

MODERNÍ ŽELEZNICE

NÁSTROJEM PRO ŠETŘENÍ S ENERGIEMI JSOU OPRAVY BUDOV

Ředitel odboru elektrotechniky a energetiky Jaromír Hrubý o současných trendech v oboru

02

ZÁKLADEM VŠEHO JE DOBRÁ VZÁJEMNÁ KOMUNIKACE

Pokračujeme v odkrývání výsledků vnitrofiremního průzkumu, tentokrát se věnujeme metodám

04

VÝPRAVNÍ BUDOVA V OSTRAVĚ SKRÝVÁ POKLADY

Železniční muzeum moravskoslezské na nádraží Ostrava střed mapuje historii železnice v tomto regionu

08



Opravená výpravní budova ve stanici Šternberk

FOTO: Antonín Gerša

Modernizace koridoru zastaví provoz vlaků mezi Brnem a Blanskem

V polovině prosince se zcela zastaví provoz vlaků na trati mezi Brnem-Maloměřicemi a Blanskem. V rámci modernizace části prvního tranzitního koridoru se realizují tři klíčové projekty – obnova dvou mezistaničních úseků a rekonstrukce stanice Adamov.

TEXT | Tomáš Johánek

Konkrétně se jedná o modernizaci mezistaničních úseků Brno-Maloměřice – Adamov a Adamov – Blansko (dvě samostatné stavby) a přestavbu stanice Adamov, která mimo jiné dostane nová nástupiště. „Realizace všech staveb zlepší technický stav a parametry tratě, umožní zvýšit rychlost vlaků a zajistí vyšší bezpečnost a spolehlivost provozu. Cestující pak uvítají bezbariérový přístup k nástupišťům v Adamově a na nově upravených zastávkách,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

BRNO-MALOMĚŘICE ST. 6 – ADAMOV

Projekt počítá s kompletní rekonstrukcí železničního svršku a částečně i železničního spodku, výstavbou nové odbočky Svitava a potřebnými úpravami zastávek

Bílovice nad Svitavou a Babice nad Svitavou. Hotovo bude v roce 2023.

V rámci investiční akce se zrekonstruuje železniční svršek v obou kolejích mezi stanicemi Brno-Maloměřice a Adamov. Do oblouků o malých poloměrech budou použity kolejnice s větší odolností proti opotřebení. Dále dojde k obnově vybraných mostů, všech čtyř tunelů, opěrných a zárubních zdí a přilehlých skalních svahů a také k odstranění několika propadů traťové rychlosti. Přestavbou projdou železniční zastávky tak, aby splňovaly požadavky na pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V Bílovicích nad Svitavou vznikne nový podchod pod tratí, který zkrátí přístup od parkoviště k nástupišti směr Brno. Současně se opraví přístřešky pro cestující. Dodavatelem stavby je

Společnost MALADA, kterou tvoří firmy Subterra, STRABAG Rail a Elektrizace železnic Praha.

REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠŤ V ADAMOVĚ

Výstavbu dvou nových ostrovních nástupišť ve stanici Adamov, přístupných z nové lávky přes celé kolejiště, přinese další investiční akce, kterou provede Společnost Adamov (Swietelsky Rail CZ + Elektrizace železnic Praha). Nástupiště budou plně bezbariérová, a to díky výtahům z nově vybudované lávky. Ta bude vybavena rovněž schodišti, současně zajistí propojení na druhou stranu kolejiště do Hybešovy ulice. Rekonstrukcí projdou také odbavovací prostory pro cestující, součástí stavby je i výstavba parkoviště s kapacitou 30 vozidel. Prodloužení třetí

staniční koleje pak umožní odbavení nákladních vlaků o délce 740 metrů. Stavba skončí v polovině roku 2023.

ADAMOV – BLANSKO

Poslední akce obsahuje kompletní rekonstrukci železničního svršku v celém mezistaničním úseku Adamov – Blansko, obnovu železničního spodku ve vybraných úsecích druhé traťové koleje i celkovou rekonstrukci adamovské zastávky. Sanací projde všech pět tunelů, přilehlé skalní zářezy, mosty a zdi.

Největší význam pro cestující bude mít výrazná přestavba zastávky v Adamově. Stávající dvě vnější nástupiště, jež jsou situována nevstřícně, budou nahrazena novým oboustranným ostrovním nástupišťem, které bude umístěno v poloze současného nástupišťe ve směru na Brno. Zkrátí se tak docházková vzdálenost cestujícím od Brna a současně to přispěje ke snadné organizaci případných výlukových opatření. Hrany nástupišťe budou ve výšce 550 mm nad kolejí, jejich délka bude 170 metrů. Bezbariérový přístup zajistí šikmý

chodník. Dodavatelem této stavby je Společnost AdaBla (OHL ŽS + Firesta-Fišer, rekonstrukce, stavby + TRAMO RAIL).

DÁLKOVÉ VLAKY JEZDÍ PŘES VYSOČINU

V rámci snížené kapacity dopravní cesty v uvedeném úseku jezdí už od dubna většina dálkových vlaků mezi Brnem a Prahou, s výjimkou spojují linky R19, spojující Brno s Prahou přes Českou Třebovou, zkráceny do stanice Blansko. Mezi Brnem a Blanskem budou stejně jako osobní vlaky nahrazeny autobusy. Během příštího roku se ještě dočasně přeruší provoz mezi Březovou nad Svitavou a Svitavami, rychlíky linky R19 pak budou nahrazeny autobusy z Brna do Svitav.



VIZUALIZACE: archív Správy železnic

NÁDRAŽNÍ BUDOVA V PŘEVÝŠOVĚ ZŮSTANE

Zástupci Správy železnic a obce Převýšov se dohodli na zachování místní nádražní budovy, která měla původně ustoupit plánované modernizaci železniční tratě z Prahy do Hradce Králové. Obec si pronajme volný prostor v přízemí objektu, pro který Správa železnic nebude mít využití. Zároveň pokračuje příprava nové varianty vedení trasy, která povede mimo nádraží.

LABE V PARDUBICÍCH PŘEKLENE NOVÝ ŽELEZNIČNÍ MOST

V rámci rekonstrukce tratě mezi stanicemi Pardubice-Rosice nad Labem a Stěblová, která odstartovala letos v květnu, došlo k dokončení přesunu stávajícího mostu přes Labe do provizorní polohy. Mostní konstrukce se nově nachází o 18 metrů dál ve směru k silničnímu mostu. Jednokolejný most, který sloužil 55 let železniční dopravě, tak uvolnil místo pro výstavbu nového dvoukolejného s celkovou délkou 161,7 metru. Od 17. prosince bude na přesunutou konstrukci převedena doprava. Zároveň se začne budovat nový dvoukolejný obloukový most.



FOTO: archiv Správy železnic

REVITALIZACE TRATĚ Z LOVOSIC DO ČESKÉ LÍPY MŮŽE ZAČÍT

Správa železnic vybrala zhotovitele revitalizace tratě z Lovosic do České Lípy. Práce přinesou nejen zlepšení bezpečnosti železničního provozu, ale také zvýšení traťové rychlosti a tomu odpovídající zkrácení jízdních dob vlaků. Hlavní stavební činnost spojená s výlukami proběhne od března do srpna příštího roku. Dojde ke komplexní modernizaci úseků Žalhostice (včetně) – Litoměřice Cihelna (mimo) a Litoměřice horní nádraží (mimo) – Liběšice (mimo), kde se následně zvýší traťová rychlost až na 100 km/h.

Významným nástrojem pro šetření s energiemi jsou rekonstrukce budov

Jedním ze základních trendů dnešní doby je maximální snaha o úspory energií. Možností, jak dosáhnout nižší spotřeby, je celá řada. Na půdě naší státní organizace k tomu podle ředitele odboru elektrotechniky a energetiky Jaromíra Hrubého vedou například rekonstrukce výpravních budov a dalších objektů.

TEXT | Tomáš Johánek

Trh s energiemi zažívá v poslední době silné turbulence, postihly i nákup energie pro Správu železnic. Musíte řešit nějaké nečekané problémy?

Ve vztahu k samotnému zajištění požadovaného množství elektřiny pro potřeby dopravců i zajištění provozuschopnosti dráhy má Správa železnic vše zaslulneno vždy v předcházejícím roce. Samotný nákup je však realizován v letošním roce prostřednictvím nákupu na energetické burze, tady samozřejmě zaznamenáváme vliv zdražování s dopadem jak na Správu železnic, tak na železniční dopravce. Zde musím konstatovat, že zdražení elektřiny a plynu je bezprecedentní a překonává období roku 2008. Navíc současné velkoobchodní ceny jsou neustále výrazně kolísavé. To nám velmi ztěžuje praktickou realizaci nákupu podle předem stanovené strategie.

Trendem dnešní doby je zelená energie neboli využívání energie z obnovitelných zdrojů. Jak si v tomto směru vede naše organizace?

V současnosti je v různých stádiích několik projektů, v nejpokročilejším je instalace fotovoltaické elektrárny ve stanici Děčín východ, která bude dokončena v řádu týdnů. Zajištění elektřiny z obnovitelných zdrojů nad rámec množství plynoucího z energetického mixu pro elektrickou trakci je složitější problém. Lze ho provést za pomoci nákupu certifikátů od společnosti OTE o původu elektřiny z obnovitelných zdrojů, které potvrzují, že jde o tzv. Zelenou elektřinu. Tyto certifikáty je možné zakoupit u několika společností v ČR.

Zmínil jste využití fotovoltaické elektrárny v Děčíně. Počítáte s instalací i jinde?

Využití fotovoltaických elektráren jako účinného zdroje obnovitelné energie je pro Správu železnic důležitým bodem z hlediska naplňování energetické strategie. S ohledem na vývoj nových technologií, legislativních požadavků na snižování úrovně uhlíkové stopy a zvyšování energetické soběstačnosti budov se současně probíhajícími a souvisejícími projekty rekonstrukcí osobních nádraží a provozních areálů klademe velký důraz na možné instalace



FOTO: Paula Matěvová

těchto technologií u plánovaných či již započatých stavebních akcí. V pokročilé fázi projektové přípravy se nachází investiční akce zaměřené na výpravní budovy v Jindřichově ve Slezsku, Aši a Mladé Boleslavi, modernizace haly pro měřicí vozy pevných trakčních zařízení v Bohumíně a na nové provozní areály HZS v Nymburce, Přerově, Ústí nad Labem a České Třebové.

Tématem dnešní doby je i úspora energie. Co vše naše organizace dělá pro maximální úspory?

Mezi nejvýznamnější energeticky úsporné projekty, které jsou realizovány v rámci organizace a mají významný vliv na zlepšování energetické hospodárnosti a v neposlední řadě vedou k naplňování závazků naší energetické politiky a energetické strategie, patří rekonstrukce budov a objektů. Tady se klade důraz hlavně na vhodné zateplování obvodového pláště budovy včetně vodorovných konstrukcí, renovaci oken a dveří, výměnu zdroje pro vytápění, chlazení nebo přípravu teplé vody, využití systémů měření a regulace (MaR) nebo výměnu vnitřního osvětlení za LED technologie spojenou s instalací pohybových čidel a systémů řízení umělého osvětlení v závislosti na denním osvětlení. Zaměřujeme se rovněž na využití systémů nuceného větrání s rekuperací odpadního tepla, instalování

účinných obnovitelných zdrojů energie, jako jsou tepelná čerpadla nebo termické solární systémy, i na postupné zavádění energetického managementu (měření a dálkové odečty energií, instalace termoregulačních ventilů apod.). Zároveň dochází k demolicí stávajících budov a objektů ve špatném technickém stavu a na jejich místě k výstavbě nových budov nebo celých areálů podle současných přísných legislativních podmínek. Kromě toho plošně nahrazujeme venkovní konvenční osvětlení za LED technologie v železničních stanicích a zastávkách. U všech energeticky úsporných opatření se identifikuje a vyhodnocuje celkové snižování spotřeby energií, provozních nákladů a emisí CO₂.

Jak se připravujete na postupnou konverzi napájení na české železniční síti? Jaké projekty se v tomto směru připravují či realizují?

O konverzi trakční soustavy na železniční síti v České republice bylo rozhodnuto již v prosinci 2016. Proces přechodu na jednotnou trakční soustavu se realizuje formou postupně zadávaných a zpracovávaných tzv. přepínacích studií proveditelnosti, které řeší dílčí lokality – Ostravsko a Přerovsko, Ústecko a Mělnicko nebo Olomoucko a Česko-třebovsko. Aktuálně se připravuje zadání poslední přepínací studie

proveditelnosti, která bude řešit oblast Prahy a středních Čech. Za velmi významnou stavbu, a to jak z hlediska procesu konverze trakční soustavy, tak i technického řešení, lze považovat akci s názvem Změna trakční soustavy na 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice. Ta zajistí posun střídavé trakční soustavy od Břeclavi (konkrétně od Nedakonice) směrem na Přerov ke stanici Říkovice. V rámci stavby budou pro napájení trakčního vedení instalovány místo klasických trakčních transformátorů výkonové frekvenční měniče (SFC), které vyřeší problém nesymetrie odběru z nadřazené distribuční soustavy. Navíc přinesou některé nové funkce, které doposud při klasickém řešení s transformátory nejsou možné, například spojitě napájení v důsledku spolupráce sousedních měničů. Instalace technologie SFC s frekvencí 50 Hz je svým způsobem v Evropě unikátní a realizace této stavby je v pozornosti i zahraničního odborného tisku. Navíc v TNS Otrokovice budou napájeny z napěťové hladiny 22 kV, což je v případě výkonu SFC 20 MW rovněž unikátní. Tato stavba má i strategický význam z hlediska připravovaných elektrizací v oblasti střední Moravy. Díky její realizaci bude možné elektrizovat i návazné tratě Otrokovice – Zlín – Vizovice a Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice střídavou soustavou 25 kV, 50 Hz. Dokončena by měla být na podzim příštího roku.

ING. JAROMÍR HRUBÝ Ředitel odboru elektrotechniky a energetiky

Po maturitě na SPŠE v Olomouci vystudoval VUT v Brně, obor technická kybernetika. Po ukončení studia nastoupil k Elektroúseku Olomouc, kde pracoval na různých technicko-ekonomických pozicích. Od roku 1995 se s krátkou přestávkou věnoval problematice elektroenergetiky na železnici. Od roku 2004 do května 2013 působil na pozici provozně technického náměstka SŽE, od června 2013 do září 2017 byl ředitelem této organizační jednotky SŽDC. Od 1. 10. 2017 působí v současné funkci. Ve volném čase se věnuje rekreačnímu sportu a turistice.



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.

Stovky lidí využily možnost prohlédnout si Fantovu budovu

V den státního svátku 28. října měli zájemci jedinečnou možnost prohlédnout si běžně nepřístupné interiéry Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží. Ty momentálně procházejí náročnou rekonstrukcí a už během příštího roku se veřejnosti představí v plném lesku.

TEXT Tomáš Johánek

Mimořádně se tak zpřístupnily například jižní věž, jižní balkon, sloupový sál nebo kulturní sál. Návštěvníci, kterých přišlo v průběhu celého odpoledne několik stovek, mohli zavítat také do vládního salonku. Ve večerních hodinách pak ozářil čelo Fantovy budovy směrem od magistrály videomapping připomínající více než stoletou historii této secesní památky. Ta byla také slavnostně navícena.

Památkově chráněná budova z počátku 20. století podstupuje od roku 2019 postupnou obnovu. Finišuje oprava fasády a střechy, současně začala první část přestavby interiéru. Momentálně probíhá rekonstrukce velkých historických sálů v severní části Fantovy budovy a jejich zázemí. Reprezentativním prostorům se v co největší míře vrátí původní historická podoba.



FOTO Paula Matřová

Moderní železnice



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

Masarykovo nádraží má územní rozhodnutí, pro Bubny se hledá zhotovitel

Příprava dvou staveb, které se budou realizovat v rámci modernizace železnice mezi centrem Prahy a Kladnem, hlásí další pokrok. Plánovaná přestavba Masarykova nádraží získala územní rozhodnutí, pro rekonstrukci tratě mezi Bubny a budoucí zastávkou Praha-Výstaviště se již hledá zhotovitel stavby.

TEXT Tomáš Johánek

Samotné stavební práce na Masarykově nádraží začnou v roce 2023 a v jejich rámci se mimo jiné rozšíří stávající počet kolejí ze sedmi na devět. Vybuduje se rovněž nový vestibul ve formě zastřešení propojujícího prostor ulice Na Florenci s Hybernskou a Opletalovou ulicí. Platforma nad kolejištěm zlepší dostupnost stanice z oblasti Florence a od hlavního nádraží a také se odstraní bariéra v území, kterou v současné době koleje s nástupištěm tvoří. Vznikne nejen komunikační propojení, ale současně i nový východní vestibul pro čekající cestující, z něhož se dostanou eskalátory, schodiště a výtahy přímo na jednotlivá nástupiště. Část platformy má být osazena zelení, a vytvoří tak klidovou oázu v centru metropole. Ve dvoraně budou celkem tři vnější a tři jazyková nástupiště. Dalším přínosem stavby bude zvýšení rychlosti vlaků a výstavba kolejí pro provozní ošetření souprav v lokalitě Hrabovka.

Nejvýraznějším prvkem modernizované tratě mezi Bubny a zastávkou Výstaviště bude nová železniční stanice Praha-Bubny, která vznikne za Negrelliho viaduktem a která bude propojena podzemním vestibulem se stanicí metra C Vltavská. Podoba nádraží

se bude postupně měnit. V první fázi, kdy půjde o jedinou budovu v území, se otevře na její střeše travnatá odpočinková plocha, která umožní lidem výhled na město a měnit se Holešovice. Ve druhé fázi vznikne spolu s výstavbou nové čtvrti přímo nad nádražím administrativní budova. V nádražních vestibulech potom bude řada komerčních prostor, které budou sloužit jak cestujícím, tak obyvatelům budoucí nové čtvrti Bubny-Zátory. Na okraji parku Stromovka se postaví zastávka Praha-Výstaviště, která výrazně uleví veřejné dopravě především ve chvílích, kdy se budou na pražském Výstavišti konat hromadné akce, jako jsou veletrhy, koncerty nebo sportovní zápasy. Díky nové lince přes železniční trať se navíc zlepší propojení Stromovky a Letné. Modernizovaná trať povede v úseku mezi Bubny a Výstavištěm z větší části po nové estakádě, která umožní zrušení neoblíbeného železničního přejezdu v Bubenské ulici a také zvýšení mostní konstrukce v ulici Dukelských hrdinů, kde v minulosti opakovaně docházelo kvůli nízkému výškovému profilu ke stržení tramvajových trolejí nepozornými řidiči nákladních aut.

Odstartovala rekonstrukce stanice Vsetín

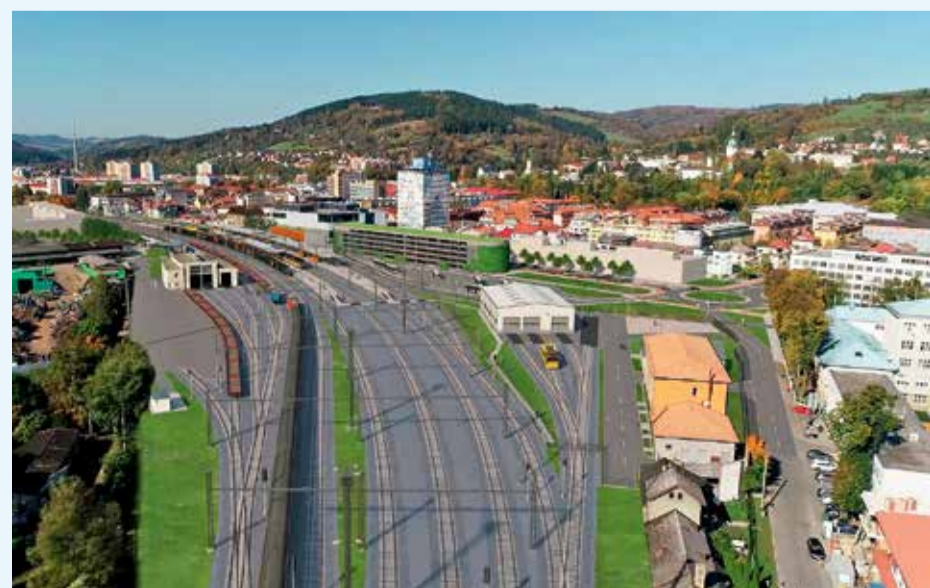
V říjnu začala kompletní rekonstrukce stanice Vsetín. Změnou konfigurace kolejiště dojde k náhradě nevyhovujících úrovnových nástupiště v oblouku novými, která budou mít nástupní hranu v normové výšce 550 milimetrů nad kolejí a bezbariérový přístup.

TEXT Pavel Tesař

Projekt počítá se zásadní změnou celkového kolejového řešení ve stanici, stávající výpravní budova proto bude nahrazena novým dopravním terminálem. Ten využijí cestující ve vlakové i autobusové dopravě, současně zajistí provozní zázemí železniční stanice. Terminál bude mít dvě nadzemní a jedno podzemní podlaží; to bude komunikačně propojené s navazujícím podchodem. Hlavní čekací plochy pro cestující budou umístěny v odjezdové hale v prvním podlaží. Navazovat budou přímo na pokladny. V nejvyšším podlaží nad pokladnami vznikne zázemí pro zaměstnance včetně šaten. V suterénu objektu pak budou umístěny technologické místnosti a hygienické zařízení pro cestující. Prostory budou propojeny otevřeným schodištěm s výtahem a eskalátory.

Ve stanici Vsetín se momentálně nachází osm úrovnových oboustranných nástupiště. Nově je navrženo jedno vnější nástupiště s délkou 350 metrů, směrem na Horní Lideč bude pokračovat jako jazykové. Dále vznikne ostrovní nástupiště o stejné délce, na které se cestující dostanou novým podchodem. Bezbariérový přístup zajistí výtahy. Naproti dopravnímu terminálu z opačné strany kolejiště bude zřízeno další vnější nástupiště s délkou 160 m. V rámci kolejových úprav se změní nejen samotné kolejiště stanice, ale také napojení na trať do Velkých Karlovic.

Ve spolupráci s městem dojde k výstavbě parkovacího domu, který bude sloužit pro potřeby cestujících a zároveň bude řešit parkování v centru Vsetína. V rámci stavby budou zřízeny také dva podchody. Jeden povede nejen na nová nástupiště, ale zajistí i propojení centra města s místní částí Na Lapači. Druhý nahradí stávající přechod ve Štěpánské ulici a přejezd v ulici U Křivačkářny, které budou zrušeny.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

Základem všeho je fungující vzájemná komunikace

Při přípravě vnitrofiremního průzkumu, který se na půdě naší státní organizace realizoval v letních měsících, jsme propojili profesionální konzultantský model založený na osobním přístupu s moderními softwarovými a výzkumnými technikami. Ne zvolili jsme tradiční dotazník, ale vsadili na inovativní řešení.

TEXT **Iveta Müllerová**

Realizace celého průzkumu v naší organizaci trvala několik měsíců, konkrétně od května do září, a vyžadovala důkladnou přípravu. Protože jsme průzkum nezajišťovali vlastními silami, důležitý byl samozřejmě i výběr partnera, který ho pro nás zajišťoval a se kterým jsme byli po celou dobu v úzké spolupráci. Naším cílem bylo garantovat všem kolegům nezávislost a anonymitu. S tím souvisel i výběr použitých metod. Zvolili jsme kombinovaný průzkum rozdělený na čtyři části (individuální rozhovory, interní a externí průzkum a stanovení

komunikační strategie), ve kterém se prolínaly jak kvantitativní, tak kvalitativní fáze. V čem se lišily?

V kvalitativní části (úvodní fáze individuálních rozhovorů a závěrečná fáze stanovení náborové komunikační strategie, na které momentálně pracujeme) nám šlo o pokrytí co největší škály odpovědí na dané téma. V našem případě jsme zjišťovali, jaké pracovní potřeby mají zaměstnanci Správy železnic, jak je pojmenovávají a jak jim je Správa železnic naplňuje; zjišťovali jsme tedy spokojenost, dále jsme také mapovali, jak si zaměstnanci hledali práci. V kvalitativní části je

důležitá heterogenita vzorku, to znamená zastoupení různých skupin definovaných z hlediska oboru, seniority, sociodemografických znaků (pohlaví, věk, lokalita apod.), a také je třeba znát potřeby zaměstnanců vzhledem k práci a zaměstnavateli. Jedná se o jednu z nejnáročnějších fází z hlediska definování základních parametrů. Jsme si vědomi, že vše je o komunikaci, a proto jsme nezvolili pouze tradiční dotazník, ale vyhradili jsme si čas na vybrané zaměstnance a v pěti organizačních jednotkách jsme vsadili na osobní rozhovory – setkání sociologů a zaměstnance.



CÍLEM VÝZKUMNÝCH METOD BYLO ZACHYTIT PODVĚDOMÉ MOTIVACE

V interním i externím průzkumu jsme kvantifikovali v dotazníkovém šetření pomocí techniky CAWI (Computer Assisted Web Interviewing), tedy na interaktivním webovém formuláři. Zjišťovali jsme, jak lidé vnímají firemní kulturu, v čem je pro ně opravdu důležitá. Zatímco v kvalitativním šetření je důležitá heterogenita, v kvantitativní fázi je třeba postihnout velkou skupinu lidí (mít vysokou návratnost v interním dotazníku či dostatečně široký reprezentativní vzorek, pokud jde o výzkum na obecné populaci). V kvantitativní části byly použité metody, které umí zachytit podvědomé motivace, a zkoumají tedy, jaké vlivy mohou ovlivnit naše rozhodování a jak velkou roli při něm může hrát racionální úvaha oproti spontánnímu rozhodování, které je často ovlivněné naším podvědomím. Lidská rozhodnutí jsou sice iracionální, ale mají svá

pravidla. Metoda „Task, don't ask!“ vyvozuje závěry ze souvislostí mezi různými reakcemi respondenta. Tady je rozdíl oproti tradičnímu dotazníku, který vyvozuje závěry z toho, co lidé o svém chování tvrdí. Klasické dotazníky aktivují racionální část mozku, která se třeba při nakupování tolik neuplatňuje. Proto se u klasických dotazníků stává, že lidé odpoví opak toho, jak se pak ve skutečnosti rozhodnou.

V průzkumu nás zajímaly asociace, emoce a rychlé volby, proto otázky, které jsme definovali, byly krátké, spíše malé úkoly, aby lidé co nejvíce spontánně odpovídali. Díky tomu, že jsme provedli jak kvantitativní, tak i kvalitativní průzkum, jsme získali informace o tom, zda zaměstnanci jsou, nebo naopak nejsou spokojeni, ale také konkrétně s čím. V současné době pokračují navazující aktivity, jako je například tvorba strategie HR značky a připravujeme rovněž setkání s kolegy, kteří projevíli zájem stát se brand ambassadorsy.



FOTO archiv Správy železnic (2x)

Interní audit je tu pro vás

Při zjištění, že na vašem útvaru bude probíhat interní audit, nemusíte propadat panice. Cílem interního auditu není hledat konkrétní chyby a jejich viníky; pomáhá naší organizaci plnit její cíle co nejefektivněji a vyvarovat se rizik a ztrát.

TEXT **Petra Kunešová**

Interní audit analyzuje aktuální procesy, činnosti a postupy, vyhodnocuje je a navrhuje zlepšení. Koncem loňského roku a následně letos v létě bylo jedním z auditovaných subjektů Centrum sdílených služeb (CSS). Tato organizační jednotka zajišťuje příjem a zpracování všech

účetních a daňových dokladů na centrální podatelně, zabezpečuje komplexní zpracování provozní účetní agendy všech organizačních jednotek a investiční agendy nestavebních investic a dále zajišťuje služby v personálně-mzdové agendě pro organizační jednotky.



FOTO Pixabay

Interní audit zaměřil tentokrát do Pardubic, kde CSS sídlí, za oblastí účetnictví. V návaznosti na realizované organizační změny a dokončovaný proces centralizace zpracování účetnictví, který

je moderním trendem velkých organizací, bylo potřeba nastavit procesy zpracování účetních dokladů a komunikační kanály mezi CSS a ostatními organizačními jednotkami. Velký význam

v nastavení a fungování těchto procesů má precizní zpracování oběhu účetních dokladů pro CSS. Tato organizační jednotka je svým postavením v rámci celého oběhu specifická. Zpracovávají se zde jak účetní doklady samotného CSS, tak i ostatních organizačních složek. Tuto skutečnost bylo třeba v oběhu účetních dokladů pro CSS zohlednit.

Interní auditoři tedy v rámci auditu navrhli úpravy tohoto dokumentu, které povedou k jasnějšímu popisu procesů. Navázání dobré a užitečné spolupráce interního auditu s vedením CSS potvrdil i ředitel této organizační jednotky Petr Tauber: „Společným úsilím jsme zvládli realizovat inovaci dotčených procesů včetně jejich zachycení v interních předpisech tak, aby vše fungovalo efektivně a v souladu s právními předpisy.“

Hranické viadukty – ikonické stavby bývalé Severní dráhy císaře Ferdinanda

Privilegium rakouského císaře Ferdinanda I. pro bankovní dům Salomona Mayera Rothschilda ze 4. března 1836 odstartovalo éru parostrojní železnice v našich zemích. Rothschildova Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB) je spojená s řadou ikonických staveb. Jednou z nich jsou i Hranické viadukty.

TEXT **Marek Binko**

V letech 1844 až 1847 byl součástí stavby úseku z Lipníku nad Bečvou do Bohumína také monumentální jednokolejný viadukt s kamennými pilíři a 32 cihelnými klenbami přes široké údolí říčky Veličky u Hranic. Most o délce 427 metrů a výšce 18 metrů byl dokončen již v roce 1846. Na jeho náročné stavbě se podílelo téměř 2500 dělníků, přičemž přes 20 z nich stála život. Jen zřícení jednoho z pilířů během prací si vyžádalo 14 životů. S rostoucím provozním zatížením začala KFNB již v 50. letech

postupně jednotlivé úseky své hlavní tratě zdvoukolejňovat. Poslední a nejnáročnější úsek ke zdvoukolejňování mezi Lipníkem nad Bečvou a Suchdolem nad Odrou se dostal na řadu v letech 1870 až 1874. V těsné blízkosti cihelného viaduktu tak byl v roce 1873 postaven takřka shodný nový viadukt pro druhou kolej, avšak s kamennými klenbami. V roce 1906 dochází k zestátnění KFNB a pokračující nárůst dopravy přináší ještě před první světovou válkou projekt rozšíření tratě z Přerova do Svinova o 3. a 4. traťovou kolej.

Před Hranicemi se začíná v roce 1916 stavět třetí, tentokrát dvoukolejný viadukt, a to za pomoci válečných zajatců. Svědčí o tom i kamenná deska na jednom pilíři s iniciálami dvou Italů a datem 23. 9. 1918, kdy se zřítily z rozestavěného pilíře a zabili.

DALŠÍ ROZŠÍŘENÍ V SOUVISLOSTI SE ŽELEZNICÍ NA SLOVENSKO

S koncem války byla stavba zastavena, investiční priority se přesunuly na Slovensko a jeho spojení s českými zeměmi. To bylo i důvodem postupné přestavby místní dráhy

Hranice – Vsetín a novostaveb dráhy prezidenta Masaryka ze Vsetína do Bylnice a dráhy generála M. R. Štefánika z Horní Lidče do Púchova. A právě zapojení nového tahu na Slovensko do Ferdinandky bylo impulsem k obnově stavby viaduktu v letech 1936 až 1937. Na kamenných pilířích z první světové války se nově nese 30 železobetonových klenb a délka přemostění je 421 metrů. Koleje Ferdinandky byly přeměrovány na nový most, o čemž svědčí i posun os kolejí směrem k Přerovu. Kolej Drahotušské spojky,

zprovozněné v roce 1939 a sloužící právě mimoúrovňovému přechodu mezi pravostranným provozem dráhy od Valašského Meziříčí a levostranným na Ferdinandce, byla položena na kamenném viaduktu. Nejstarší cihelný viadukt pak sloužil pro výtaznou kolej hranické stanice. Železobetonový viadukt byl opraven v roce 2000 během modernizace 2. tranzitního koridoru, starší prošly opravami v letech 1999 a 2004. Od roku 2007 jsou všechny tři viadukty zapsány jako kulturní památka.



FOTO autor

Co se děje v regionech

ZREKONSTRUOVANÁ VÝPRAVNÍ BUDOVA V HANUŠOVICÍCH SLOUŽÍ CESTUJÍCÍM

Stanicí Hanušovice na Šumpersku zdobí opravená výpravní budova. Stavba probíhala od konce roku 2019, výsledkem prací je mimo jiné rozšíření odbavovacích prostor. Objekt navíc získal novou střechu a zateplení.

Výpravní budova v Hanušovicích byla zařazena do plánu investic především z důvodu poměrně vysokého počtu cestujících, kteří denně projdou touto frekventovanou přestupní stanicí. Zlepšení celkového stavu objektu bylo důležité i vzhledem k tomu, že v něm bylo v rámci předchozí investiční akce umístěno nové sdělovací zařízení. Zrekonstruovaná výpravní budova tedy slouží jak pro potřeby cestujících a dopravců, tak pro zabezpečení drážního provozu.

Součástí prací bylo rozšíření odbavovací haly a zajištění přístupu do budovy i pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Ty mohou využít také bezbariérové toalety. Celý objekt získal novou střechu, obnovou prošla fasáda, která dostala původní podobu z přelomu 19. a 20. století. Nová jsou všechna okna a dveře. Stavbaři dále provedli úpravy zastřešení 1. nástupiště a okolního prostranství včetně gabionových stěn a zpevněných ploch. Město Hanušovice plánuje v návaznosti na rekonstrukci výpravní budovy revitalizaci přednádraží.



FOTO archiv Správy železnic (2x)



FOTO Radomil Novák (2x)

NÁDRAŽNÍ BUDOVA V ADRŠPACHU PROŠLA OMLAZOVACÍ KÚROU

Stanicí Adršpach leží v Královéhradeckém kraji na trati z Trutnova do Teplic nad Metují a pro řadu turistů je východiskem do oblíbené lokality Adršpašsko-teplických skal. Během uplynulých měsíců zde proběhla rekonstrukce výpravní budovy, která výrazně omladila tvář celého objektu.

Předmětem oprav bylo především ošetření a obnova venkovních omítek, vyspravení tesařských konstrukcí střechy, výměna střešní krytiny či částečná výměna oken a dveří. Opravou prošla i komínová tělesa, staniční mobiliář byl obměněn a doplněn.

Venkovní omítky byly očištěny tlakovou vodou, proběhly místní opravy nesoudržných omítek a provedení dvojnásobného krycího silikonového nátěru. Rovněž tak byl očištěn a opraven pískovcový sokl objektu a dřevěné podhledy, střešní konstrukce na přístřešku má nový nátěr. Dále proběhla oprava hromosvodové soustavy, stávající venkovní osvětlení bylo nahrazeno LED osvětlením. Součástí prací byla i dílčí úprava okolních zpevněných ploch objektu. Venkovní prostory osobního nádraží byly vybaveny novým moderním mobiliářem a označením stanice.

PŘEJEZD U ČÁSLAVI ZÍSKAL VYŠŠÍ ZABEZPEČENÍ

Pohodlnější a bezpečnější jízdu vlaků a zlepšení pro nákladní dopravu. To přinesla podzimní oprava tratě a rekonstrukce přejezdu mezi Čáslaví a Skovicemi. Část středoevropské lokality z Čáslavi do Třemošnice prošla v uplynulých dvou měsících rozsáhlou opravou. Proběhlo zde čištění štěrkového lože, vyměnilo se přibližně pět tisíc pražců a šest kilometrů kolejnic, zřídila se bezстыková kolej a opravily její geometrické parametry. Výraznou proměnou prošla dopravná Skovice, kde se opravily staniční koleje i vybrané výhybky. Prodloužila se také kolej číslo 3, díky čemuž bude možné v dopravně odbavit delší nákladní vlaky využívající přílehlou vlečku.

K velkému posunu došlo také z hlediska bezpečnosti, a to díky rekonstrukci přejezdu na frekventované komunikaci u obce Koudelov, který byl jako poslední na silnicích I. třídy v České republice zabezpečen pouze výstražnými kříži. Od začátku listopadu je přejezd vybaven novým zabezpečovacím zařízením s výstražníky s pozitivním světlem a závorovými břevny s LED diodami.



FOTO Vojtěch Kažel (2x)

BRNO HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

15. října

Ve večerních hodinách při posunu v obvodu odstavného nádraží stanice Brno hlavní nádraží vykolejila čtyři drážní osobní vozidla a lokomotiva 714.203 na výhybce číslo 516. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 200 tisíc Kč.

HNOJNÍK – ČESKÝ TĚŠÍN

17. října

Ve večerních hodinách se na železničním přejezdu mezi stanicemi Hnojník a Český Těšín střetl osobní automobil Kia Cee'd s Os 12829 tvořeným motorovou jednotkou Regionova 814.188. Při střetnutí byly zraněny řidička a její nezletilá spolujezdkyně. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 450 tisíc Kč.



DOMAŽLICE – KLENČÍ POD ČERCHOVEM

24. října

Odpoledne se na železničním přejezdu mezi Domažlicemi a Klenčím pod Čerchovem srazil osobní automobil Volkswagen Golf s Os 7224, kterým byla motorová jednotka Regionova 814.040. Při střetnutí byli zraněni řidič automobilu a jeho spolujezdkyně. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 130 tisíc Kč.

PLZEŇ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

25. října

Dopoledne při posunu v obvodu Jižní Předměstí stanice Plzeň hlavní nádraží projela elektrická jednotka řady 650.015 seřadovací návěstidlo Se 508 s návěstí Posun zakázán a vjela do přestavující se výhybky č. 508, kde vykolejila. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 9 milionů Kč.



PROTIVÍN

25. října

Ve večerních hodinách při posunu ve stanici Protivín vykolejila motorová jednotka Regionova 814.308 na výhybce č. 11. Nikdo nebyl zraněn. Škoda byla předběžně vyčíslena na 1,1 milionu Kč.

SEDELEJOV – TELČ

28. října

Dopoledne se na přejezdu mezi Sedlejevem a Telčí střetl osobní automobil Ford Ranger se spěšným vlakem 1901, kterým byl motorový vůz 841.003. Řidič automobilu byl při střetnutí smrtelně zraněn. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 520 tisíc Kč.

Reléová zabezpečovací zařízení na naší železniční síti

Stále se zvyšující počet vlaků a rozvoj elektrotechniky vedly k tomu, že vývojoví pracovníci zkonstruovali elektrická zařízení na bázi reléových obvodů, která nahradila mechanické a elektromechanické zabezpečovací systémy ve stanicích.

TEXT | Josef Schrötter

Mimo jiné bylo také potřeba urychlit stavění vlakových cest a elektrickou cestou kontrolovat obsazení a volnost staničních dopravních kolejí. Vzniklo reléové zabezpečovací zařízení (RZZ), slangově zvané reléovka. V období mezi 1. a 2. světovou válkou, zejména ve 30. letech, lze spatřovat rozvoj reléových zabezpečovacích systémů na železnicích podle vzorů amerických výrobních společností Westinghouse a Union Switch. Pro tvorbu závislostí a ovládní venkovních prvků byla použita gravitační relé, u kterých kotva relé odpadá vlastní vahou. Tato relé jsou označována v zabezpečovací technice jako relé klasická – I. bezpečnostní třídy. V Evropě se reléová technika začala zavádět na švédských a anglických železnicích a přitom docházelo k dalšímu technickému vývoji těchto zařízení. V Československu bylo první reléové zabezpečovací zařízení aktivováno v roce 1950 ve stanici Chrást u Chrudimi. Na Slovensku to bylo ve stanici Králova Lehota v roce 1952. Výrobce obou zařízení byla švédská firma Ericsson. Byly u nich také použity některé domácí komponenty firmy ČKD. Původní RZZ v Králově Lehotě bylo v provozu do roku 1985, v Chrástu u Chrudimi se používalo ještě o dvacet let déle. Po roce 1953 byly na ČSD zahájeny dodávky RZZ ze Sovětského svazu a později byla výroba potřebných

komponentů zahájena v domácích podnicích. Pro výrobu relé byl vybrán podnik Elektrosignál Praha a později Tesla Rožnov pod Radhoštěm, závod Opočno. Ostatní díly vyráběla firma Automatizace železniční dopravy s. p. – později AŽD Praha.

NÁHRADA KLASICKÝCH RELÉ NOVÝMI MALOROZMĚROVÝMI

I přesto, že klasická relé prokázala v provozu vysokou spolehlivost a bezpečnost, přece jen byla již morálně a technicky zastaralá. V rámci racionalizace železničního provozu bylo nutné nahradit klasická relé novými malorozměrovými zástrčkovými, která bylo možné řadit vedle sebe v panelech na stojanech. Bylo třeba připravit pro panelový systém podklady jak pro výrobu, tak pro montáž. Tento úkol řešily od roku 1959 SUDOP Praha a AŽD Praha. ČSD zahájily po roce 1961 výstavbu reléových zabezpečovacích zařízení již s malorozměrovými relé v panelovém provedení celoplošně. První měla ovládací pult v panelovém provedení s individuálním ovládním výměn. V čem spočíval komfort stavění vlakových cest? RZZ naší produkce, označované jako typ AŽD 71, již umožnilo ovládní celé stanice z jednoho ovládacího pultu. Vlaková cesta se stavěla jen několika tlačítky a výměny se přestavovaly automaticky podle vybrané vlakové cesty. V reliéfu



FOTO archiv autora

kolejiště byla umístěna tlačítka a průsvitky kolejových obvodů staničních kolejí a výměn. Základní cesta se stavěla počátečním a koncovým tlačítkem. Pokud bylo vše v pořádku, rozsvítily se průsvitky ve vlakové cestě bíle, svítily i kontrolky návštěv. Když vlak vjížděl do stanice, tak se průsvitky zabarvily červeně. Pokud vlaková cesta křížila jiné dopravní koleje, obsluhovala se ještě variantní tlačítka.

ÚSPORA PRACOVNÍKŮ, SNAŽÍ PRÁCE PRO VÝPRAVČÍHO

RZZ vedlo k velkým úsporám obsluhujících pracovníků, kdy již nebyla potřeba stavědel na zhlaví a velmi se zrychlilo například křížování vlaků. Výpravčí se nemusel pohybovat v kolejišti,

aby zjistil volnost vlakové cesty. Náhrada mechanických obvodů přestavníků přestavníky elektromotorickými zvýšila bezpečnost na výměnách. Odpadlo rovněž regulování drátovodných táhel při náhlých výkyvech teplot. U RZZ bylo pouze nutné provádět v předepsaných cyklech kontroly a opravy relé ve speciálních opravárnách. Díky výměnnému systému tak byla relé prakticky dlouhověká. RZZ v současné době jsou nahrazována digitálními systémy, které mají pro obsluhu zase nový efekt, kdy výpravčí nebo dispečer vše ovládá u stolu s myší na monitoru. Nevýhoda těchto stavědel ovšem spočívá v tom, že po 25 až 30 letech je nutná jejich výměna z důvodu životnosti elektronických součástek.

Drážní hasiči se podíleli na odstranění kabiny lanovky

V polovině roku 2018 se na Ještědu konalo cvičení všech složek IZS na téma zásahu při možném pádu kabinové lanovky. Na počátku listopadu letošního roku se na stejné místo drážní hasiči vrátili znovu. Bohužel tentokrát se nejednalo jen o cvičení, ale o reálný zásah.

TEXT | Tomáš Johánek

Poslední říjnový den došlo na známé lanovce spojující Liberec s Ještědem k tragédii, která v její historii nemá obdobu. Přetrhlo se tažné lano, kabinu plnou cestujících se podařilo zastavit, druhá, s jediným pasažérem – průvodčím Českých drah – už takové štěstí neměla a skončila na zemi. Následky pádu kabiny byly bohužel velmi tragické. Na místo nehody dorazili vedle dalších složek Integrovaného záchranného systému (IZS) i drážní hasiči. Ti asistovali při vyprošťování cestujících z druhé kabiny a následně odstraňovali vrah ze svahu pomocí vyprošťovacího tanku.



FOTO archiv HZS Správy železnic

Záchrana lidí nedaleko spodní stanice lanovky probíhala pomocí výškové techniky. Zde byli nasazeni i lezci Správy železnic. Vlastní odstranění spadlé kabiny bylo v režii 12 drážních hasičů z Liberce, Prahy a Nymburka. Vrah museli tankem vytáhnout zhruba 250 metrů svahem nahoru k silnici. Kabinu pak přesunovali hasiči až ke svodidlům u silnice, pak byla pomocí jeřábu naložena na podvalník nákladního auta.

Během akce museli hasiči několikrát sejít a opět vystoupat prudký svah. Kabina se nakládala ve stavu, v jakém momentálně je. Vrah byl umístěn na hasičské stanici na hlavním nádraží v Liberci, následně si ho převzaly České dráhy, kterým lanovka na Ještěd patří. Podle prvních zjištění bylo příčinou pádu kabiny přetřžené tažné lano. Proč k této nehodě došlo, bude nyní zkoumat Drážní inspekce.



FOTO archiv Správy železnic

Veletrh v Tišnově přilákal řadu zájemců o práci na Správě železnic

Tišnovský veletrh středních škol a profesí sloučený s prezentací firem se konal 9. listopadu v prostorách základní školy ve Smíškově ulici v Tišnově. Kromě firem a organizací mohli účastníci akce navštívit také zajímavé workshopy.

TEXT **Eva Rubešová**

Kateřina Málková, autorka sešitu 8 mýtů o volbě budoucího povolání a zakladatelka Smart Course, představila svoji práci zaměřenou na zážitkové kariérní poradenství pro žáky druhého stupně základních škol. Petra Šnepfenbergová otevřela debatu o rozpoznání silných stránek dítěte a jeho talentu, zároveň nastínila, jak s ním správně komunikovat o volbě budoucího povolání. Zkušený personální manažer Vít Heinz představil své postřehy o tom, co nás škola nenaučí a co se ale vyžaduje v práci.

Mezi třinácti firmami, které se do akce zapojily, byla také Správa železnic. Potěšující byl velký zájem o náš stánek. Návštěvníci si od nás odnesli spoustu informací a ceny, které vyhráli v železničním kvízu. Dny otevřených dveří ve školách a veletrhy pracovních příležitostí jsou dobrou příležitostí pro aktivní nábor našich profesí. Tváří v tvář máme možnost představit studentům a jejich rodičům možnosti širokého uplatnění ve Správě železnic a přispět k popularizaci techniky.

Mezinárodní dohoda má napomoci zaměstnávání žen na železnici

Společenství evropských železničních a infrastrukturních společností (CER), zastupující zaměstnavatele v železničním sektoru, a Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF) jako zástupce železničářů podepsaly na začátku listopadu autonomní dohodu Women in Rail zaměřenou na podporu zaměstnanosti žen v tomto oboru.

TEXT **Tomáš Johánek**

Po více než třech letech vyjednávání (přerušovaných kvůli covidu) bylo dosaženo pozitivního výsledku. Valné shromáždění CER přijalo dohodu 20. září a železniční sekce ETF ji přijala 27. října, což vedlo k závěrečné fázi procesu: oficiálnímu podpisu dohody, která znamená její vstup v platnost.

Cílem této dohody je přilákat více žen do železničního sektoru, poskytnout jim větší ochranu a zaručit rovné zacházení na pracovišti díky četným opatřením dohodnutým v rámci obecné politiky rovnosti žen a mužů. Tato opatření pokrývají oblasti, jako jsou cíle, jak přilákat více žen do tohoto sektoru,

Za každý vykácený strom u trati jeden nový do školky

Naše organizace se kromě dodržování rozsáhlé evropské a národní legislativy, která se k oblasti ekologie váže, snaží v rámci své společenské odpovědnosti zlepšovat stav životního prostředí i různými zelenými aktivitami. Jednou z nich je projekt Za každý vykácený strom u trati jeden nový do školky.

TEXT **Tomáš Johánek**

V rámci tohoto projektu spolupracujeme s Lesy České republiky a vybíráme lokality vhodné pro výsadbu nových stromů s cílem vysázet každoročně alespoň stejný počet zeleně, kterou kvůli bezpečnosti a provozuschopnosti dráhy musíme eliminovat. Nutné zásahy chceme přírodě vrátit i s úroky. Do tohoto projektu se zapojují pracovní týmy ze všech jednotek Správy železnic.

První akce se konala v září minulého roku na Olomoucku

u obce Slavětín a následně druhá v brněnském regionu, konkrétně u obce Česká. Letos v říjnu přišlo na řadu Plzeňsko, konkrétně revír Sulislav a Náchodsko v okolí obce Nový Ples. Vždy se sází podle potřeb dané lesní správy, nejvíce dub, buk nebo borovice. Na jedné akci vysadíme přibližně pět tisíc sazenic. A o tom, že nám není příroda lhostejná, svědčí i velký zájem z řad kolegů. Všem, kteří se do sázení aktivně zapojili, patří poděkování.



FOTO archiv Správy železnic

VIRTUÁLNÍ NÁVŠTĚVA PLZEŇSKÉ ŠKOLY

Autorem virtuálního dne otevřených dveří s názvem #zijemetchnikou je plzeňská vyšší odborná a střední průmyslová škola elektrotechnická, která do organizace přizvala také Správu železnic. Cílem akce je přenést nadšení školy a partnerů z techniky na žáky a studenty jak během školních, tak i mimoškolních aktivit.

Naše organizace se představí jako významný zaměstnavatel v ČR, který se řadí mezi společnosti udávající směr v technice a technologiích. Posadte se a v klidu zhlédněte prezentace jednotlivých firem anebo se přímo zapojte do dění. V nabídce jsou odborné soutěže, virtuální prohlídka školy, zajímavé přednášky a workshopy. Dozvíte se například, co je stáž a jak se na ni přihlásit. Vše je on-line a zdarma. Jděte na zijemetchnikou.spseplzen.cz.



VÁNOČNÍ NADÍLKA PRO DĚTSKÝ DOMOV MILOVICE

Také letos se skupina zaměstnanců Stavební správy západ rozhodla plnit vánoční přání malých obyvatel dětského domova v Milovicích. Ježíšek jim nadělil dárky, o které si napsaly. Motívem dobročinné akce je dát dětem, které mají život složitý už od startovní čáry, pocit, že nejsou samy. „Těší nás, že se vloni podařilo rozzářit tváře tolika malých dětí, a věříme, že se nám to povede i letos a vytvoříme z toho společnou tradici. S vedením domova jsme v celoročním kontaktu. Děkuji všem zaměstnancům, kteří se do akce zapojili,“ řekl Petr Hofhanzl, ředitel Stavební správy západ.

NOVÁ KNIHA O ŽELEZNIČNÍCH NEHODÁCH

V polovině listopadu letošního roku vyšla nová kniha Železniční nehody, řízení a zabezpečení autorské trojice Josef Schrötter, Petr Lapáček a Bohuslav Fultner. Publikace mapuje železniční nehody u nás i ve světě a popisuje vývoj systémů řízení a zabezpečení železnice od roku 1825 až do současnosti. Jednotlivé kapitoly zahrnují vždy dvacetileté období a jsou opět doprovázeny nádhernými ilustracemi malíře Bohuslava Fultnera. Při popisu jednotlivých železničních nehod autoři rozebírají všechny faktory a okolnosti, které k nehodě vedly, a poukazují rovněž na to, že řada chyb se neustále opakuje.



FOTO CER

sladění pracovního a soukromého života, povýšení a kariérní rozvoj, rovné odměňování, zdraví a bezpečnost a pracovní prostředí a prevence sexuálního obtěžování a sexismu.

Dohoda vstoupila v platnost podpisem a společnosti mají nyní 12 měsíců na to, aby zavedly politiku

rovnosti žen a mužů a rozmanitosti, 24 měsíců pak na její implementaci. Dohoda bude následně oběma stranami znovu posouzena. Podle zástupců obou organizací je podpis dohody velkým úspěchem. Navíc k němu došlo v roce, který byl vyhlášen Evropským rokem železnice.

Výpravní budova v Ostravě skrývá poklady železniční historie

Nápis mezi okny opravené výpravní budovy stanice Ostrava střed – Železniční muzeum moravskoslezské – dává tušit, že to nebude jen tak nějaká obyčejná nádražní stavba. Skrývají se v ní totiž skutečné poklady. Pojďme tedy na malou procházku historií železnice nejen na Ostravsku.

TEXT **Tomáš Johánek**

Železniční muzeum moravskoslezské vzniklo oficiálně v roce 2012, myšlenky na jeho zřízení jsou ale mnohem staršího data. „O vzniku muzea jsme začali uvažovat někdy kolem roku 2000, kdy se zrekonstruovala výpravní budova z 19. století v železniční stanici Ostrava střed a jako ideální možnost využít zdejší prostory bylo právě muzeum. Historie železnice na Ostravsku má velmi dlouhou tradici a chtěli jsme ji připomenout všem zájemcům,“ říká ředitel muzea a železničář tělem i duší Vojtěch Hermann. Původně měla celá expozice muzea pouze čtyři místnosti a prvním návštěvníkům se otevřela v září 2013. Postupně se muzeum rozšiřovalo a vybavovalo dalšími předměty. Zabírá už prakticky dvě třetiny nádražní budovy a pro rostoucí počet historických exponátů je to stále málo. Záměrem vedení muzea je část prostor využít pro stálou expozici a v části dělat výstavy ke konkrétním tratím, většinou těm, které slaví nějaké výročí. „Nechceme, aby sem lidé přišli třeba za dva roky a bylo vše stále stejné,“ vysvětluje Vojtěch Hermann. Co tedy muzeum konkrétně nabízí?

INFORMAČNÍ PANELE I TŘÍROZMĚRNÉ EXPONÁTY

Vchod do muzea je přímo z vestibulu nádražní budovy naproti pokladnám. V poměrně úzké chodbě, která dříve vedla k nádražní restauraci, jsou skutečné poklady – řídicí a stavědlový přístroj, telefonní ústředny, mechanický kozlík z hlásky, unikátní historický kilometrovník s číslem 265 z bývalé Severní dráhy císaře Ferdinanda se značením z Vídně, který byl umístěn v minulosti na území Ostravy, nebo model košového návěstidla. Nenápadné dveře skrývají jedno z největších lákadel muzea – simulátor řízení motorové lokomotivy. Udeme



FOTO autor (2x)



dál a ocitáme se v prvorepublikové dopravní kanceláři výpravčího. Cinkající telefon, skříň s jízdenkami, psací stůl v dobového výdejního okénka a výpravčí v uniformě – dokonalé navození atmosféry doby před téměř sto lety. Na tuto místnost navazuje zcela nová expozice železničních zabezpečovacích zařízení doplněná artefakty traťového hospodářství a dílů parních lokomotiv. „Máme tady například unikátní řídicí a zároveň i stavědlový přístroj výpravčího ze železniční stanice Brantice typu Einheit z roku 1938, který ještě nedávno fungoval na Krnovsku. Oblíbený je také přejezdový zvon z Košicko-bohumínské dráhy. Ovládal se manuálně taháním za táhlo,“ pokračuje ředitel muzea. V poslední přízemní místnosti je modelové kolejiště. První patro je určené jednak pro aktuální výstavy a dále je tu stálá expozice mapující historii železnice v celém Moravskoslezském kraji.

UNIKÁTNÍ STAVĚDLO ČEKÁ NA DALŠÍ VYUŽITÍ

Součástí expozice ostravského muzea je i parní lokomotiva řady 310.001 z roku 1883 zapůjčená ze železničního muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka a umístěná vedle nádražní budovy. A pak je tu rekonstruované unikátní stavědlo z roku 1905. Ude o jedinečnou stavební památku

z doby budování Severní dráhy císaře Ferdinanda, vzpomínku na bývalá rozsáhlá kolejiště v okolí stanice Ostrava střed. Toto stavědlo čeká na další využití, muzeum by tam rádo instalovalo například některé z dochovaných zabezpečovacích zařízení. A jaké jsou plány do budoucna? „Rádi bychom rozšířili naši expozici do již zmíněného stavědla a naším velkým snem je zřídit i venkovní expozici pro historická návěstidla, zařízení závor či vodní jeřáby. Volné prostory jsou před nádražní budovou, ale jedná se o pozemky města a bylo by to značně finančně náročné,“ připomíná Vojtěch Hermann fakt, že muzeum žije pouze ze vstupného, dotací od města Ostravy či Moravskoslezského kraje a darů od řady firem. Muzeum také vydává ve vlastním nakladatelství publikace k historii tratí na Ostravsku, cílem nebo spíše přáním je takto postupně zdokumentovat všechny tratě v kraji.

Železniční muzeum moravskoslezské lze navštívit po celý rok ve středu a ve čtvrtek odpoledne od 12 do 16 hodin (od června do srpna pak od 10 do 16 hodin), v sobotu a v neděli po celý den od 9 do 16 hodin.

Křížovka o ceny

Vaším úkolem je opět vyluštit názvy dvou českých nádraží. Na e-mail se správným řešením čekáme do 14. prosince na adrese redakce@spravazeznic.cz. Ve hře jsou i tentokrát tři knižní

publikace podle vlastního výběru. V listopadové tajence se ukrývaly názvy Městečko u Benešova a Lidečko ves. Cenu od nás obdrží Ondřej Kubart, Jitka Dusíková a Vladislav Šlégr.

	OPAR	ÚPLNĚ	CHILSKÁ REKA	DÁMSKÝ KLOBOUČEK BEZ KREMPY	VŮNĚ	JEMNĚ	SPOJKA	AROMATICKÝ NÁPOJ		ANGL. VEN	STĚNY	COSI	DOMÁCKY ALEXEJ	ZKR. ČES. ARMÁDY	PŘÍTOK DUNAJE	ČÁST HLAVY
ŘÍMSKÝ 1150				VÝROBCE KLOBOUKŮ					POJMENOVAT							
DOMÁCKÝ LEOŠ				OBLEČENÁ					VYKONANÝ							
				DUŽNATÝ PLOD					ZN. OSMIA							
1. část tajenky														KÓD NIZOZEMI		
														REHTÁNI		
EINSTEINOVY INICIÁLY			ANGL. PRÍZE				ZN. ARSENU			ZN. RUBIDIA	ZLUTOHNĚDÉ BARVIVO				ALENČIN	SOUČÁST KARATE
			ŠATY (SLOVENSKY)				URANOVA DCERA				DÍRA					
	AMORFNÍ VÁPENEC	OSOBNÍ ZÁJMENO		SPZ LITOMĚŘIC	JUDŮV SYN			VRCHOLEK HORY	INIC. HERCE JELINKA			SŮL (ODBORNĚ)	STUDENT			
		PŘEDLOŽKA			AMATÉRSKÁ ATLET. ASOCIACE				ČIDLA SLUCHŮ				OTEVŘENÉ OHNĚ			
ŽENSKÉ JMÉNO (11. 3.)						2. část tajenky										
						ZKRATKA DOKTORA										
MYS NA HAVAJI				MUŽSKÉ JMÉNO (39. 16.)						NEUŽITÉČNÉ TRÁVIT						
ŘÍMSKÝCH 1505				SLADKOVODNÍ RYBY						ŽENSKÉ JMÉNO (16. 12.)						

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

ČD travel postupně zveřejňuje nabídku nejenom na zimní pobyty, ale i na letní dovolenou. Vše najdete na webu cdtravel.cz. Dosud ale není uzavřeno jednání o pravidlech čerpání C-SF. O dotaci na léto tedy zatím není možné žádat. Pokud máte vážné důvody k tomu, abyste si dovolenou rezervovali už teď, je to možné – kontaktujte příslušného garanta. Případná dotace by se však vyřizovala později. I nadále doporučujeme s objednávkami rekreací počkat, a to hlavně kvůli neustále se měnícím hygienickým nařízením. Ideální je objednávat si dovolenou jeden nebo dva týdny před odjezdem. Nemějte obavy, objednávky jsme schopni zpracovat do jednoho až dvou pracovních dnů. Pevně zdraví přeje všem

ČD travel – vaše cestovní kancelář



OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

Vážení železničáři, přiblížily se Vánoce, období zasluženého klidu a odpočinku po hektických přípravách na konec roku. Ani letos nám bohužel pandemie COVID-19 nedopřála oddechu. I přesto, že s novou situací už umíme lépe pracovat, byl to rok plný napětí. Na druhou stranu se na dráhách nezahálelo. Modernizovala se řada tratí a výpravních budov, rozrostly se počty dopravců a v rámci Evropského roku železnice se uskutečnilo i několik významných událostí, jako například průjezd Evropského expresu všemi evropskými zeměmi symbolizující jejich propojení. Užijme si proto klidné Vánoce a do roku 2022 vykročíme s optimismem. Bezstarostnou jízdu novým rokem Vám přeje Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu.



Obrazek nakreslila jedenáctiletá Anička z DD Jeseník. Výrobou tohoto PF byly podpořeny děti z dětských domovů prostřednictvím DEJME DĚTEM ŠANCI o.p.s.

