OBZOR 18

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů
16. 9. 2019 Cena 5 Kč
Ročník 30

Z aktuálních událostí

■ V Praze se 29. 8. uskutečnilo jednání **Podnikového výboru OSŽ SŽDC**. Předseda PV Petr Štěpánek v úvoduinformoval o tom, že 28. 8. proběhlo společné jednání odborových centrál se zaměstnavatelem, kde byla generálním ředitelem Bc. Jiřím Svobodou, MBA, předložena 3. změna PKS SŽDC, která obsahuje závazek zaměstnavatele na zachování úhrady stávajícího příplatku na komerční vlaky a spoluzavazadla a dále navrhuje poskytovat zaměstnancům SŽDC jednorázový příspěvek na dopravu *(více v rozhovoru na této straně).* Zároveň byl předložen návrh nové PKS SŽDC na rok 2020.

Za hospodářské vedení SŽDC se jednání PV zúčastnil Ing. Evžen Pospíšil spolu s Ing. Hanou Kohoutovou a Bc. Jitkou Dolejšovou. Diskuse se týkala výše avizovaného příspěvku zaměstnavatele na dopravu, nové informace o záměru zrušení odměny za komerční odbavení cestujících,a připomínek k rámcovým zásadám FKSP.

Novou informaci o mzdovém vývoji u SŽDC za období 1. – 7. 2019, nominálním, ale také reálném nárůstu průměrné mzdy oproti stejnému období loňského roku (+7,35 % při indexu spotřebitelských cen + 2,8 %), výši dosažené průměrné mzdy a jejím nárůstu (+ 3 514 Kč) podala Ing. Kohoutová. Došlo i na oblíbené téma – STKR. Na závěr jednání PV došlo k jmenování kolektivních vyjednavačů a jejich potvrzení členy PV, byl sdělen termín společného jednání odborových centrál 19. 9., kde by mělo dojít k dohodě o společné protinávrhu k návrhu PKS zaměstnavatele. Od 30. 9. pak v Berouně bude probíhat internátní kolektivní vyjednávání. Společné jednání podnikových výborů SŽDC a ŽSR se uskuteční 29. 10. na Slovensku.

■ Dne 3. září 2019 se na pozvání poslance Bc. Romana Onderky, MBA (ČSSD) uskutečnila **návštěva Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR.** V průběhu návštěvy byli zástupci Republikové rady seniorů a zástupci Nadace Okřídlené kolo seznámení s prací parlamentu, prošli jednotlivými částmi parlamentu a v dlouhé diskusi jim pan poslanec zodpověděl veškeré dotazy.

■ Zasedání **Představenstva OSŽ**, které se konalo 10. 9. v sídle OSŽ, bylo bohaté na informace. Vladislav Vokoun, I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD, informoval mimo jiné o návrhu Ministerstva dopravy ČR na úpravu Tarifu jízdného a přepravného pro přepravu zaměstnanců akciové společnosti České dráhy, zaměstnanců státní organizace SŽDC, zaměstnanců Ministerstva dopravy a Drážního úřadu, podílejících se na zabezpečování a provozování drážní dopravy, od 15. prosince 2019. **„Ministerský návrh tarifu je sice ve stejné výši jako doposud a dokonce na dobu tří jízdních řádů, ale minimálně jedno ustanovení, zejména ohledně regionálních spojů, je pro nás zcela nepřijatelné. Budeme se tomuto návrhu bránit,“** řekl Vokoun v diskusi s tím, že doufá ve vstřícný postoj ministra dopravy. Členové Představenstva OSŽ připraví stanovisko, s nímž seznámí odborové centrály.

Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo, se věnoval mimo jiné zavádění ETCS (resp. implementaci ETCS do starých lokomotiv). Zástupcům OSŽ a Federace strojvůdců se nelíbí zejména umístění zobrazovacích zařízení. **„Budu pozván na řídící výbor, abych vysvětlil naše připomínky a to, že Cargo možná nebude schopno v termínu zařízení ETCS do lokomotiv namontovat. Nemůžeme se přece spokojit s polovičatým řešením za tolik milionů,“** prohlásil.

S novinkami u SŽDC seznámil členy Představenstva OSŽ místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ SŽDC Petr Štěpánek. Mimo jiné hovořil o jednání odborových centrál se zaměstnavatelem (28. 8.), kde byla generálním ředitelem Bc. Jiřím Svobodou, MBA, předložena 3. změna PKS SŽDC *(více v rozhovoru v tomto čísle).* Petr Štěpánek se zmínil i o Novelizaci katalogu prací a připomínkovém řízení k novelizaci předpisu o bezpečnosti a ochraně zdraví Bp1. Tajemník PV OSŽ SŽDC Miloš Paleček připomněl, že se chystá novelizace dopravního předpisu D1.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý referoval mj. o jednání s představiteli poradní skupiny pro strojvedoucí železniční sekce ETF a zástupci FSČR v Praze na téma sledování výkonu práce strojvedoucích v software správce infrastruktury a také o jednání pracovního týmu RHSD pro hospodářskou politiku, ve kterém se budou sociální partneři zabývat návrhem nové hospodářské strategie ČR s výhledem do roku 2030.

Představenstvo dále odsouhlasilo přiznání dvou dávek z Podpůrného fondu OSŽ a žádosti o navýšení finanční částky pro čtyři členy OSŽ pro právní pomoc v řízení před soudem, schválilo návrh novelizace Směrnice pro zpracování osobních údajů v OSŽ a Metodického pokynu pro zpracování osobních údajů v ZO OSŽ. Představenstvo se dále seznámilo s hospodařením OSŽ–Ú a s informacemi o plnění rozpočtu OSŽ–Ú za první pololetí letošního roku, zabývalo se návrhy na zahraniční cesty představitelů OSŽ a schválilo návrh nové členky Revizní komise OSŽ – Ivany Malounové. JUDr. Petr Večeř předložil pilotní projekt k záměru rozšířit právní poradenství i na jiné oblasti, než jsou pracovněprávní. Tento záměr bude předložen k jednání Ústředí OSŽ. Závěr patřil informacím předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunce Balážové.

■ Jedním z hlavních témat, která podrobně probíralo mimořádné zasedání **Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s.,** v Praze 11. 9., byly navrhované změny v režijních výhodách zaměstnanců. PV zaujal stejně nesouhlasný postoj jako Představenstvo OSŽ předchozího dne. Podrobné informace z jednání přineseme v příštím čísle a na www.osz.org. **-red-**

Celkem třináct čtyřvozových souprav elektrických jednotek řady 460 jezdí v Olomouci, další jednotky této řady jsou turnusově zařazené v SÚ (Středisko údržby) Bohumín, kde jezdí na výkonech v Moravskoslezském kraji. Zbylé jednotky jezdí na Slovensku v okolí Košic. Elektrická jednotka řady 460 byla sériově vyráběna v letech 1974 až 1978 a celkem bylo vyrobeno 43 jednotek. Na snímku vůz 460 082–1, který v Olomouci jezdí v soupravě společně s 460.004. Do jednotky tvořené vozy 460.081+460.082 narazil před třiceti lety (10. 11. 1989) u Nových Kopist (090) mezinárodní expres 373 Balt–Orient. Vůz 460.081 byl zrušen, vůz 460.082 dodnes jezdí. Snímek Michael Mareš

Na páteřní linky v Olomouckém kraji, včetně nově elektrizované tratě na Uničov, mají být v roce 2023 nasazeny nové moderní třívozové elektrické jednotky

V Olomouckém kraji jezdí elektrické jednotky řady 460, které pomalu, ale jistě dosluhují, byť stále hrají významnou roli a zatím za ně není náhrada. Olomoucký kraj však od prosince 2022 plánuje nasadit 29 nových jednotek nejen jako náhradu za dosluhující jednotky řady 460, ale i za klasické soupravy s elektrickými lokomotivami na veškerých elektrizovaných tratích. Na páteřní linky v Olomouckém kraji, včetně nově elektrizované tratě z Olomouce na Uničov, mají být od prosince 2022 nasazeny nové moderní třívozové elektrické jednotky. **„Podmínkou kraje je, aby od prosince 2022 jezdily v kraji nové nízkopodlažní soupravy. Je to výkon za 750 milionů korun ročně a smlouva by měla být uzavřena na patnáct let,“** konstatuje Martin Zatloukal, předseda ZO OSŽ v bývalém DKV Olomouc (dnes Oblastní centrum údržby Východ, Středisko údržby Olomouc) s tím, že České dráhy v soutěži nabízejí 29 jednotek s kapacitou 240 míst. **„Soutěž běží, ale vzhledem k tomu, že ještě není uzavřená, tak nevíme, koho si kraj nakonec vybere. Rozhodnout by se mělo nejpozději do jara příštího roku,“** dodává Martin Zatloukal.

Z tohoto důvodu se zatím České dráhy bez elektrických jednotek řady 460 neobejdou. **„I pokud soutěž vyhrajeme, budeme je potřebovat až do roku 2025, protože nové soupravy nepřijdou hned, budou najíždět postupně. Takže odhaduji, že po dobu dvou až tří grafikonů budou jednotky řady 460 ještě takzvaně ´dojíždět´. Nějakou zálohu budeme muset po nějaký čas držet. Prostě se to šmahem ruky všechno hned nezruší a nevyřadí,“** říká Martin Zatloukal dále.

V současnosti třináct čtyřvozových jednotek jezdí především na páteřních tratích Olomouckého kraje, zajišťují tak nemalý podíl výkonů olomouckého Střediska údržby. **„Problémem ale je nedostatek odborného personálu, který se podílí na jejich opravách, protože nových kvalitních a spolehlivých lidí je čím dál méně a to je největší problém. Dalším problémem jsou pracovní podmínky zaměstnanců, ale ty by se měly snad časem zlepšit,“** uzavírá Martin Zatloukal.

Michael Mareš

Postradatelné nádražní budovy budou nabídnuty k pronájmu či odprodeji, bohužel ne všechny

V reakci na článek „Ničení cenných budov v Olomouckém kraji“ (Obzor č. 15, rubrika Názory), jakož i na další kritické články na toto téma, sdělil stanovisko SŽDC na problematiku nádražních budov tiskový mluvčí SŽDC Pavel Tesař.

Z jeho odpovědí na tuto otázku vyplývá, že železnice obecně, včetně jejího provozování, řízení a zabezpečení, se neustále mění a vyvíjí. Digitalizace, automatizace, dálkový dohled technologických zařízení a mnohde i snížení poptávky po železniční dopravě se za posledních 30 let výrazně promítnuly do obsazení drážních budov provozními a dopravními zaměstnanci jak SŽDC, tak i Českých drah. **„Mnoho těchto drážních objektů a místností v nich nemá využití. I přes údržbu a opravy budovy chátrají a ekonomicky se státu a potažmo SŽDC nevyplácí je financovat,“** vysvětluje Tesař. (Mezi tyto budovy patří například nádraží ve Šternberku či v Domašově nad Bystřicí, jejichž částečná likvidace byla kritizována v Obzoru č. 15).

Jak dále Pavel Tesař ve své odpovědi dodává, demolice drážních budov nebo jejich částí v mnoha případech pozitivně přispěla k propojení nádraží s městy a obcemi. Došlo k vytvoření moderních a funkčních přednádraží s parkovišti pro osobní automobily cestujících a k přiblížení MHD a regionální linkové autobusové dopravy. Demolice nevyužívaných částí výpravních budov také umožnila výstavbu podchodů k nástupištím a zajištění bezbariérového přístupu pro cestující tam, kde doposud nebyl.

Vedle „klasických“ nádražních budov existují rovněž budovy na tratích, jako jsou bývalá hradla, strážní domky a další objekty.

(Pokračování na str. 2)

Likvidace části výpravní budovy ve Šternberku již byla zahájena.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Zaměstnavatel ve svém návrhu na 3. změnu kolektivní smlouvy navrhuje zavedení nového benefitu.“

Hovoříme s **PETREM ŠTĚPÁNKEM,** předsedou PV OSŽ SŽDC a místopředsedou OSŽ

Ve středu 28. srpna bylo oficiálně zahájeno kolektivní vyjednávání o 3. změně Podnikové kolektivní smlouvy (PKS) **Správy železniční dopravní cesty. Jak toto jednání probíhalo?**

Na tomto jednání byl generálním ředitelem SŽDC Bc. Jiřím Svobodou, MBA, předán odborovým organizacím návrh zaměstnavatele na 3. změnu současné PKS, která by měla platit od 1. prosince 2019 do 30. listopadu 2020. Současně s touto 3. změnou byl předložen i návrh PKS SŽDC na rok 2020. Tím bylo prakticky zahájeno kolektivní vyjednávání.

Jaké změny v současné PKS zaměstnavatel navrhuje?

3. změna se týká zavedení nového benefitu pro zaměstnance SŽDC, kteří budou v evidenčním stavu ke dni 1. 12. 2019. Tímto novým benefitem je příspěvek na dopravu pro kalendářní rok 2020 a jeho jednorázové poskytnutí dle navržených podmínek.

V návrhu PKS na rok 2020 kromě příspěvků na dopravu navrhuje zaměstnavatel i jiné změny?

Zaměstnavatel navrhuje posílení motivační složky mzdy (výkonové odměny) o jedno procento – ze současných 5,7 % na 6,7 % objemu použitelných prostředků. Současně navrhuje zrušení poskytování zvláštní odměny zaměstnancům, kteří vykonávají vedle své pracovní činnosti komerční odbavování cestujících. Od začátku roku 2020 nebudou totiž zaměstnanci SŽDC tyto činnosti vykonávat. Dále zaměstnavatel navrhuje zachování kondičních ozdravných pobytů (KOP) ve stejném rozsahu jako v letošní PKS.

Byl dojednán i termín předložení společného stanoviska odborových centrál k předloženému návrhu?

Ano, termín předložení společného stanoviska odborových centrál byl dojednán na den 30. září 2019, přičemž další termín kolektivního vyjednávání byl stanoven na 1. října 2019 v Berouně. K vypracování společného stanoviska k návrhu zaměstnavatele se odborové centrály sejdou 19. 9. 2019. Současně byla podepsána Dohoda o zásadách kolektivního vyjednávání o uzavření PKS SŽDC na období po 31. 12. 2019, ale pouze šesti odborovými organizacemi, takže kolektivní vyjednávání bude moci pokračovat až po podpisu zbývajících odborových centrál.

Co bylo důvodem nepodepsání zmíněné Dohody všemi odborovými centrálami?

Některé z odborových centrál požadují navýšení počtu kolektivních vyjednavačů na kolektivním vyjednávání. Ve vyjednávání proto bude možné pokračovat až poté, co bude tento požadavek vyřešen. Na jeho řešení se budou podílet všechny odborové centrály i zaměstnavatel.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

Postradatelné nádražní budovy budou nabídnuty k pronájmu či odprodeji, bohužel ne všechny

(Pokračování ze str. 1)

O zbourání se mluví i v souvislosti s architektonicky velice zdařilou budovou hlásky Jívová (trať Olomouc – Krnov) z roku 1970. I ta by mohla být využita jako soukromý majetek (chata).

Proč ji nelze, stejně jako další podobné drážní stavby (bývalá hradla, strážní domky apod.) prodat? Z odpovědi Pavla Tesaře na tuto otázku vyplývá, že v roce 2020 proběhne investiční akce SŽDC, jejímž předmětem bude zrušení hlásky na zastávce v Jívové. Současně bude ze stávajícího objektu hlásky odstraněno sdělovací zařízení, které slouží k dorozumívání pracovníků řízení železničního provozu na trati. Objekt bude tedy zbaven veškerého drážního technologického zařízení, ale nebude zdemolován. **„Po dokončení stavby nabídne SŽDC objekt k odprodeji včetně souvisejícího pozemku s přístupem na účelovou komunikaci z Jívové,“** shrnuje Tesař.

Podobných objektů je však v síti SŽDC veliké množství a mnohé z nich již byly demolovány, či jsou na demolici připravovány. Jaký je důvod toho, že SŽDC více nedbá na to, aby takové stavby přešly event. do soukromých rukou, či do majetku obcí a mohly být následně opraveny? **„V současné době SŽDC zpracovává technické složky ke všem postradatelným budovám v železničních stanicích a zastávkách tak, aby mohly být kompletně nebo zčásti nabídnuty městům, obcím a soukromým investorům k pronájmu či odprodeji. Bohužel ne všechny tyto objekty lze prodat nebo pronajmout,“** připomíná Tesař. **„Valná část z nich je ve velmi špatném stavebně–technickém stavu a mnohé stále obsahují fungující a udržované technologické zařízení potřebné pro řízení a zabezpečení železničního provozu,“** dodává.

Jak z odpovědi dále vyplývá, uvedení drážních budov do pronajímatelného stavu či přemístění drážních technologických zařízení do odpovídajících prostor a jiných objektů je velmi finančně náročné a bohužel žádná výše nájemného a už vůbec ne prodejní cena tyto náklady vydané ze státního rozpočtu nevykompenzuje ani v řádu desítek let. Pronájem bytových prostor v drážních budovách na nádražích a v blízkosti provozovaných traťových kolejí podle vyjádření SŽDC stále ve velké míře zůstává. Situace se ale v poslední době neustále zhoršuje, neboť veškeré objekty s pronajímanými byty je třeba udržovat a v případě rekonstrukcí se vlastník, tedy Česká republika v zastoupení SŽDC, musí vypořádat kromě jiného s mnoha omezujícími faktory. **„Jedná se o problematické splnění hygienických limitů** (hluk, vibrace, prašnost) **pro obytné místnosti včetně splnění nařízení norem, zákonů a vyhlášek pro stavby, činnosti a pohyb osob v ochranném pásmu dráhy,“** uvádí Tesař na závěr.

Miroslav Čáslavský

Jedním z nádraží, v současné době opuštěných, je Náměšť na Hané. Díky skupině nadšenců má však naději na své znovuzrození. Více v článku na straně 3.

PŘEDSTAVUJEME

Marek Čihák: *„Práce hasiče je činnost, která člověka baví, takže ani neuvažuje o tom, že by šel jinam.“*

K povolání drážního hasiče neměl Marek Čihák daleko. V liberecké Jednotce požární ochrany, spadající organizačně pod Hasičský záchranný sbor SŽDC, pracoval totiž již jeho otec a ten ho od dětství s povoláním hasiče seznamoval. **„Původně mě to sice táhlo více k povolání strojvedoucího, jenže v době, kdy jsem absolvoval nymburské železniční učiliště, ještě nebyl takový nedostatek strojvedoucích,**

jako je třeba dnes, takže jsem nakonec následoval svého otce. A dá se říct, že jsem ve své práci spokojen, i když je to mnohdy značně náročné a to nejen po fyzické, ale i po psychické stránce,“ přibližuje Marek Čihák povolání hasiče.

Jak dále dodává, drážní hasiči dnes nevykonávají jen práce, přímo související s tímto povoláním, ale i další hospodářské činnosti pro mateřský podnik SŽDC – vysekávání náletových dřevin, dopravu materiálu, jeřábnické práce a další činnosti. **„Výjezdy k mimořádným událostem na železnici jsou ale vždy prioritní!“** zdůrazňuje.

Od nástupu k povolání hasiče uplynulo v případě Marka Čiháka již 17 let. Za tu dobu prošel takříkajíc „od píky“ povoláním řadového hasiče přes strojníka až po dnešní funkci velitele směny, vše po vykonání potřebných školení a zkoušek. **„Školení, kurzy a přezkoušení patří neodmyslitelně k práci hasičů, musíme být stále na potřebné odborné výši, jak co se týká práce hasiče, tak i po stránce zdravotnické průpravy, obsluhy techniky a dalších speciálních kvalifikací, jako třeba chemická odbornost, či jeřábnické způsobilosti.“**

V OSŽ je Marek Čihák organizován od samotného začátku práce u drážních hasičů v roce 2002. Po odchodu původního předsedy zdejší ZO OSŽ do důchodu byl zvolen do funkce předsedy a současně se stal členem republikového Výboru předsedů OSŽ HZS. V těchto funkcích se snaží i za podpory ostatních předsedů Výboru o to, aby povolání hasiče bylo v rámci možností lépe finančně oceněno, především v ohodnocení odborností. **„Určitě by bylo spravedlivé, aby ti, co mají vykonánu nějakou odbornou zkoušku, byli ohodnoceni příplatkem ke mzdě. Zatím ale jednání o této otázce uvázlo na mrtvém bodě,“** konstatuje Marek Čihák.

Podle jeho dalších slov získáním odbornosti roste i cena hasiče a díky těmto odbornostem se mohou lehce uplatnit na pracovním trhu jinde. **„Tak to ale naštěstí většinou nefunguje, práce hasiče je totiž činnost, která člověka baví, takže ani neuvažuje o tom, že by šel jinam.“**

Jiné je to však v případě, že hasič zestárne, případně ztratí zdravotní způsobilost. Práce hasičů je velice namáhavá a s pokračujícím věkem ztrácí člověk síly. Proto by bylo žádoucí, aby drážní hasiči, podobně jako jejich „státní“ kolegové z HZS České republiky, měli možnost odchodu s rentou. **„Zatím se podařilo dohodnout odchod do předčasného důchodu s určitou finanční náhradou, ale chtělo by to víc,“** konstatuje Marek Čihák.

Pokud by ale lidé začali odcházet za penězi jinam, byla by to pro podnik citelná ztráta – vždyť zacvičení hasiče na potřebnou úroveň i s potřebnými zkouškami trvá zhruba pět let. V liberecké JPO je početní stav hasičů na odpovídající úrovni a i věkově jsou na tom dobře – v převážné většině se pohybují ve věku od 20 do 45 let. Svoji kondici si udržují cvičením v dobře vybavené posilovně, a pokud se týká sociálního zázemí, mají k dispozici nocležny, kuchyňku, šatny, sprchy a další zázemí. **„Po této stránce se situace v poslední době hodně zlepšila, nicméně stále je zde prostor pro další zlepšení,“** říká Marek Čihák, jako zástupce zaměstnanců ve funkci předsedy ZO OSŽ.

Co by ale on a stejně tak jeho kolegové přivítali, je kvalitní a výkonná technika. **„Před rokem jsme dostali dvě zcela nová zásahová auta, přesto i zde by se ještě našly věci, které by šly vylepšit. Zatím je to otázka jednání, ale snad se časem podaří vše dovést do zdárného konce,“** říká závěrem Marek Čihák.

Miroslav Čáslavský

Dosavadní výpravní budova, nástupiště s podchodem i kolejiště doznají zásadní změny.

NAVŠTÍVILI JSME

Lhotka nad Bečvou

Začátkem června se rozběhly práce na rekonstrukci traťového úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou. Vlaky jedoucí na Slovensko po trati Hranice na Moravě – Horní Lideč (– Púchov) budou moci v tomto desetikilometrovém úseku zrychlit po dokončení prací ze současných 80 až na 160 km/h. Výraznou proměnou přitom projde zejména železniční stanice Lhotka nad Bečvou a to včetně tamní výpravní budovy. Dokončení prací na opravách celého úseku je naplánováno na prosinec roku 2020, kdy by mělo ve Lhotce vzniknout nové ostrovní nástupiště a nový podchod s bezbariérovým přístupem.

Součástí projektu je i přestavba větší části výpravní budovy, kde dojde k modernizaci technologií, umožňujících v budoucnu dálkové ovládání nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení z CDP v Přerově. Nepotřebná část výpravní budovy bude zbourána. Tolik citace z tiskové zprávy SŽDC z 15. srpna 2019, kdy byla na zámku v Hustopečích nad Bečvou celá stavba slavnostně zahájena.

A jak v té době vypadala samotná stanice Lhotka nad Bečvou? Sedmá dopravní kolej, nejbližší k výpravní budově je vytrhána, na sousedních kolejích se připravuje provizorní sypané nástupiště, které bude sloužit při likvidaci současného krytého nástupiště. Současně je vypnuto zabezpečovací zařízení včetně autobloku, vlaky jezdí v mezistaničních úsecích Valašské Meziříčí – Lhotka nad Bečvou a Lhotka nad Bečvou – Hustopeče nad Bečvou na telefonický způsob dorozumívání. Vyřazeno z provozu je dočasně i reléové zabezpečovací zařízení, výměny jsou v případě potřeby přestavovány ručně.

„Příprava vlakové cesty v takovém případě může trvat i dvacet minut,“ říká výpravčí Radek Chromela, který ten den (15. srpna) řídil dopravu ve stanici. **„Tato výluka je plánována na čtrnáct dní, snad se to vše podaří zvládnout,“** dodal.

Poté, co bude zrušeno původní RZZ, bude pro řízení vlaků zavedeno Jednotné obslužné pracoviště (JOP), s jehož obsluhou se mohou výpravčí seznamovat v sousední kanceláři. Rovněž dosavadní, již poněkud chátrající výpravní budova dostane nový vzhled. Pro výpravčí budou postaveny nové šatny, sociální zařízení a kuchyňka, zrušeno bude dosavadní okénko pro prodej jízdenek, kde až do 9. června prodávali jízdenky výpravčí. **„V současné době je prodej jízdenek prováděn ve vlaku bez přirážky a tak to již zůstane,“** připomíná výpravčí.

Při výlukách, které budou ve stanici probíhat po etapách celých 105 dní, se budou muset stavbaři (firma STRABAG a Elektrizace železnic Praha) vyrovnat i s požadavkem největšího vlečkaře – společnosti DEZA, které na připojenou vlečku dojíždí denně několik vlaků s cisternami. Obsluhu vlečky provádí kromě ČD Cargo také soukromí nákladní dopravci a vlečkař požaduje nepřerušenou obsluhu. **„Bude to zřejmě dost složité,“** odhaduje výpravčí.

Výluky jsou podle sdělení SŽDC naplánovány tak, že železniční a dopravní obslužnost budou omezeny jen v malé míře. Dlouhodobě bude vyloučena vždy jen jedna z traťových kolejí a to vždy v jednom mezistaničním úseku. Náhradní autobusová doprava bude zavedena jen v případě ojedinělých, krátkých výluk obou traťových kolejí, bez kterých nelze realizovat některé stavební objekty (například osadit novou nosnou konstrukci silničního nadjezdu).

Miroslav Čáslavský

V sousední kanceláři je již připraveno na zapojení zabezpečovací zařízení JOP.

VŠIMLI JSME SI

● **ČESKÉ DRÁHY** zaplatí za zneužití dominantního postavení v letech 2005–2014 ne 368 milionů, ale 274 milionů Kč. Šéf Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) totiž snížil Českým drahám pokutu. Dominanci ČD zneužily podle ÚOHS na tratích Plzeň – Most a Pardubice – Liberec, když podaly v tendru nabídky s nepřiměřeně nízkou výší prokazatelné ztráty. Ta se používá při výpočtu odpovídající kompenzace pro provozovatele. **„Díky tomu ČD nabídkové řízení vyhrály, ale poté poskytovaly služby, u nichž úhrada ztráty spolu s dalšími výnosy nepokrývala náklady,“** stojí v odůvodnění. České dráhy hodlají proti rozhodnutí ÚOHS podat správní žalobu. **„Správní žalobu připravujeme a bude teprve podána,“** potvrdil mluvčí Českých drah Radek Joklík.

● **PRVNÍ** ze čtyř vlaků rekonstruované jednotky RegioSprinter na snímku Karla Šimáčka. Rekonstrukci provedli v CZ LOKO Česká Třebová. Vlaky budou jezdit od nového jízdního řádu 2019/2020.

● **V ŽST. LOUKA** u Litvínova jsou složena stará návěstidla ze stanice Litvínov, která nyní prochází rozsáhlou přestavbou kolejiště v rámci revitalizace tratě SŽDC č. 134 Oldřichov u Duchcova – Litvínov, přičemž tu dojde k vybudování nových bezbariérových nástupišť. Součástí samozřejmě bude instalace nového staničního zabezpečovacího zařízení, díky čemuž zde budou osazena nová návěstidla. Snímek Tomáš Martínek.

● **MIMOŘÁDNÁ UDÁLOST** zastavila 28. srpna dopoledne na hodinu koridor u Dolních Zálezel (090). Při stavebních pracích na opravě lávky v žst. Dolní Zálezly se totiž podlomilo hliníkové kolečko a lešení se naklonilo do profilu jedné ze dvou kolejí. Stalo se tak ve chvíli, kdy se k Dolním Zálezlům po této koleji blížil od Děčína rychlík 681 Labe. Díky pohotovosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, kteří pracovali v sousední vyloučené koleji, naštěstí nedošlo k vážnějším následkům. Signalizací „Stůj, zastavte všemi prostředky“ se podařilo strojvedoucího upozornit na překážku v kolejišti, byť ke kontaktu s lešením nakonec došlo, naštěstí bez vážnějších následků či zranění. Odstranění následků trvalo přibližně hodinu.

ZE SVĚTA

Vláda chce přidat další miliony do železniční infrastruktury

Deutsche Bahn (DB) má obdržet více peněz pro zachování železniční infrastruktury. Za tím účelem spolková vláda zarezervovala pro státem řízený koncern pro roky 2020 až 2029 celkovou částku 51,4 mld. eur. Toto je sdělení DB, které vychází z návrhu státního rozpočtu pro rok 2020 a finančního plánu pro následující léta. Finance na nové a rozvojové projekty mají být pro rok 2022 asi o 300 mil. eur vyšší, než bylo původně plánováno, a pro rok 2023 o 524 mil. vyšší.

Rovněž na digitalizaci kolejí se počítá s dalšími prostředky. Ministr dopravy Andreas Scheuer (CSU) řekl, že železnice má v rozpočtu vysokou prioritu. Tolik peněz a investic se pro železnici doposud nikdy nedostávalo. Do 33 000 km železniční sítě ještě nikdy nebylo tolik potřeba investovat, protože mosty jsou ve velmi špatném stavu. To je také jeden z důvodů pro zpoždění a narušení železničního provozu.

Vláda a koncern nyní vyjednávají o finanční dohodě, která by měla být uzavřena nejméně na 10 let a nikoliv, jako je tomu nyní, jen na 5 let. Kromě DB využívají železniční síť i další dopravci, kteří za použití trasy platí DB poplatky.

Z Transportweb, 27. 6. 2019, zpracoval **-sh-**

Italská FSI zveřejnila ambiciózní plán

Střednědobý podnikatelský plán státního koncernu Ferrovie Stato Italiane (FSI) na období do roku 2023 počítá s investicemi ve výši 58 mld. eur (cca 1508 mld. Kč) se zaměřením na pokračování výstavby vysokorychlostních tratí, modernizaci sítě konvenčních tratí, zkvalitnění příměstské dopravy, implementaci ERTMS, napojení tratě z úpatního Brennerského tunelu a v neposlední řadě i na opatření ke zlepšení plnění GVD.

V uvedeném období zakoupí Trenitalia na 2000 nových kolejových i silničních vozidel. Patří mezi ně i 600 vozidel pro příměstskou a regionální dopravy a dalších 14 vysokorychlostních jednotek Frecciarossa 1000, které doplní již dosud provozovaných 50 těchto jednotek od konsorcia Bombardier a Hitachi.

Dceřiná společnost pro nákladní dopravu Mercitalia nakoupí 100 lokomotiv nové generace a 714 nákladních vagonů. Koncern FSI předpokládá výnosy vevýši 16,9 mld. eur (cca 440 mld. Kč) a provozní zisk před odpisy ve výši 3,3 mld. eur (cca 86 mld. Kč). Z rozvoje mezinárodních aktivit očekává FSI výnosy 2,3 mld. eur (cca 60 mld. Kč).

V ČR lze podnikání FSI spatřit na expresním vlaku Praha – Mnichov a zpět, který v kooperaci s Českými drahami provozuje NETINERA, dceřiná společnost FSI (původně ARRIVA).

Podle Railway Gazette International **–rš–**

Z Moskvy do Petrohradu za 2,5 hodiny – ale kdy?

Pokud se Rusku podaří uskutečnit vysoce ambiciózní projekt na vybudování superexpresní železniční trati z Moskvy do Petrohradu, pak by rychlíky trať dlouhou 650 kilometrů urazily za pouhé 2,5 hodiny – rychleji, než letadla! Plánování tohoto náročného cíle, největšího od doby Transsibiřské dráhy, má nyní konečně začít.

„Projekční práce budou trvat tři roky,“ prohlásil náměstek ruského ministra dopravy Vladimir Tokarjev 25. srpna, jak informoval německý deník Handelsblatt 2. září. Pokud jde o vlastní realizaci, jež znamená vybudování úplně nové trasy, náměstek se jen vyjádřil, že „obvykle to trvá až pět let“. Náklady, jež budou obrovské, odhadl vicepremiér Maxim Akimov nedávno na v přepočtu minimálně 20 miliard eur. **„Částka však bude ještě korigována spíše nahoru,“** podotkl Jevgenij Makarov z Německé iniciativy pro vysokorychlostní dopravu. Jak poznamenal Handeslblatt, o spoluúčast na uskutečnění tohoto megaprojektu se zajímají i německé firmy včetně koncernu Siemens.

Jan Hála

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 35 – 29. 8. 1994

„Taktová doprava je luxusem,“ je titulek rozhovoru s Ing. Jaroslavem Kocourkem, náměstkem ředitele odboru provozního ČD, uvedený na první straně. Podle jeho slov má taktová doprava opodstatnění všude tam, kde je silný proud cestujících, například na příměstských tratích. Většina tratí ČD však, jak uvedl, nemá potřebné technické zázemí. **„Taktovou dopravu si mohou dovolit státem bohatě dotované železnice. My na to v tuto chvíli nemáme,“** řekl Ing. Kocourek. Zachování taktového intervalu za každou cenu je podle něj povýšením formy nad obsah. **„Přesto je stálá snaha situaci trvale vylepšovat, včetně přípojových návazností. Myšlenky intervalového uspořádání jízdních řádů osobní dopravy však zcela nezapadly a nezapadnou,“** dodal Ing. Kocourek.

Obzor dále informuje mimo jiné o tom, že v budově ČD v Dlážděné ulici v Praze byl pro kalamitní stav rekonstruovaného objektu vydán zákaz práce v prostorách dispečerských pracovišť, či o tom, že u divize dopravní cesty se vytváří databanka lidských zdrojů, která by pomáhala při výběru zaměstnanců i managerů.

Obzor č. 36 – 5. 9. 1994

Článek na první straně s titulkem **„Penzijní fondy na obzoru“** informuje o tom, že by v blízké době měly být prvním penzijním fondům, žádajícím o státní příspěvek, uděleny potřebné licence. Místopředseda OSŽ Jiří Kratochvíl v článku nabádá členy OSŽ, aby nepodléhali náborovým a reklamním kampaním těchto společností, ale zachovali rozvahu a s rozhodnutím nespěchali. Vedení OSŽ podle jeho slov situaci sleduje a snaží se zajistit členské základně co nejlepší pojistné podmínky.

Na první straně dále najdeme výrazný článek informující o tom, že Ústředí OSŽ podalo loni podnět k trestnímu stíhání generálního ředitele Českých drah Ing. Emanuela Šípa v souvislosti s jeho postupem proti připravované stávce. Jak je zde uvedeno, koncem srpna 1994 ukončil pražský úřad vyšetřování a předal návrh obžaloby Městskému státnímu zastupitelství v Praze.

Osmistránkové číslo umožnilo vydání několika obsáhlejších materiálů, jako byly zajímavé poznatky ze setkání vršovických a mnichovských odborářů, věnované především zkušenostem z transformace železnice, dále informace ze 37. kongresu mezinárodní federace pracovníků v dopravě (ITF), či reportáž z hradla Mrač, nazvanou **„Služba na život a na smrt“**, v níž se píše o neblahých zkušenostech železničářů s mládeží, posílenou alkoholem na diskotékách.

–zs–

INFORMACE

Potvrzení o studiu dětí pro účely zaměstnaneckých jízdních výhod

Vážení držitelé jízdních výhod, věnujte prosím pozornost následující informaci.

Pokud uplatňujete nárok na jízdní výhody pro děti starší 16 let, je nutné odevzdat v termínu **do 31. 10. 2019** potvrzení o studiu pro školní a akademický rok 2019/2020.

Zaměstnanci dokládají potvrzení na personální útvar příslušných společností dle evidence držitele jízdních výhod.

Důchodci a pozůstalí dokládají (osobně, doporučenou poštou nebo v elektronické podobě naskenované e–mailem) potvrzení na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé. Na potvrzení o studiu dětí u důchodců a pozůstalých je nezbytné uvést jméno a příjmení oprávněné osoby + datum narození.

Rádi bychom vás současně upozornili, že pokud nebude potvrzení o studiu doloženo v uvedeném termínu, nárok na jízdní výhody bude dítěti automaticky v informačním systému pro evidenci jízdních výhod odebrán a aplikace železniční průkazka na In Kartě zablokována do 31. 8. 2020. V případě použití této In Karty bude její držitel považován za cestujícího bez platného jízdního dokladu! Při dodatečném doložení potvrzení lze obnovit nárok na jízdní výhody za úhradu manipulačního poplatku 300 Kč.

Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvarech příslušných společností dle evidence držitele jízdních výhod nebo v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD a dále v prostředí NORMIS.

Šárka Pupíková, GŘ ČD, a. s.

Spolek Nádraží Náměšť usiluje o záchranu nádraží

Nádraží v Náměšti na Hané (nyní trať 273 Červenka – Kostelec na Hané) bylo postaveno jako součást místní dráhy Olomouc – Kostelec na Hané v roce 1886. V dobách své největší slávy mělo dvě dopravní a dvě manipulační koleje, probíhala zde nakládka zemědělských plodin (řepa, obilí), vykládka uhlí a dalších substrátů.

S nástupem automobilové a kamionové dopravy upadla jak nákladní přeprava, tak i přeprava cestujících. Nádraží se vylidnilo, postupně byla zrušena dopravní obsluha, čekárna i prodej jízdenek, v roce 2007 byly vytrhány odbočné koleje. K čekání na vlak byla vedle budovy nádraží postavena dřevěná bouda. A samotná budova nádraží byla určena k prodeji, případně k demolici, která hrozila v roce 2017.

Našli se však lidé, kterým osud nádraží ležel na srdci, a kteří založili spolek Nádraží Náměšť. Ten má v současné době šestnáct členů a celou řadu podporovatelů. Jeho předsedou je Martin Kašpar, který vede jednání se SŽDC, OŘ Olomouc a hodlá s podporou spolku nádraží zachránit. Jak uvedl v listě Týdeník Olomoucko, spolek slaví dílčí úspěchy. **„Letos například SŽDC rozhodla, že se objekt demolovat nebude. Vyhlásí veřejnou soutěž na odkup budovy a její rekonstrukci. Konkrétní suma stanovena nebyla. Kdo nabídne víc, vyhraje. Náš spolek se soutěže zúčastní, peníze sháníme pomocí veřejné sbírky, která skončí 31. října,“** říká Martin Kašpar v rozhovoru pro Týdeník. Jak dále dodává, podaří-li se budovu odkoupit, zřídí spolek v přízemí kavárnu a informační centrum, v prvním patře pak muzeum lokálky. **„Postupně bych investoval i do přeměny budovy, které toužím vrátit původní vzhled z konce 19. století. Mám k dispozici plánky a pár dobových fotografií“.**

Finanční prostředky na chod budovy a její opravy hodlá spolek vydělat například z pronájmu skladu, zřízením půjčovny kol, případně pronájmem pokojů pro turisty, kteří do Náměště míří především za návštěvou historického zámku a za výlety do zdejšího krásného prostředí. Další informace lze vyhledat na facebook.com/nadrazinamest.

Miroslav Čáslavský

PORADNA BOZP

My, kluci a holky, co spolu čůráme

Kolektivní čůrání spojené s lehkou konverzací jsme provozovali již ve školce, pokračovali jsme na základce, na střední, s kamarádkami, kolegyněmi, dětmi, spolucestujícími, svými psy, zkrátka to není nic, co by průměrný obyvatel naší vlasti za svůj život nepoznal a kdo říká, že ne, zřejmě není člověk oblíbený v kolektivu nebo bydlí na opuštěném ostrově. Zážitky s tímto spojené dáváme k dobru na společenských akcích v pozdních hodinách, když odhodíme kravaty, lehce se nám rozmázne rtěnka a oči zazáří v odlesku sklenek či svící. Mnoho z nás má story velmi pikantní či lehce studuhodné, ano i já dávám „k dobru“, jak jsem jednou stála ve vybagrovaném kolejišti s kalhotkami u kolen schovaná v příkopu, pištěla, protože spodní prádlo, včetně mých nohou, mizelo pod hromadou sypající se hlíny a VŠICHNI šli právě kolem...

Tuhle jsem opět sbírku svých bizarních zkušeností rozmnožila. Před odchodem z nejmenovaného pracoviště jsem se svěřila jednomu z přítomných pánů (dámy nebyly), že si potřebuji odskočit, ale netuším, kde se ono místo nachází. Neměl s tím zvláštní problém. Vzal klíčky z věšáku a zavelel k následování. Potud se situace vyvíjela normálně. Ve chvíli, kdy jsme přišli ke dveřím WC, on odemkl a zaplul dovnitř, jsem trochu zapochybovala o tom, jestli mám zůstat nebo hrdě vejít (fakt se mi už chtělo), ale jeho volání **„Tak kde jste? Říkala jste, že potřebujete!“** mne popohnalo a představu, že za dveřmi stojí u mušle, jsem raději ohodnotila jako nepravděpodobnou. Vběhla jsem tedy do oné místnosti, vlétla do druhé kabinky a snažila se přes celou situaci přenést. Pokračoval v konverzaci. Trochu to vázlo, protože já ve snaze nic neslyšet a nedělat žádné zvuky jsem se nějak nemohla soustředit. Mluvil o práci, vyptával se na moji, nesedět u toho na míse, řekla bych si – pravý gentleman. A tak jsem si vzpomněla na to lidské kolektivní čůrání, hodila jsem za hlavu předsudky – jsem prostě nádražák a na nic si nehrajeme.

A jak to souvisí s BOZP? Díky tomu mi prolétly hlavou časy, kdy jsme spolu ještě všichni mluvili. Kdy se řešily pracovní problémy, stav pracoviště nebo naše zdraví tak trochu „po domácku“, mezi námi a našimi nadřízenými a fungovalo to. Vzpomněla jsem si na dobu ředitelských zahrádek, udržovaných nádraží plných lidí a pravidelně obnovovaných bezpečnostních nátěrů. Na dobu bez excelovských tabulek, kdy jsme spolu mluvili přímo (klidně i na záchodku) a nedopisovali si.

Dnes nebudu nikoho trápit legislativou – jen chci připomenout, že mnohdy lidský přístup, selský rozum a osobní jednání pořád ještě funguje a naše oddělení BOZP OSŽ-Ú vám v tom může pomoci. A taky požádat vás, kteří si pamatujete dobu jedné „velké modré rodiny“, abyste nikdy nezapomněli, že v tom jedeme spolu i dál a říkali to těm, co to nezažili. Protože koleje jsou pracovištěm nás všech a nesmíme na to nikdy zapomínat.

Dana Žáková,
svazová inspektorka BOZP OSŽ

NÁZORY

Ad: Z prkotiny málem drama

Po přečtení článku „Z prkotiny málem drama“, který byl otištěn v šestnáctém čísle čtrnáctideníku Obzor, musím reagovat, neboť některé informace jsou uvedeny nepřesně a v rozporu se skutečností. Tento předmětný článek nejen kritizuje naší organizaci, ale dehonestuje i práci našich zaměstnanců, a proto bych rád uvedl věci na pravou míru na základě skutečných faktů.

Dne 26. 6. 2019 byl vlak Os 2569 odřeknut z důvodu technické závady na vlaku. O této skutečnosti byli cestující řádně informováni, což potvrzuje i autor předmětného článku. Na základě následné dispozice dopravce byl tento spoj cestujícím nahrazen protažením trasy vlaku Os 9163 do stanice Benešov u Prahy, který je jinak pravidelně končící ve stanici Říčany.

Analýzou arcivu obsluhy informačního zařízení byly zjištěny následující skutečnosti:

- Vlak Os 9163 přijel do Prahy hlavního nádraží ve 20:22 h.
- Vypsání čísla nástupiště bylo obsluhou provedeno ve 20:17:31 h a hlášení o příjezdu ve 20:18:02 h znění tohoto hlášení:

„Vážení cestující. Osobní vlak číslo 9163 linky S9 společnosti České dráhy ze směru Milovice, pravidelný příjezd ve dvacet hodin patnáct minut přijede k 7. nástupišti, jižní část, služebně na 30. kolej. Vlak dále pokračuje ve směru Benešov u Prahy, pravidelný odjezd ve dvacet hodin sedmnáct minut.“

- Hlášení o příjezdech a odjezdech bylo obsluhou provedeno ve 20:21:17 h zněním tohoto hlášení:

„Stanice Praha hlavní nádraží. Osobní vlak číslo 9163 linky S9 společnosti České dráhy ze směru Milovice, pravidelný příjezd ve dvacet hodin patnáct minut, přijel k 7. nástupišti, jižní část, služebně na 30. kolej. Vlak dále pokračuje ve směru Benešov u Prahy, pravidelný odjezd ve dvacet hodin sedmnáct minut. Prosím, ukončete nástup, vlak je připraven k odjezdu“.

- Ve 20:25 vlak odjel a ve 20:26:19 byl na informačních tabulích smazán.

Z výše uvedených údajů je zřejmé, že popisovaná situace neproběhla přesně tak, jak ji vylíčil autor článku, a takové „drama“ to nebylo. Je sice pravda, že operátorka spustila hlášení o příjezdu vlaku ještě v době, kdy vlak nestál u nástupiště, teprve vjížděl, nicméně při zohlednění vysokého počtu hlášení se dá toto malé selhání snad pochopit. Pro představu, například v inkriminovaném období (19:30–20:30 h) bylo v informačním systému zaznamenáno 362 obslužných úkonů. Některé jsou sice prováděny automaticky, nicméně je stejně potřeba je sledovat a případně korigovat. Úvaha autora článku o tom, že se obsluha při pohledu na kamery v podchodu úprkem cestujících na 7. nástupiště musela dobře pobavit je zcela scestná.

Závěrem tohoto dopisu bych rád uvedl, že pro komunikaci s veřejností máme svůj standardní systém, který využívá i pan Petr Rádl. Veškeré podněty jsou vždy řádně prošetřeny a zodpovězeny. Jakákoliv zpětná vazba od cestující veřejnosti je vítána, a proto nás mrzí, že jmenovaný volí jednostrannou komunikaci přes vaše tiskové médium. V takovémto případě nemáme možnost se k předmětné věci vyjádřit, což pak někdy vede k šíření neobjektivních informací.

Ing. Vladimír Filip,
ředitel OŘ Praha

Bývalá výpravní budova železniční stanice Zbiroh je kulturní památkou.

Zbiroha je škoda!

Nejkrásnější výpravní budovou na trati Praha hl. n. – Plzeň byla do svého zrušení žst. Zbiroh.

Bývalá výpravní budova, která je i kulturní památkou, nyní patří soukromému vlastníkovi s bydlištěm v Austrálii. Podle mého názoru bylo zásadní chybou zrušit zastavování vlaků ve Zbirohu, když traťové koleje vedou dál o pár metrů od budovy pouze ve změněné poloze přes bývalou žst. Zbiroh.

Název Zbiroh existuje v pomůckách GVD dosud, ale pod názvem Odbočka Zbiroh, která je dálkově řízena, avšak vlečka do ZZN Silo Borek s úředním povolením 2402, která byla po zrušení zastavování vlaků v obvodu bývalé žst. Zbiroh nadále zapojena do zabezpečovacího zařízení, je sice uvedena v seznamu aktivních vleček, ale zběžným pohledem z projíždějícího vlaku každý lehce zjistí, že kolejiště vlečky je zcela zarostlé a tudíž bez úprav, nesjízdné.

K čemu potom takový seznam Drážní úřad vůbec vydává? Že je u něj poznámka, že seznam je pouze informativní, je velmi úsměvné. Tak důstojná drážní organizace by neměla mít jakékoli informace „informativní,“ ale zásadní. Nebo ne? Kdo kontroluje sjízdnost aktivních vleček a jejich bezvadný stav? Otázka míří na DÚ.

Martin Kubík

Odpověď Drážního úřadu

Zmíněná vlečka má platné úřední povolení a je stále aktivní. Majitel nepožádal o její úřední zrušení. Z pohledu právních předpisů ji tedy nelze považovat ani za zrušenou, ani za neaktivní.

Otázka stavu vlečky je jiná věc. Každý vlastník dráhy, tedy v tomto případě AGROSPOL Czech, spol. s r. o., má za povinnost se o dráhu starat. Je tedy odpovědný i za provozuschopnost této dráhy. Drážní úřad v rámci svých možností provádí státní dozory i na vlečkách. Na této se poslední konal v červenci 2016.

Poznámka ohledně informativního charakteru námi vydávaného seznamu se může zdát pisateli poněkud zvláštní, avšak tato informace je zcela na místě. Povinnost vést takový seznam nemáme, proto nemůže být zcela závazný. Vzhledem k četnosti vleček na našem území nám však přijde poskytování takových informací jako správný krok k odborné i laické veřejnosti. Proto jej úředníci DÚ sestavili a pravidelně dle dostupných informací aktualizují. Dále je třeba si uvědomit, že provozovatelé drah nemají oznamovací povinnost o údajích uvedených v úředním povolení. Z těchto důvodů musí být takový seznam doplněn o onu formulku, že se jedná o seznam informativního charakteru.

Martin Novák,
tiskový mluvčí Drážního úřadu

Proč žádný nezastaví?

Mile mě překvapila reakce Ústeckého kraje na můj článek (od pana Komínka, který doplnil informace, nakolik jsou aktuální plány změn a přetrasování vlaků). Možná bych mohl touto cestou obdržet i odpověď na dotaz, který jsem úřadu posílal dne 9. 6. (možná jsem vybral adresáta, jehož působností je jiná oblast, než na kterou jsem se ptal), a dosud reakci nedostal. A protože to není nic neveřejného, vidím dotaz formou článku jako vhodný.

Zajímalo mě, proč dle zveřejněného návrhu nebude na trati 113 Lovosice – Most ani jeden jediný vlak zastavovat, byť na znamení, hned v pěti zastávkách, hlavně poslední pár spojů. Je mi jasné, že řád je koncipován tak, aby na rozjezdu z Lovosic umožňoval přestupy z osobních vlaků relace Praha – Ústí n. L. a v Mostě zase návaznost na rychlíky linky Praha – Cheb. Minimální přestupní doby nelze víc stlačit, jedině za cenu rozvázání přípojů na jedné straně, takže jízdní doba se musí přizpůsobit i na úkor počtu zastávek. Poslední večerní pár vlaků však není těmito přestupy svázán. A už v návrhu má jízdní dobu delší a v jiné časové poloze než ostatní spoje (takt je tedy stejně nabourán), aniž by ovšem někde zastavil navíc!

Zejména mě překvapují dobře osídlené Obrnice, které jsou i přestupním uzlem na další směry. Cestující z tratě 113 tedy přestoupí na spoje tratí 123 a 126 v Mostě, aniž by jim přípoje ujížděly – potud OK. V případě posledního vlaku se ale z/do Obrnic už vůbec nedostanou!

Za povšimnutí stojí také zastávka Semeč. Byla vybavena novým nástupištěm na opačné straně koleje, ale dle návrhu tady nemá zastavit ani ten poslední vlak! Zrovna Semeč lze totiž po silnici obsloužit jenom tak, že autobus jede úplně stejnou cestou tam i zpátky, takže najezdí tři kilometry navíc, aby se vrátil na původní křižovatku. Vlak to má při cestě, a to minimální zdržení zastavením na znamení u posledního spoje opravdu nemůže hrát roli.

V Ústeckém i Libereckém kraji je několik zastávek, které jsou obslouženy pouze prvním raním nebo posledním večerním spojem. Proč to nezařídit u Obrnic, Semče a dalších? Nemají tyto obce nárok na poslední večerní pojistku?

Vit Patrák,
informátor železniční dopravy

Ad: Proč anglicky? (Obzor č. 16)

Být v kůži pana autora, tak bych odpověď hledal: 1) zeptal bych se tatínka, neboť v Čechách a široko daleko není povolanější osoby na zodpovězení otázky, nebo 2) sedl bych si na týden do okénka Informací na hlavním nádraží a zaručuji, že 99 % dotazů od cizinců bude v angličtině, nebo bych přidal zážitek z Tater z 50. let, kdy se naší skupiny nějaký Polák něco ptal, jeden z dospělých mluvil anglicky a byl jediný, kdo Polákovi odpověděl; můj táta mi řekl, hele, dva Slovani se dorozumívají anglicky.

Co se týče EU, že na Maltě se mluví také maltsky, jsem si všiml až při čtvrté návštěvě a to z plakátku v psané formě, za sedm týdenních návštěv jsem nikoho maltsky promluvit neslyšel. V obou částech Irska jsem byl mnohem častěji, přes víc návštěv ostrovů na západě Irské republiky, kde mají nějací mluvčí původního jazyka žít, jsem bohužel nikoho neslyšel. Televize Irské republiky v době mých návštěv vždy zahájila vysílání jednou větou v galštině a pak už zněla jen angličtina. Ve Skotsku také v edinburgském parlamentě zjistili, že žádný poslanec původní jazyk neovládá.

Co se týče jízdních řádů, tak nejlepší býval Cookův, byl jsem tenkrát v redakci, pak přešli, že vydávali mezinárodní řád DB. Tento jízdní řád v elektronické podobě byl pro mne v prvním desetiletí 21. století jedinou možností, jak zjistit vlaky v sibiřské části Ruska; tyto jízdní řády jsem potřeboval, abych byl vůbec schopen zájezd na Sibiř pro klienty CK Petr Rádl uskutečnit. Myslím, že pro elektronický jízdní řád DB dnes není žádný problém zjistit spojení po celé Evropě a do Ruska a už v r. 2000 byla verze v angličtině, která po r. 1990 platí jako hlavní dorozumívací jazyk nejen v Evropě.

Boj proti je asi beznadějný, když náš bývalý zaměstnavatel, který si říká „národní dopravce“ má většinu hnacích vozidel opatřených anglickými názvy a právě teď pražské Národní muzeum u příležitosti 100 let české archeologie v Egyptě zahajuje výstavu jménem „Tutanchamon, real experience“, tak v takovém státě asi nebude od věci se anglicky naučit. **Petr Rádl**

Dobrá hospodyňka pro pírko...

Toto staročeské přísloví mě napadá při pohledu na ten dnes zarostlý a neudržovaný kousek pozemku před vstupem do objektu žst. Golčův Jeníkov město. Tady tu hospodyňku zastávala pokladní, ale to bylo v době, kdy ještě nebyla stanice obehnána stovkami metrů zábradlí. To tady na tom kousku ještě byla udržovaná zeleň a nějaké ty kytičky. Teď by bylo potřeba ten plot, tedy zábradlí, přeskočit, aby tady místo plevelu a odpadků byl opět pořádek. A to, uznejte, po té paní nemůže nikdo chtít.

Tak jako na desítkách nádraží, se i tady projektant vyřádil a v rámci revitalizace se nastavěly kilometry zábradlí, které ničemu neslouží, nemají nic společného s bezpečností cestujících, a tak jako se dnes hovoří na některých místech o účelnosti protihlukových stěn, jde v tomto případě o vyhozené peníze. Ostatně je ze snímku patrné, že tady nemá zábradlí žádný smysl, jen znemožňuje, aby tady byl jako dříve pořádek a trochu udržované zeleně.

Takových stanic, které jsou dnes obehnány, často nesmyslně, množstvím masivního zábradlí, jsou dnes desítky, možná stovky. Můžete se o tom přesvědčit na webových stránkách https://www.facebook.com/zabradlomanie/.

Škoda, že při těch vynaložených prostředcích na zábradlí nevyšlo na zřízení skromného záchodu pro cestující, ve stanici, kde zastavují rychlíky!

–mg–

Příspěvky otištěné v této rubrice se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.

Modrý Šíp, M 274.004, při odpolední jízdě po trati 042 mezi Hrabačovem a zastávkou Víchová nad Jizerou.

Oslava výročí 120 let tratě Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou

Poslední prázdninovou sobotu se konala, za podpory předsedy senátu ČR Jaroslava Kubery, hejtmana Libereckého kraje Martina Půty a senátora Jana Sobotky, oslava výročí 120 let tratě Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou.

Kromě kulturního programu si mohli návštěvníci prohlédnout slavnostně otevřené muzeum a projít nově otevřenou naučnou stezku.

Během celého dne byl nasazen na pravidelné vlaky jubilejní motorový vůz M 152.0604, přezdívaný „Orchestrion“, ve slušivém historickém nátěru, na zvláštních vlacích se představila motorová legenda lokálních tratí „Malý Hektor“ T435.0111 se soupravou tří vozů Bix a skutečnou třešničkou na pomyslném dortu byla účast slovenského motorového vozu „Modrý Šíp“ M 274.004 z roku 1934.

Oslavy se těšily velkému zájmu veřejnosti, kterou přilákalo nejen množství zvláštních vlaků, ale i atmosféra martinického nádraží, která je díky zdejšímu, vpravdě historickému staničnímu zabezpečovacímu zařízení s mechanickými návěstidly, neopakovatelná. Martinické nádraží získalo díky tomuto i statut Kulturní památky ČR.

Vít Mareš

Legiovlak se letos představí ještě ve dvanácti stanicích

Expozice legionářských vagonů z let 1918 – 1920, kdy českoslovenští legionáři ovládli Sibiř, se 9. září přestěhovala ze železniční stanice Šternberk do železniční stanice Lipník nad Bečvou, kde setrvá do 15. září. Pak se přesune do Rožnova pod Radhoštěm (17. – 22. 9.) a do dalších stanic. V každé stanici setrvá Legiovlak zhruba pět dní.

V měsíci září to bude ještě Vsetín (24. – 29. 9.), v říjnu se pak představí v železničních stanicích Otrokovice, Ivančice a Telč, v listopadu zavítá do Pelhřimova, Světlé nad Sázavou, Dobříše, Vlašimi a Zbirohu, kde se tento rok představí naposledy v době od 26. 11. do 1. 12.

Návštěvu Legionářského vlaku by si neměl nechat ujít nikdo, kdo se zajímá o problematiku československých legionářů. Vlak je sestaven z replik několika vozů, v nichž legionáři putovali přes Sibiř až do Vladivostoku, kde přestoupili na loď a s ní dopluli až do Terstu, v době, kdy již první světová válka byla více než rok u konce. Mezi vozy nechybí salonní vůz pro důstojníky, obrněný vůz s dělem, zdravotnický vůz, ale i pojízdná dílna, poštovní, či krejčovský vůz, vše zařízeno historickým vybavením.

Prohlídka vlaku je zdarma a je doplněna zasvěceným výkladem průvodců v dobových vojenských uniformách.

Bližší informace o Legionářském vlaku jsou zveřejněny na webu OSŽ.

Miroslav Čáslavský

120. výročí a křišení napůl mrtvé tratě Rakovník – Mladotice

7. září byly vypraveny spolkem Místní dráha Rakovník – Mladotice ve spolupráci se Západní dráhou, IMC Plzeň a KŽC zvláštní vlaky ke 120. výročí tratě Mladotice – Rakovník.

Dlužno podotknout, že již 22 let probíhá v úseku Mladotice – Kralovice výluka traťové koleje, ač prý na výluku byly již v někdy roce 2000 uvolněny finanční prostředky, které pak byly použity jinde. Spolek byl založen v loňském roce a klade si za cíl přesvědčit orgány státní správy, aby trať uvedly do provozuschopného stavu. O trati kolovaly různé mylné údaje jako, že od roku 1997 nejsou na trati objednávány vlaky, kraj ještě před několika lety stále dopravu objednával ve formě NAD a tudíž platil i dosud je v některých autobusech platný tarif ČD, a. s., aniž o tom cestující mají tušení, tato možnost je uvedena v poznámkách například tohoto jízdního řádu autobusové linky Kralovice–Mladotice http://www.portal.idos.cz/Down.aspx?f=pdf/L460790_190609_232443.pdf. Řidič jízdenky ČD neprodává, ale má je uznávat, takže kdo má režijní výhody, musí mu být umožněna „bezplatná“ přeprava.

Zpět k oslavám. Z Plzně hl. n. byl do Mladotic vypraven parní vlak IMC Plzeň/Západní dráha v 8.40 hodin s lokomotivou 313.902 (r. v. 1957, ČKD Praha, vyřazena 1983 v cukrovaru Žatec, zprovozněna v roce 2016), na postrku byla motorová lokomotiva T 211.042 (r.v.1959, ČKD Praha), v Mladoticích byl přestup na NAD - historický autobus ŠKODA 706 RTO, z Kralovic pak mohl účastník oslav použít přímý rychlík KŽC do Prahy hl. n. přes Beroun, vedený Zamračenou T 478.1006. Spolek chtěl původně využít některou parní lokomotivu ČD, a. s., z Lužné u Rakovníka, ale cena za parní vlak byla nad rámec možností Spolku i sponzorů.

Akce se vcelku - až na špatné počasí - vydařila. Pivo na akci přivezl „Hurvínek“ M 131.1513 Spolku z Křimova z pivovaru Olešná u Rakovníka. Na výstavních panelech byly vystaveny články dopisovatelů Obzoru o této trati.

Martin Kubík

Jednatel Západní dráhy, strojvedoucí IMC, při občerstvení v dálkově řízené žst. Mladotice.

Parní vlak IMC Plzeň/Západní dráha s lokomotivou 313.902 vyjíždí z Plzně hl. n. do Mladotic.

Moudrost pro tento den

„Řečnictví je jako umění řídit automobil. Napřed musíme vědět, jak zastavit.“

***Elbert Hubbard**,*
americký spisovatel (1856 – 1915)

Pozvánka na seminář Historie dopravy

Vážení přátelé historie dopravy, rád bych Vás pozval na 49. přednášku v cyklu seminářů Historie dopravy, která se tradičně koná na Vzdělávacím a informačním pracovišti Dopravní fakulty Jana Pernera na Florenci, ul. Pod Výtopnou 2, páté poschodí.

Přednášku **„Tranzitní železniční koridory České republiky“** prosloví Ing. Petr Lapáček dne 17. září 2019 od 15.00 h. Účast na seminářích je bezplatná, pozvěte své přátele a známé. Těším se na setkání s Vámi. **Vlastislav Mojžíš**

Vítěz Železničářských her - Zelený krávy.

Překvapení na Železničářských hrách!

Již poosmé se sešla družstva železničářů na tradičních Železničářských hrách. Dva dny zápolilo 25 čtyřčlenných družstev v mnoha soutěžích. Některých fyzicky náročných, některých psychicky náročných, ale všechny plné zábavy a dobré nálady. Tradiční večerní šou byla opět ve znamení Harému a družstev DVI, skvěle však zapůsobili i ostatní. Všichni využili perfektních služeb a zázemí hotelu Skalka v Rájeckých Teplicích. Zde jsme se po třech letech letos rozloučili.

A kdo letos zvítězil? Zrodilo se překvapení, protože po letech dominance Hanáckého folklóru byly letos první Zelený krávy, následovány týmem ZDEMIHO a DVI. Úžasní však byli úplně všichni. Tak na shledanou v příštím roce a na novém místě. Děkujeme!!! **Libor Šimůnek**

Třetí sportovní hry seniorů, to už zakládá tradici

Tato slova řekl na slavnostním vyhodnocení výsledků her předseda Rady seniorů ČR Dr. Zdeněk Pernes, který byl jedním z pozvaných hostů III. Sportovních her seniorů OSŽ v Rajeckých Teplicích. Spolu s ním přivítal Alois Malý, místopředseda RS ČR, 26. srpna při slavnostním zahájení her účastníky v areálu hotelu Skalka, také Ivana Bednárika MBA, předsedu představenstva ČD Cargo, a. s., Ing. Michala Vereše MBA, člena představenstva ČD, a. s., Mgr. Martina Malého, předsedu Odborového sdružení železničářů, Emílii Duračinskou, ředitelku hotelu Skalka, Ing. Ondřeje Šmehlíka, vedoucího MO OSŽ a Kurta Mužíka, předsedu RRS OSŽ. Všichni krátce popřáli soutěžícím hodně úspěchů a radost ze hry a po patnácté hodině byly hry zahájeny. Celkem osm osmičlenných družstev, členů OSŽ a vybraných za jednotlivé kraje v Klubech seniorů, dostalo příležitost startovat opět po roce tady v areálu hotelu Skalka.

Zájem o účast na těchto hrách byl ale mnohem větší, než umožňuje kapacita hotelu Skalka. Většina z disciplín zůstala proti loňsku stejná a také mnoho soutěžících zde nebylo poprvé. I letos přálo účastníkům počasí, a tak se kromě hodinové přestávky, kdy hry přerušil vydatný déšť, vše odehrávalo v nádherném rozsáhlém parku. Všechna družstva byla opět smíšená, tedy zastoupeny byly ženy i muži, všichni barevně odlišeni tričky v barvách, které si předem vybrali. Opět nechybělo nasazení a nadšení, povzbuzování těch, kdo měli zrovna pauzu.

Senioři při jedné z disciplin.

K nejatraktivnějším disciplínám patřily opět závody koloběžek, ale i další soutěže jako házení na koš, pétanque, líný tenis. Jen na ten bowling opět letos nedošlo. Závody byly rozděleny do dvou dnů, úterní večer byl zakončen slavnostním vyhlášením všech výsledků, pořadí družstev, ale i jednotlivců v soutěžích.

Nejlepších výsledků dosáhla družstva Moravy, když (podle názvu) družstvo Olomouc obsadilo první místo a družstva pod značkou „Moravskoslezský“ a „Jihomoravský“, obsadila 3. a 4. místo. Mezi nimi na krásném druhém místě družstvo startující za „Nedrážní“. Na dalších místech pak „JZ Plzeň“, „Východočeši“, „Severočeši“ a „Středočeši.“ Nejlepší soutěžící jednotlivci v celkem devíti disciplínách, kdy startovali většinou vždy tři účastníci za každé družstvo, pak dostali medaile a všichni pak drobné upomínkové dárky.

Rozloučení se III. Sportovními hrami seniorů OSŽ a jejími účastníky se pak kromě předsedy OSŽ a již jmenovaného předsedy RS ČR Dr. Zdeňka Pernese účastnil také Martin Vavrečka, místopředseda OSŽ pro správu majetku. Sportovní hry poděkováním všem účastníkům, hostům a členům Regionální sportovní komise OSŽ Olomouc Šárce Mužíkové, Ivo Šimkovi, Vladimíru Tomáškovi a Andree Oralové, zakončil předseda RRS OSŽ Kurt Mužík.

Tak jako předchozí ročníky her se i tyto hry vydařily a řada závodníků se již teď těší, že se tady opět za rok sejdou.

Miroslav Gloss

Na snímku zleva předseda Rady seniorů ČR Dr. Zdeněk Pernes, předseda OSŽ Mgr. Martin Malý a, předseda RRS Kurt Mužík.

SPORT

Mezinárodní mistrovství železničářů USIC ve volejbalu

Ve dnech 24. srpna – 30. srpna se v Bulharsku, v Albeně, konalo Mezinárodní mistrovství USIC ve volejbale. Nominováno bylo 10 zemí (Bulharsko, Rusko, Bělorusko, Belgie, Francie, Česká republika, Německo, Lucembursko, Švýcarsko, Indie). Hrálo se v klimatizované hale. Souboje byly předem rozlosovány do tří základních skupin.

Los našim hráčům nepřál a ve skupině jsme obdrželi Indii (vítěze minulého i letošního turnaje) a Francii. V prvním utkání s Francií rozhodl výsledek o tom, zda budeme hrát o 1. – 6., nebo o 7. – 10. místo. První polovina utkání byla vyrovnaná, v závěru se projevila větší sehranost našeho soupeře. Ve druhém utkání jsme s Indií předvedli nejlepší výkon na mistrovství a byli jsme důstojným soupeřem. S favoritem soutěže bylo hodně náročné bojovat, a proto výsledek skončil tak, že jsme hráli o 7. – 10. místo. V závěrečných zápasech jsme prohráli s Bulharskem, kdy se opakoval výkon s Francií. První dva sety byly vyrovnané, závěrem již chyběla motivace. Náladu jsme si zlepšili vítězstvím nad Lucemburskem, bohužel to znamenalo pouze konečné 9. místo.

Vítězem turnaje se stala Indie před Ruskem a Běloruskem. Družstva umístěná na 4. – 9. místě podala vyrovnané výkony a o umístění rozhodovala lepší sehranost a také mnohdy mladší věk hráčů. Celé mistrovství proběhlo v přátelské atmosféře, pořadatelé se snažili v rámci možností udělat pro všechny účastníky maximum, za což jim všichni při závěrečném večeru poděkovali.

Přestože se někteří naši hráči viděli poprvé až na letišti a předtím neměli možnost se sehrát, patří jim poděkování za jejich nasazení ve hře a velkou bojovnost.

Věra Nečasová, vedoucí výpravy
Václav Slezák, trenér

Reprezentanti České republiky na Mezinárodním mistrovství železničářů USIC ve volejbalu.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

0Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Příspěvky:** obzor@osz.org. **Sídlo redakce**: Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, **Webová stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného:** Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X