventivně působit proti osobám, které narušují bezpečnost a plynulost železničního provozu, a dohlížet na dodržování pravidel silničního provozu na přejezdech.

SPOLUPRÁCE S POLICISTY V PRAXI

Jak funguje spolupráce naší státní organizace s policisty v praxi, ukazuje pár čísel ze statistiky ve vybraných regionech. Například v Karlovarském kraji se letos během prvního



FOTO: archiv Správy železnic

pololetí uskutečnilo celkem devět dopravně bezpečnostních akcí (DBA), během kterých odhalili policisté šest přestupků. Při kontrolách dodržování bezpečnostních opatření (BO), kterých bylo za šest měsíců letošního roku 42, pak zaregistrovali celkem 11 přestupků. V sousedním Plzeňském kraji proběhlo během letošního prvního pololetí šest DBA, odhalily 21 přestupků, 18 kontrol dodržování BO pak zaznamenalo 18 přestupků. A ještě pohled na druhou stranu České republiky. V Moravskoslezském kraji připravili letos policisté ve spolupráci se specialisty Správy železnic jednu DBA (dva přestupky) a 14 kontrol dodržování BO s výsledkem 287 přestupků.

Stát se železničářem v České Třebové je zase jednodušší

Stát se výpravčím, signalistou anebo specialistou na zabezpečovací a sdělovací techniku nebylo pro studenty průmyslové školy v České Třebové nikdy jednodušší a dostupnější. Díky železniční akademii projdou během svého studia dvouletou přípravou k odborným zkouškám. Na podrobnosti vzniku akademie jsme se zeptali Marcela Ludwiga, učitele SŠTD Gustava Habrmana.

TEXT | Eva Rubešová

Proč jste se rozhodli otevřít železniční akademii?

Chtěli jsme našim studentům nabídnout kromě studia něco navíc, aby bez závazků získali ještě vyšší kvalifikaci pro výkon vybraných profesí v železniční dopravě. Očekávali jsme, že ocení nejen velmi konkrétně zaměřenou a intenzivní výuku, ale třeba i možnost prázdninové brigády, pokud úspěšně absolvují odborné zkoušky D-03 či D-07. Kromě toho jsme chtěli vyhovět partnerům, mezi které Správa železnic patří, a připravovat absolventy cíleně a komplexně tak, aby ze školy mohli do firem nastoupit již jako kvalifikovaná pracovní síla. Na železničním trhu práce tak získají konkurenční výhodu a pro firmu bude opět výhodnější přijmout člověka z průmyslovky než „z ulice“.

Můžete přiblížit, co akademie obnáší a jaký je její přínos?

Studenti se mohou přihlásit na nepovinný předmět s názvem Železniční akademie. Ten mají v rozvrhu jednou týdně na tři hodiny. Odborná výuka ve třídě je doplněna exkurzemi na pracoviště Správy železnic. Studentům, kterým se v závěru akademie podaří uspět u odborných zkoušek, ušetří nejen spoustu času, případně i peněz (v rámci železniční akademie lze získat také jinak nákladnou licenci



FOTO archiv školy

strojvedoucího), ale dá jim při současné situaci jistotu pracovního uplatnění v jejich oblíbeném oboru.

Kdo se může přihlásit?

Přihlásit se mohou studenti druhých ročníků oboru Provoz a ekonomika dopravy a také oboru Elektrotechnika se zaměřením na výkonové a trakční systémy. S projektem jsou studenti seznamováni průběžně, přihlašování pak probíhá přibližně měsíc před zahájením kurzu. Jeho kapacita není omezená, proto se nikdo nemusí bát, že by se na něho nedostalo. Za normálních okolností akademie začíná ve druhém pololetí druhého ročníku a končí v prvním pololetí čtvrtého ročníku. Protože akademie odstartovala letos a my jsme o tuto možnost nechtěli připravit ani stávající třeťáky a čtvrtáky, nabídli jsme jim zkrácené verze kurzů. Před koncem školního roku by měli stihnout odbornou zkoušku D-03, což se týká zejména

studentů oboru Provoz a ekonomika dopravy, případně zkoušku všeobecné odborné způsobilosti strojvedoucího, tentokrát pro studenty elektrotechniky.

Kolik lidí se podílí na organizaci akademie?

Ze strany školy jsou to čtyři lidé včetně ředitele Jana Kováře, ze strany Správy železnic jde o pět kolegů a kolegů. Právě jednáme o intenzivnější spolupráci s jedním z velkých dopravců, protože jak se rozběhnou nové ročníky akademie, budeme potřebovat další lektory odborných předmětů.

Jakým směrem se podle vás bude vyvíjet železniční akademie?

Naším přáním je, aby se volitelný předmět stal součástí běžné výuky. Studenti Provozu a ekonomiky dopravy se zaměřením na železniční provoz by mohli odcházet ze školy jako hotoví výpravčí. U strojvedoucích to nebude tak

jednoduché, vzhledem ke skladbě oborů bude pravděpodobně potřeba další studium, ale mohlo by nám stačit nad rámec výuky třeba jen jedno pololetí intenzivnější odpolední přípravy.

Na co se studenti mohou těšit?

Kromě setkávání s lidmi z praxe a zajímavých exkurzí na železnici například na cvičné hodiny v našich třech odborných laboratořích. Ve škole totiž máme funkční staniční a traťové zabezpečovací zařízení většiny používaných typů, tedy mechanické, elektromechanické, reléové i elektronické ovládané z JOP, zapojená do vzájemných závislostí s několika funkčními vnějšími prvky, včetně modelového kolejiště. Studenti tak mohou obsadit několik stanic a „hrát si“ na opravdovou železnici pod odborným dozorem. Kromě toho disponujeme také simulátorem řízení lokomotivy se skutečným pultem z řady 362.



ODBORNÉ SYMPOZIUM PRO PEDAGOGY

Tématy dvoudenního semináře pro učitele středních a vysokých škol, který se konal na konci léta, byly vysokorychlostní železnice, evropský vlakový zabezpečovač ETCS a BIM. Cílem každoročních sympozií je výměna informací mezi našimi odborníky a pedagogy partnerských škol a osvěta v oblasti železniční dopravy. Díky odborné spolupráci se školami přispíváme ke zvyšování kvalifikace zájemců o zaměstnání v naší organizaci. Už teď se plánuje další, v pořadí třetí ročník odborného semináře pro pedagogy.

ISIC TOUR V PRAZE A BRNĚ

V rámci spolupráce Správy železnic a benefičního programu pro studenty a pedagogy ISIC jsme se 6. října na ČVUT v Praze a 13. října na VUT v Brně zúčastnili náborové akce s názvem ISIC TOUR. Představili jsme zde činnost a profesí na železnici. Studenti se zajímali o konkrétní možnosti spolupráce už během svého studia a bezprostředně po absolvování vysoké školy. Díky ISIC TOUR jsme získali několik nových stážístů a rozšířili obzory stovkám budoucích absolventů technických oborů, které právě hledáme.

Naladte se na předvánoční čas s VPN Family



Byť jsme si ještě před chvílí užívali léta a sluníčka, předvánoční čas je už tady. Ve VPN Family jsme pro vás tradičně přichystali novinky a akce, které vám toto období příjemnými výhodnými nabídkami a dárky zdarma.

DATA JSOU ZÁBAVA – 3 MĚSÍCE INTERNETU ZA CENU 1

Stále nemáte vy nebo vaši blízcí mobilní data v telefonu? Právě teď je u VPN Family skvělá příležitost si je za výhodných podmínek pořídit. Objednejte si ve VPN Family – O2 datový tarif s 1,5 nebo 3 GB a získáte ho na 3 měsíce za cenu jednoho. V listopadu a prosinci tak budete surfovat zcela zdarma a zaplatíte až paušál za leden. A pokud si objednáte více než 3 GB dat, dostanete z paušálu v listopadu a prosinci slevu 239, resp. 279 Kč podle typu SIM. Ve VPN Family – Vodafone se akce 3 za cenu 1

vztahuje na tarif se 3 GB dat. Akci mohou využít všichni zákazníci, kteří v říjnu neměli aktivní mobilní internet ve VPN Family. Díky datům můžete nakupovat v e-shopech vánoční dárky, surfovat na internetu a sdílet vánoční atmosféru se svými nejbližšími.

NOVÝ E-SHOP VPN FAMILY OTEVÍRÁ S NABÍDKOU TELEFONŮ ZA ZVÝHODNĚNOU CENU

Naše výhodná nabídka produktů a služeb se rozšířila o nový obchod! Naleznete v něm výběr z těch nejoblíbenějších mobilních telefonů

z dostupné ceny. V případě objednání nové hlasové SIM karty ve VPN Family s neomezeným hlasovým tarifem (se závazkem na 24 měsíců) získáte slevu až 25 % z ceny telefonu. Telefon si ale můžete koupit i za standardní cenu bez nutnosti závazku. Podívejte se na aktuální nabídku na family.cdt.cz v sekci E-shopy -> VPN Family.

HBO DO KONCE ROKU ZDARMA PRO NOVÉ ZÁKAZNÍKY KUKI TV

Pořídte si ve VPN Family chytrou internetovou televizi KUKI TV s tarifem Kuki Menší nebo Kuki Větší a získáte balíček HBO s populární

videotékou HBO GO až do konce roku zdarma! Nenechte si ujít stovky filmů a seriálů z té nejlepší světové produkce. S naší Kuki TV s HBO vás doma nuda nečeká.

Detaily ke všem uvedeným akcím, ale i aktuální soutěže o zajímavé ceny a další novinky najdete na portále VPN Family na adrese <https://family.cdt.cz>. Registrace je bezplatná a jednoduchá. Můžete nám samozřejmě i zavolat na zákaznické centrum na telefonní číslo 972 111 333.

Přidejte se mezi 45 tisíc spokojených zákazníků VPN Family i vy!



Při koupi zájezdu se dnes rozhodně vyplatí počkat

Epidemie koronaviru výrazně poznamenala i činnost cestovních kanceláří. Podmínky pro cestování se mění z týdne na týden, podle ředitelky ČD travel Blanky Jišové se dnes s koupí zájezdu vyplatí počkat na poslední chvíli. Nabídka bude i tak dostatečně bohatá.

TEXT **Tomáš Johánek**

Jak se činnosti vaší cestovní kanceláře dotkla doba covidová, co všechno je dnes jinak?

Dotkla se citelně, stejně jako životů nás všech. Už se nemůžeme spoléhat na zkušenosti z minulých let a na plánování, ale musíme být připraveni na změny z týdne na týden. S ohledem na novou, poněkud nestabilní situaci také oproti jiným cestovním kancelářím nenutíme klienty, aby si objednávali dovolenou dlouho dopředu. Protože opravdu nevíme, co bude. Navíc nás netlačí finanční problémy tak jako ostatní CK, a můžeme si tedy tento „luxus“ ve vztahu ke klientům dovolit. Už v letošní sezóně jsme jim doporučovali vyčkávat a kupovat zájezdy spíše na poslední chvíli. To už byly potvrzené letové časy a hotely, které se skutečně otevřely. Myslím, že všichni klienti, kteří vycestovali, byli spokojeni. U moře bylo klidněji a za trochu nervozity při papírování před odletem to stálo. Na druhé straně se mnozí zaměřili i na tuzemsko a objevili krásy Česka. Hodně hotelů hlásilo o prázdninách plno.



FOTO ČD travel

Jediná CK vrátili zaměstnavateli nevyužitě dotace. A to i tehdy, když byla rekreace objednána u spolupracujících CK. Stálo nás to sice velké úsilí, ale uspěli jsme. Žádná cestovní kancelář totiž neuznává zaměstnavatele jako objednatele a peníze vracela přímo klientovi. Vrátili tedy i peníze, které patří zaměstnavateli. To jsme museli pracně vysvětlovat a stát si za dodržáním vrácení dotace. Nebylo to lehké vyjednávání, ale podařilo se nám to.

Jaké novinky chystáte pro příští letní sezónu?

Jak jsem řekla, není snadné plánovat. Ale určitě bychom chtěli i nadále rozšiřovat nabídku v tuzemsku a zároveň zařadit exotičtější destinace například ve spolupráci s CK Čedok, která nabízí přímé lety na Maledivy nebo do

Dominikánské republiky. Budeme i nadále spolupracovat s osvědčenými CK.

Máte nějaké negativní zprávy z trhu?

Zkrachovala CK Firotour, u které jsme špatnou finanční situaci pozorovali už dávno. Takže jsme se jakékoliv spolupráci přes tlaky některých odborových centrál ubránili. Dalším krachem, který se nás dotkl, je úpadek CK Melissa. Díky dobře nastaveným vztahům jsme však veškeré nepřijemnosti vzali na sebe. Klientům jsme buď umožnili přesun do jiných destinací, nebo jsme jim peníze vrátili. Veškeré nároky na pojišťovnu jsme vyřídili za ně, takže naši klienti nepocítili finančně opravdu nic.

Proč by naši zaměstnanci měli využívat právě služeb ČD travel?

Protože díky vlastnickému složení upřednostňujeme zájmy klientů před ziskem. Klient je u nás vždy na prvním místě. Mluví pro nás zkušenosti stovky klientů, kteří například reklamovali pobyt u spolupracující CK, kde neuspěli, ale ČD travel jim přesto reklamaci kompenzovala. Navíc – od ČD travel máte vždy levnější dovolenou. V ceně zájezdu koupeného u nás je výhodné pojištění, které ostatní prodávají za 600 korun a více. Jsme si vědomi toho, že máme obrovskou odpovědnost vůči našim klientům, kteří s námi jezdí mnoho let. Prodáváme to, co je oblíbené. A ne to, co prodát musíme. Naše nabídka je extrémně široká, a to hlavně díky rozšiřující se spolupráci s velkými CK. Jde o výhodné partnerství pro všechny. ČD travel vybírá z nabídky to nejlepší, spolupracující CK má spolehlivého a finančně stabilního prodejce a zaměstnanci Správy železnic získají za stejnou cenu navíc ještě pojištění a záruku bezpečného návratu. A to je v dnešní době opravdu důležité.

Křížovka o ceny

V křížovce se i tentokrát ukrývají názvy dvou našich nádraží. E-maily s tajenkou posílejte do 16. listopadu na naši adresu: redakce@spravazeleznic.cz. Získat můžete železniční publikaci podle

vlastního výběru. Správné řešení z minulého vydání znělo: Golčův Jeníkov, Velké Pavlovice. Na knižní odměnu se mohou těšit Martin Starý, Lucie Zápařková a Alena Motyčková.

	ZKRATKA LIMITY	SKLIZEŇ	ESPERANTSKY NEČÍ	POLEDNÍ JÍDLO (SLOVEN.)	KRÁTKÝ MEČ	ODRŮDA KAPUSTY	VZOREC OKYDU ČINATÉHO	NÁŠ HEREC	RODOVÉ ZNAKY	NA KTERÉM MÍSTĚ		DRAVÝ PTÁK	SAMOSTŘÍL	SLOVEN. PŘIROVNÁNÍ	PYŠNÝ PTÁK	ROSTLINA ZBĚHOVEC
NEPRAVDY			TUK								OKRAJE STŘECH					
UMÍNĚNÝ ZÁPOR			HUMPOLECKÝ PIVOVAR MENŠÍ BŘEVNO								ČÁST KABÁTU PURPUR					
1. část tajenky																
	ŠPANĚL SÍDLO	GHANSKÝ KMEN	ČERVENAT SE KOSMET. PRAŠEK				KÓD BĚLORUSKA ŠEDIVÉ			AVŠAK INIC. ANDERLOVÉ				ANGL. NÁKLAD	PTAČÍ VOLÁNÍ	KONZERVOVAT KOUŘEM
TATÍNEK (KNÍŽ.)				ŠVĚD. SÍDLO TŘEBAŽE				PARTNER BARBIE	NĚM. JÁ NEJVYŠŠÍ KARTA			PŘEDLOŽKA	MEZINÁRODNÍ KÓD LITVY SKŘÍPAVÝ ZVUK			
ZNAČKA AUTOBATERIE					JEDNOTKA PRÁCE A ENERGIE (ZN.)	ŠVĚD. OBCHOD S NÁBYTKEM INIC. PĚVCE MĀRĀKA					ROTAČNÍ TĚLESO ČÁST VOZŮ					
2. část tajenky											OŠKUBATI					
JEHLIČNATÝ STROM				POJMENOVÁNÍ							CESTOVAT					

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

Milí klienti,

nabídku na zimní pobyty a lyžování postupně zveřejňujeme tak, jak dostáváme ceny od hotelů. Pokud si chcete prodloužit léto, můžete se vydat nejenom do Egypta, ale i do vzdálenějších destinací – Dominikánské republiky, Tanzanie či Spojených arabských emirátů.

Oberwirt, Rakousko

leden, 7 nocí, polopenze, 9950 Kč/osoba, po dotaci 4975 Kč

Hawaii Paradise, Egypt

listopad, 7 nocí, all inclusive, 10 500 Kč/osoba, po dotaci 5500 Kč

BM Beach Resort, SAE

listopad, 7 nocí, all inclusive, 28 500 Kč/osoba, po dotaci 23 500 Kč

Vaše ČD travel



OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Drážní úřad schválil názvy čtyř nových zastávek

Jejich názvy budou platné ode dne otevření. Zajímavý název Orel podle obce, v jejímž katastru leží, ponese zastávka budovaná v úseku Chrást u Chrudimi – Slatiňany. V Jihočeském kraji vzniká v rámci modernizace tratě Veselí nad Lužnicí – Tábor v úseku Soběslav – Planá nad Lužnicí nová zastávka Myslkovice. O jednu zastávku více bude mít také Královéhradecký kraj, kde se na trati Hradec Králové – Letohrad počítá s výstavbou zastávky Lipovka. Stranou nezůstává ani Ústecký kraj, kde na trati Ústí nad Labem – Lysá nad Labem nově vznikne zastávka Velké Žernoseky zastávka. Drážní úřad schválil také jednu změnu názvu. Zastávka Rajnochovice ve Zlínském kraji se nově na žádost obce přejmenuje na Podhradní Lhotu. Změna bude platná od data změny jízdního řádu, tedy od 12. 12. 2021.

Hledáme nové kolegy

Drážní úřad nabízí volná místa! Staňte se součástí týmu, který se podílí na fungování kompletního drážního systému v ČR! Sledujte sekci Kariéra na našich webových stránkách www.ducr.cz nebo kontaktujte naši personalistku PhDr. Lenku Němečkovou, tel.: 602 686 790, e-mail: nemeckova@ducr.cz.

