

Z aktuálních událostí

V Benešově proběhlo 23. srpna jednání Podnikového výboru OSŽ SŽDC. V úvodu předseda PV Petr Štěpánek přivítal hosty a zástupce zaměstnavatele: generálního ředitele SŽDC Bc. Jiřího Svobodu, MBA (ten dorazil později, po jednání s premiérem a s ministrem dopravy), Ing. Josefa Hendrycha, náměstka GR pro řízení provozu, personálního ředitele Ing. Pavla Kouckého, Ing. Evženu Pospíšila, Ing. Hanu Kohoutovou, Bc. Jitku Dolejšovou a také předsedu OSŽ Mgr. Martina Malého. Nechyběli zástupci odborných oddělení OSŽ ESO a BOZP. Jiří Svoboda k blížícímu se kolektivnímu vyjednávání poznamenal: „Budeme mít snahu lidi slušně zaplatit a udržet.“ Hovořil pak o přijetí plánu finančních prostředků pro SFDI na rok 2019 a uvedl, že z jeho pohledu je vývoj mírně optimistický. Dále zmínil hlavní úkoly příštího období, mimo jiné převzetí síťových služeb na SŽDC. Jde o to, že dopravci jsou zatíženi některými náklady, které musí přenést do nabídkových cen. Hovořil i o centralizaci finančních účtů organizací organizací do CSS (do dvou Pardubic a Olomouce). Společně s členy PV si pak Jiří Svoboda vyslechl prezentaci přízvaných zástupců mezinárodní společnosti ELA, která, stručně řečeno, nabízí pomoc při řešení problémů jak odborům, tak jednotlivým lidem. O další možnosti spolupráce s touto institucí však členové PV neprojevili větší zájem.

Na vystoupení generálního ředitele SŽDC navázal náměstek pro řízení provozu GR Ing. Hendrych, který hovořil mimo jiné o problematice projednávání návrhu jízdního řádu s krajskými úřady, o zavádění dálkového řízení i o tom, kolik kilometrů tratí je již dálkově řízeno z pracovišť CDP. Zatím se také podle jeho slov nepokročilo v přípravě nové koncepce v řízení provozu. Ing. Koucký pak informoval o organizačních změnách na úseku ekonomickém a na úseku náměstka ředitele oblastního ředitelství pro správu majetku, kde vzniknou přímo jízdné dvě odborné správy zaměřené na provozní a obchodní část. Ing. Kohoutová uvedla konkrétní čísla o vývoji mezd a zaměstnanosti, indexu spotřebitelských cen a o mediánu průměrné mzdy SŽDC.

Po odchodu hostů se jednání PV vrátilo k zařazeným bodům programu, tedy k plnění přijatých usnesení, k plánu akcí BOZP a bezpřípomek byl přijat materiál o hodnocení plnění PKS SŽDC za první pololetí. Dalším obsáhlým a poté diskutovaným bodem byl materiál připravený odborným oddělením ESO OSŽ, který se týkal podmínek vyhlášení stávky, obsahu dotazníku k vyjádření zaměstnanců o podpoře případné stávky. Vedoucí oddělení ESO JUDr. Petr Večeř seznámil členy PV se všemi aspekty, které ukládá zákon o kolektivním vyjednávání, a odpověděl na řadu dotazů.

Na závěr jednání předseda PV Petr Štěpánek zopakoval nabídku možnosti účasti v týmu kolektivních vyjednávačů. K tomu bylo přijato usnesení projednat ve svých závodních výborech tuto nabídku a případné návrhy zaslat do 27. 9. na podnikový výbor.

Podrobnější zprávu najdete na www.osz.org

Jednání Představenstva OSŽ, které se konalo v úterý 4. 9. 2018, moderoval místopředseda OSŽ Petr Štěpánek. Nejvíce času, již rov-

něž tradičně, zabraly informace ze zásadních jednání, které zahájil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý referováním o setkání zástupců OC s ministrem dopravy a předsedou Dozorčí rady ČD Prof. Petrem Moosem (28. 8. 2018). Uvedl mimo jiné, že hovořili o koncepci železniční dopravy a liberalizaci. O roli státu, respektive ministerstva dopravy, které ne zcela plně závazky vyplývající z jednání loňské dubnové tripartity, mluvil i l. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun, který Martina Malého doplnil. Další schůzka odborných centrál s vedením ministerstva dopravy je naplánována na 20. 9. 2018.

Martin Malý dále informoval o připravované změně koncepce v přístupu SŽDC k drážním budovám. „Ministerstvo nechce opravovat prázdná a nevyužitá nádraží a nová koncepce zní: opravujeme a stavíme jen to, pro co máme využití,“ poznamenal.

Předseda i l. místopředseda OSŽ v kostce informovali o integraci jízdních dokladů, druhý jmenovaný pak i o dopisy, který poslal bývalému předsedovi OSŽ Bc. Jaroslavu Pejšovi. „Připomenul jsem mu, že nikdy by nebyl členem Dozorčí rady ČD bez doporučení PV OSŽ při ČD, který teď obešel. Jaroslav Pejša několikrát porušil svůj slib, uvedl PV do nepěkné situace a přestává být tím pádem zástupcem OSŽ v Dozorčí radě. Naše reakce (jednat o tom bude Podnikový výbor OSŽ na svém výjezdním zasedání ve Vyšším Brodě, poznámka autora) mohou být v podstatě tři: vyvolat jeho odvolání, výzva k jeho odstoupení, a třetí, že to vezmeme na vědomí (neodstoupení Jaroslava Pejši z DR ČD) a zaměstnavatele nebudeme z finančních důvodů zatěžovat referendem.“

Stručně o dění ve společnosti ČD Cargo informovala Bc. Marta Urbanová, mimo jiné o schválení volebního řádu do Dozorčí rady ČD Cargo. Za SŽDC informace ze zásadních jednání přednesl Petr Štěpánek, který informoval o jednání odborových centrál na SŽDC, kde byl oficiálně představen záměr centralizace finančních účtů (k 1. 1. 2019). Tématem druhé informace byla racionalizace a optimalizace činností správy majetku na jednotlivých OR, opět k 1. 1. 2019. Dále uvedl, že OSŽ má návrhy na změny v oblasti KOP, týkající se narovnání nároků některých profesí, respektive zaměstnanců, kteří dělají na jednom pracovišti. Jedním z návrhů je i zkrácení lhůty z 20 let na nižší hranici.

V závěru bodu Informace ze zásadních jednání referoval tajemník PV OSŽ SŽDC Miroslav Maincl o přepružení Břeclavi na dálkové řízení do CDP Přerov k 3. 9. 2018 (více na str. 3).

Představenstvo OSŽ schválilo přiznání jedné dávky z Podpůrného fondu OSŽ poskytnutí právní pomoci zastoupením v řízení před soudem. V rámci bodu Organizační pak vzalo na vědomí či schválilo řadu dokumentů i záměr uspořádat roční vzdělávací kurz pro uvolněné funkcionáře ve spolupráci s Univerzitou Pardubice.

V závěru pak člen Revizní komise OSŽ Miroslav Škoda krátce informoval o činnosti komise. Členové Představenstva OSŽ rovněž vzali na vědomí Zprávu vedoucího výpravy z Regionálního mistrovství USC v tenise a Zprávu z 32. Mezinárodní výstavy výtvarného umění, která se konala ve dnech 11. až 14. 8. 2018 v belgickém Gentu (více na str. 4).



Zrušení pardubického depa je častým tématem debat mezi zaměstnanci. Na snímku Michaela Mareše zcela vlevo předseda ZO OSŽ Jaroslav Příbyl.

Bývalé pardubické depo má být v prosinci zrušeno, odboráři a zaměstnanci dílny jsou proti

Nedovedu si představit, jak rychle budeme schopni zajistit výměnu vozidla příjezdu neschopnosti. Problém nastane i při přesunu mezi Hradcem Králové a Pardubicemi na převážně jednokolejné trati, která je v ranní a odpolední špičce hodně exponovaná. Navíc zaplatíme více na poplatcích za dopravní cestu a na mzdách pro strojvedoucí. Pardubické středisko údržby provádí i opravy lokomotiv pro společnost ČD Cargo, což po přesunu do omezeného prostoru remízy v Hradci Králové bude značně komplikované.

Toto všechno jsou důvody, proč by podle Jaroslava Příbyla, předsedy ZO OSŽ na provozním pracovišti v bývalém depu v Pardubicích, bylo pro dráhu výhodné provozní pracoviště v Pardubicích zachovat. Nehledě na strategickou polohu stávajícího pracoviště „Mrzí mě, že jsme na hlavním tahu, odevšad je to snadno dostupné, a my (jako České dráhy) se této výhody vzdáme a přemístíme to do Hradce Králové,“ říká na adresu chystané reorganizace Jaroslav Příbyl a dodává: „Ano, mohlo by tady těch lidí být méně, ale at' jsou tady aspoň běžné opravy zachovány, aby se například kvůli výměně zdříž nemuselo s motorovým

vozem jezdit až do Hradce Králové!“ Služba, kterou zatím opraváři dělají pro České dráhy v Pardubicích, se musí přestěhovat do Hradce Králové. „Někdo to tak rozhodl, někdo to nařídil,“ krčí Jaroslav Příbyl rameny. A efekt? „Ten nám nikdo zatím neřekl,“ dodává.

Lokomotivní část bývalého pardubického depa dnes tvoří především remíza se šesti prohlídkovými kanály, zde se opravují jak motorové vozy, tak i posunovací mašiny včetně lokomotiv ČD Cargo. Před pardubickou remízou tak nejčastěji stojí Regionovy (814/914) a motorové vozy řady 810, které zajišťují dopravu na tratích v okolí Pardubic. Ale udržují a opravují se tady i lokomotivy řady 731 a motorové jednotky PESA (844). Jak moc se spěchá se zavřením pardubického depa, dokazuje příklad hydraulických zvedáků: „Aniž jsme je použili, už jsou odevzené do České Třebové. Prý je tam příští týden máme jet zaškolit, a to jsme je ještě nestali ani jednou použít. Takhle se hospodář?“ slyším od jednoho z opravářů. „Stály tady půl roku, ještě neproběhla ani revize, ani zatěžovací zkouška, a místo toho se to demontovalo a odvezlo,“ dodal našťávně.

Pardubické opraváře vytočilo i přemalování Regionov, které léta jezdily v barvách Pardubického kraje. „České dráhy na jedné straně chtějí – i zavřením pardubického depa – ušetřit a na druhou stranu utrácí nesmyslně za nátěry (dvouvozevých) Regionov: půlka bude v pardubických barvách (červený pruh) a půlka v barvách kraje Vysočina, a hejtmanovi nevedí. Co víme, tak náter jedné soupravy vyjde na 220 000 Kč,“ diví se Jaroslav Příbyl.

V současnosti má pardubické depo statut „provozního pracoviště“, které se skládá z pracoviště provozu a střediska údržby. Středisko údržby má v inventárim stavu dvacet kolejových vozidel (řad 810, 814/914, 742, dvě motorové jednotky řady 844 jsou inventárně vedeny na středisku údržby v Hradci Králové) a na těchto vozidlech se zde provádějí běžné opravy. Vozidla, která jsou v Pardubicích udržována, zajišťují vozbu především na ramenech Pardubice – Hlinsko (částečně zajíždějí až do Havlíčkova Brodu), Žďárec u Skutče – Polička, Choceň – Litomyšl, Chrudim – Moravany – Holice a Přelouč – Prachovice.

(Pokračování na straně 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Apartmánový dům Orion je ze strany členů OSŽ stále žádaný.“

Hovoříme s MARTINEM VAVREČKOU, místopředsedou OSŽ pro správu majetku

Rok se sešel s rokem a jsme opět na konci letní rekreační sezony. Jaké jste ve vedení OSŽ měli cíle a jak se vám je letos podařilo naplnit? Připomeňme, že OSŽ vlastní pěti rekreačními zařízeními: trojici tříhvězdičkových hotelů (Hotel Ostřív/Šumava, Hotel Lesní chata/Jizerské hory a Hotel Oddech/Krkonoše) a jeden penzion (Penzion Pacifik/Jeseniky) v atraktivních lokalitách českých hor. Výčet rekreačních zařízení doplňuje hotel Skalka v Rajekých Teplicích na Slovensku. Kromě toho OSŽ vlastní i apartmánový dům Orion v Recku.

Na základě předběžných dat, která máme k dispozici, lze konstatovat, že trend roku 2017 – zvýšený zájem o zahraniční rekreace – pokračoval i v letošním roce, alespoň tak to vypadal z pohledu obsazenosti klienty ČD travel v našich rekreačních zařízeních. Podle zpráv z médií lidé letos preferovali pobyt na tuzemských horách, a tak je na zamyšlenou, proč se tato skutečnost nepotvrdila i v případě našich zařízení. Bylo by asi naivní domnívat se, že i po 13 letech fungování budou členové OSŽ preferovat naše rekreační zařízení. Pozitivním faktem na této skutečnosti ale je, že můžeme pozorovat snižující se ekonomickou závislost provozovatelů (náměnců) na skupině klientů ČD travel.

Na druhou stranu se domnívám, že nelze rezignovat na určitou roli těchto zařízení v portfoliu našeho majetku jako segmentu plnění funkce jakéhosi členského benefitu, i přesto, že v době neúspěšných ekonomických podmínek je složi-

té sladit veškeré úhly pohledu – ekonomický, sociální či investiční.

Je také pravda, že lidem už dnes nestačí trávit pobyt na horách jen „výlety se svačinou v batohu“, ale že očekávají zábavu v podobě adrenalinových zážitků spolu s doplňkovými službami různého charakteru.

Ano, toto platí především pro rodiny s dětmi. Tady vidím jako pozitivum blízkost středisek nabízejících tyto služby v našich zařízeních – například hotel Oddech a Pec pod Sněžkou, Lesní chata a Harrachova v neposlední řadě hotel Ostřív, nacházející se v centru Železných Rud. Hotel Skalka na rozdíl od výše uvedených hotelů je nutné posuzovat jinou optikou, protože se jedná o hotel v lázeňské destinaci. I přes mírný pokles počtu rekreačních v letní sezóně 2018 lze rekreaci z pohledu zájmu našich klientů z ČD travel hodnotit pozitivně. Tuto skutečnost přikládáme kvalitním službám, které hotel nabízí. Tento hotel disponuje širokou nabídkou volnočasových aktivit v parku přímo u hotelu, svoji roli hraje i atraktivita lokality samotné. Apartmánový dům Orion je ze strany členů OSŽ stále žádaný, což je jasným důkazem, který opodstatňuje poskytování benefitů ze strany OSŽ vůči členské základně.

Stále platí, že vše podstatné naleznou zájemci na webových stránkách www.rekreaceosz.cz?

Ano, pro základní orientaci v nabídce možností rekreace v našich zařízeních je stránka www.rekreaceosz.cz ideální. Na této webové



stránce jsou uvedena všechna naše zařízení, a to včetně propojení na facebookové stránky, které jsou zřízené pro základní informovanost o akcích aktualitách v daných rekreačních střediscích. Navzdí dlouhodobou snahou je spolupráce s provozovateli rekreačních středisek, kteří nejen nás, ale především všechny klienty informují prostřednictvím facebookových stránek o akcích, které se konají buď přímo v rekreačních střediscích, nebo v jejich blízkosti. Stránky mohou plnit, a myslím si, že i plní, důležitou roli komunikace mezi hotelem a klienty, kde klienti mohou vyjádřit svoji spokojenost nebo nespokojenost formou recenze. Dále klient může na facebooku přidat komentář k fotkám, poslat hotelům fotky anebo tipy na výlet.

(Pokračování na straně 2)



„Apartmánový dům Orion je ze strany členů OSŽ stále žádaný.“

(Pokračování ze strany 1)

Pokud si pamatují dobře, tak v loňském roce jste jako novinku prezentovali tzv. Bonusový program. Letos se, konkrétně v případě hotelu Ostrý, chystá další novinka, a to dotovaný poukaz pro prodloužený víkendový pobyt v měsících říjnu a listopadu. Můžete být ohledně této informace konkrétní?

Pro letošní podzim jsme spolu s kolegy připravili pro členy OSŽ další bonus, kterým sledujeme několik cílů, přičemž mezi ty hlavní patří určitý způsob poděkování lidem za vše, co v rámci OSŽ dělají a na čem se podílejí. Je to určitá forma zvýšení atraktivity členství v OSŽ a v neposlední řadě také propagace tohoto konkrétního zařízení a této lokality. Domnívám se, že toto je jedna z mnoha cest k naplňování cílů ekonomické udržitelnosti a rozvoje daného zařízení. Tato aktivita by se dala přirovnat k provozu apartmánového domu Orion v Řecku, kdy také klienti u této rekreace hradí pouze minimum nákladů souvisejících s provozem. Stabilitní – více než 90% napl-

nění Orionu je podle mého názoru jasným důkazem, že tato cesta je členy pozitivně vnímána, a tudíž jí pokládám za správnou. Konkrétně k akci v hotelu Ostrý mohu uvést, že se jedná o prodloužené víkendy, které začínají 27. 9. 2018 a končí v listopadu (vždy od čtvrtku do neděle). Cena prodlouženého víkendu pro jednu osobu činí 650,- Kč za celý pobyt (včetně snídaní). Při objednání 10 a více osob je cena 600,- Kč za celý pobyt (včetně snídaní). Konkrétní data prodloužených víkendů a bližší informace budou uvedeny na stránkách www.rekreaceos.cz, ale i v letáčích, které najdete v Obzoru. Tímto prosím členy OSŽ: využijte této příležitosti zažít podzimní Šumavu se všemi krásami, které nabízí, a svým zájmem nám dejte vědět, že jednou z mnoha cest, jak klientům poskytovat služby, je i tato správná. Domnívám se, že bez aktivního přístupu vás, členů OSŽ, ke všem aktivitám, o které se s kolegy snažíme, nemá naše práce smysl.

Michael Mareš

Bývalé pardubické depo má být v prosinci zrušeno, odboráři a zaměstnanci dílny jsou proti

(Pokračování ze str. 1)

Po zrušení pardubického provozního pracoviště údržby mají lokomotivy a motorové vozy stát před halou. „Problém ale bude, když se něco pokazí. To pak s každou prkotinou pojedou do Hradce Králové?“ ptá se Jaroslav Příbyl. „Takhle byly drobné závady na lokomotivách vyřešeny na počkání. To znamená: mašiny nevyjedou, nebude obsluha, a doplatí na to sám kraj!“

Zaměstnanci provozního pracoviště v Pardubicích si ještě donedávna mysleli, že když České dráhy nechaly opravit na tzv. České hale střechu, že přejíží. Ale místo opravářů se tam nyní stěhují vyřazené sedačky z revitalizovaných pendolin.

Provozní pracoviště v Pardubicích zaměstnává 153 lidí, z toho na údržbě vozidel pracuje 21 zaměstnanců. Těch především se má rušení týkat. Většina z nich má dojíždět do Hradce Králové. „Například já budu dojíždět z Ústí nad Orlicí do Hradce Králové – místo čtyřiceti minut je to hodina,“ hlásí jeden z nich. „A já uvažuji o předčasné odchodu,“ přiznává další z opravářů. Navíc ti, kdo přejdou do Hradce Králové, si zřejmě pohorší. „Žádné velké zájmy pro zaměstnance tam rozhodně nemají.“

Ale tonoucí se stěbla chytá. Jaroslav Příbyl se

už obrátil (zatím bez odezvy) na hejtmana, oslovil i poslance Kolovratníka, který prý kdysi říkal, že udělá všechno pro to, aby se to tady zachovalo, a ostatně i proto se Jaroslav Příbyl obrátil i na Obzor. Myslíte si, že se to dá ještě zvrátit? ptám se. „Nevím, ale udělám pro to všechno! Pro sebe to nedělám, já už jsem v důchodu, ale pro své členy. Bylo by mi líto, kdyby ti chlapi museli dojíždět za prací do Hradce Králové, zvláště když tady ta práce pro ně je.“

Michael Mareš



Sedačky z pendolin v České hale.

PŘEDSTAVUJEME

Zdeněk Bartoň:

„Dráha mě baví od malička, ale v dělení dep jsme jako odboráři zaspali.“

Není na železnici mnoho zastávek, které by byly tak udržované jako ta ve Stěpánovicích na trati 251. Čistota a pořádek jsou tady samozřejmostí, kvetoucí pelargonie pak jakýmsi bonusem, nemluvě o nástěnkách s informacemi o jízdách vlaků, o životě v obci, či o samotné trati. O zastávku a její okolí se už léta vzorně stará Spolek občanů a přátel obce „Naša dědina“, který vznikl v roce 2010 jako „sdružení rodin s dětmi“.



„Bylo nás asi patnáct, tři čtyři rodiny,“ vzpomíná předseda Spolku Zdeněk Bartoň. „Jako spolek to máme oficiálně povolené ze SŽDC v Praze. Udržujeme i zelené plochy kolem zastávek.“

Zdeněk Bartoň má k zastávce citový vztah. „Naše rodina tady pracovala takřka od začátku dráhy. Můj praděda zde prodával jízdenky, tehdy ještě s kabelou na krku, až do své smrti, pak to hned převzala moje babička – ta tady v letech 1956 až 1989 prodávala jízdenky.“ Zdeněk Bartoň si pamatuje doby, kdy přišel ze školy a musel nejdříve uhlí na zastávku. „Dráha u nás vysypala pětadvacet metrů uhlí: něco bylo pro nás jako deputát, něco do čekárny a do pokladny. Tak jsem babičce vypomáhal,“ směje se. „Víte, mě dráha baví od malička. Byl to pro mě zážitek, když jsem si mohl poprvé sáhnout na ternion, vyzkoušet kompostér. Pamatují si, že když babička doma dělala uzávěrky, jak jsem se jí díval přes rameno. A když se to pak dávalo do vlaku, tak jsem šel s kasou k vlakvedoucímu, vlakvedoucí otevřel posuvné dveře na služební voze a já jsem mu ji tam hrdě položil,“ zasní

se. Pak se zrušila kamna v čekárně a topilo se jenom v pokladně. „Po babičce tady ještě chvíli po revoluci sloužila sousedka, ale pak se výdejny rušily.“

Dávno prý jsou i doby, kdy dráha posílala květiny na výzdobu zastávek vlakem. „Šlo se k vlaku, přijela bedna muškátů. Tak se to tam dalo,“ zavzpomíná Zdeněk Bartoň s tím, že o zastávku se však staral i tehdy, kdy už byla opuštěná. „Sekali jsme například trávu. To víte, na dědině bylo živočichů hodně, tráva se hodila, ale chtěli po mně za to tisícikorunu. To mě rozcílilo, e-mailly mám ještě dodnes schované.“

Zhruba před deseti lety napadlo Zdeněka Bartoň uvést zastávku zase do původního stavu. „Nejprve jsme odstranili graffiti, bylo to posprejované, polepené letáky. Pak jsme vymalovali, zastávku opatřili květinami. Každý den tam s konví chodím zalévat.“

Dnes je díky květinové výzdobě zastávka zase výstavní vstupní branou do obce. „Jsem rád, že to takhle vypadá. Víceméně se o to teď staráme s manželkou sami, máme to podnosem. Ale ze začátku, kdy té práce bylo hodně, tak jsme vyhlásili brigádu. Takhle jsme například sázeli ryngli. Letos poprvé rodila, vynikající ryngle, každý pocestný si tam mohl nabrat,“ vypráví.

Odmalička Zdeněk Bartoň bydlí u dráhy, člověk by si spíše myslel, že volba povolání byla daná, ale rodiče Zdeněka od dráhy zrazovali. „Chtěl jsem být strojvedoucím, ale říkali mi: To jsou svátky, víkendy v práci.“ Proto vystudoval gymnázium, vysokou školu ale nedokončil, tak si aspoň v roce 1998 dodělal průmyslovku (s maturitou) a v roce 2001 nastoupil jako elektromechanik do brněnského depa. V současnosti dělá četaře čtyř elektromechaniků prohlídek MM motorové trakce, předtím asi třináct let pracoval jako elektromechanik motorových lokomotiv na provozním ošetření, a „pod vedením zkušených mazáků“, jak dodává. Od loňska je mistopředsedou ZO OSŽ, druhý volební období navíc vykonává funkci oblastního inspektora BOZP. „Musím ale říct, že jsem teď těžko prožíval období dělení dep. Tady, si myslím, že jsme jako odboráři zaspali,“ uzavírá.

Zastávka Stěpánovice si určitě zaslouží být nominována do soutěže o Nejkrásnější nádraží ČR.

Michael Mareš



Právě dokončená rekonstrukce výpravní budovy železniční stanice Kuřim navázala na modernizaci z roku 2014. Zcela vpravo je dřevěná lamelová stěna oddělující první nástupiště od kolejí.

NAVŠTÍVILIJSME

Kuřim

V Kuřimi (trať 250) v těchto dnech končí rekonstrukce původní výpravní budovy postavené v roce 1952. Od loňského listopadu, kdy stavební práce na budově začaly, se stanice změnila takřka k nepoznání. A dlužno dodat, že jde o rekonstrukce železniční stanice Kuřim k duhu. Některé architektonické prvky, jako například „dřevěná pergola“ na prvním nástupišti (generální projektant rekonstrukce: Ing. Arch. Štěpán Doukoupil – CGArch.cz) nebo variantní řešení protihlukových zdí (nižší/vyšší s prosklenou horní částí, doplněné „kruhy“, které „rozbíjejí“ monolit protihlukových betonových zdí) železniční stanice Kuřim doslova omladily. „Použití dřevěných prvků na podhledy přístřešků vyplynulo z respektování původního materiálového řešení budovy z padesátých let, které chtěl architekt zachovat a z toho vešel i jeho návrh na provedení dělicí stěny na zpevněné ploše mezi budovou a kolejí z dřevěných lamel,“ říká Pavel Tesář, tiskový mluvčí investora – SŽDC.

Rekonstrukce objektu výpravní budovy železniční stanice Kuřim navazuje na již v roce 2014 realizovanou část – stavbu bezbariérových přístupů a zpřístupnění podchodu ze severní části města (tato část stavby byla tehdy provedena v součinnosti města Kuřim, Českých drah a SŽDC). Na to pak navázala SŽDC, která vloni zahájila rekonstrukci samotné výpravní budovy, čímž plynuale navázala na dokončenou modernizaci staniční části.

Stavba (Rekonstrukce výpravní budovy železniční stanice Kuřim, zhotovitel „HSM+ChT – rekonstrukce VB Kuřim“, Hroší stavby Morava, a. s.) zahrnuje i úpravy vnitřních prostor sloužících

pro čekání a odbavení cestujících, tj. nádražní haly a pokladen, dále pak dispoziční úpravy pracovišť a zázemí drážního personálu. Mimo zachování stávající prodejny tiskovin je v nádražní hale vybudován i nový prostor pro doplňkové služby a před dokončením je také vestavba kavárny do prostoru vestibulu, která je realizována nájemníkem v koordinaci se stavbou. Další práce v interiéru souvisejí zejména s obnovou povrchů, instalací inženýrských sítí a technických zařízení objektu.

Vnější vzhled budovy se dotkl zejména provedení nové fasády se zateplením a výměna oken a dveří, což bude mít vliv na optimalizaci hospodaření s energiemi celé budovy. Rekonstrukci rovněž prošla vnější předložená schodiště na uliční straně budovy a zpevněná plocha ze strany od kolejí, včetně přístřešků. Podél budovy na straně ke kolejí bylo instalováno zábradlí a již zmíněná dřevěná lamelová stěna. „Tyto prvky vymezují prostor pro bezpečný pohyb cestujících. Celá rekonstrukce bude stavebně dokončena k 31. 8. 2018, poté musí proběhnout kolaudace, kterou předpokládáme do poloviny září. Následně se budou moci přesunout pokladny a nová hala bude otevřena,“ doplnil Pavel Tesář.

Celková rekonstrukce tohoto rozsahu byla naplánována již v roce 2012, kdy si České dráhy jako tehdejší vlastník nechaly vypracovat projekt. S přechodem budovy do správy SŽDC byl převzat i tento projekt. Celkové náklady na rekonstrukci železniční stanice Kuřim, kterou denně využije v průměru 3230 cestujících, vyšly na 20,5 milionu korun.

Druhým projektem, jehož zhotovitelem jsou společnosti Subterra, a. s., a OHL ŽS Brno, a. s., a který se také dotýká Kuřimi, je zvýšení traťové rychlosti v úseku Kuřim – Tišnov. Předmětem tohoto projektu bylo zvýšení traťové rychlosti, zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy. Součástí stavby je také rekonstrukce nástupišť pro bezbariérový přístup, rekonstrukce podchodu a vybudování informačního systému, což přispěje ke zvýšení jízdního komfortu cestujících. Tato akce byla stavebně dokončena k 30. 6. 2018.

Michael Mareš



Zatím se jízdenky prodávají v provizorní „dřevěné“ přístavbě.

ZE SVĚTA

V Rakousku byl proražen Koralmký tunel

V úterý 14. srpna nastal historický okamžik. Došlo k proražení jižního tubusu Koralmkého tunelu, který spojuje západ Štýrska s Dolními Korutany. Stalo se tak 1200 m pod povrchem. Tento 33 kilometrů dlouhý Koralmký tunel se stane nejdelším v Rakousku. Patří k jádru Koralmské železnice, která má za 5,4 mld. eur propojit Graz a Klagenfurt. Ty jsou dnes vzájemně dostupné oklikou s přestupem v Bruck an der Mur. Stávající jízdní doba činí 3 hodiny, po dokončení 130 km dlouhého Koralmkého železnice jízdní doba klesne pod jednu hodinu. Původně se počítalo se zprovozněním v roce 2024, nyní se hovoří o roce 2026, což se zdůvodňuje obtížnými geologickými poměry.

Pokračují práce také na tunelu (úpatním) Semmering mezi Gloggnitz v Dolním Rakousku a Mürtzuschlag ve Štýrsku. Do provozu byl uveden první ze dvou tunelových vrtacích strojů, které měří 120 metrů a váží 2500 tun. V současnosti je proraženo okolo 3 km, denně se podaří prorazit 4–7 metrů v závislosti na geologických podmínkách. Díky nasazení vrtacích strojů by se mohlo tempo zvýšit až na 15 metrů za den. S dokončením tunelu se počítá rovněž v roce 2026. Celková délka bude činit 27 km a nejvyšší povolená rychlost 230 km/h. Tunel zkrátí cestu z Vídně do Grazu na 1 h a 50 minut ze součas-

ných více než 2,5 hodin. Práce pokračují také na západě země, kde se razí základnový tunel pod Brennerem. I tady je termín dokončení v roce 2026. Půjde o nejdelší tunel vůbec, neboť bude měřit 55 km (dohromady na území Rakouska a Itálie).

Martin Hájek, Pardubice

První vlak Hitachi pro Velkou Británii

Britská First Group objednala pro „TransPennine Express“ 19 dvoudílných motorových jednotek od Hitachi Rail. První jednotky opustily výrobní závod v Japonsku po moři v závěru pololetí. Vlaky by měly být nasazeny do provozu v polovině roku 2019. Jsou určeny pro spojení Manchesteru a Liverpoolu s Leedssem, Yorkem, Newcastlem a Edinburgem přes pohoří Pennine. Vlaky ř. 802 nesou název „Nova 1“, mají maximální rychlost 140 mph (225 km/h). Trans Pennine Express kromě toho objednal u CAF 12 pětidílných elektrických IC jednotek (řada 397/ Nova 2) a 13 pětidílných jednotek s pohonem lokomotivou (Nova 3).

Ze Schweizer Eisenbahn-Revue International, 6/2018, zpracoval –sh–

Siemens má novou koncepci

Po Německu začal za účelem testování v 1. pololetí jezdit nový osobní vůz v modro-bílo-

VŠIMLI JSME SI

● **NOMINACE** do již 12. ročníku soutěže o Nejkrásnější nádraží České republiky bylo možné posílat do 9. 9. 2018. Následně odborná porota vybere 10 finalistů, kteří se utkají o přízeň v hlasování u široké veřejnosti. Termín zahájení hlasování bude včas vyhlášen, hlasování potrvá tradičně do 10. 10. 2018. Slavnostní vyhlášení vítěze proběhne v pátek 9. 11. 2018. Do soutěže je aktuálně přihlášeno 22 nádraží a zastávek.

● **NA VELMI DOBRÉ ÚROVNI** je nádražní bufet v Plasích, jenž je denně otevřen od brzkých dopoledních hodin až do pozdního večera. Ve stylovém interiéru jsou umístěny různé železniční předměty. Je tu celkem široká nabídka studené kuchyně a nápojů.



● **VÝPRVNÍ BUDOVA** žst. Strakonice prošla v loňském roce zásadní rekonstrukcí. Nyní zde probíhá výstavba moderního zastřešeného autobusového terminálu v hodnotě 60 milionů Kč, jenž bude těsně navazovat na železniční stanici. V rámci této stavby se dočká revitalizace celý přilehlý areál o ploše sedmi hektarů, kde vzniknou nové pěší komunikace, odpočinkové zóny a vegetační plochy s vysázenou zelení. Investorem tohoto projektu, jenž je spolufinancován Evropskou unií (Integrovaný regionální operační program) je ČSAD Sitrans. Zcela hotovo by mělo být v listopadu letošního roku. Snímek z 21. 7. 2018 Tomáš Martinek.



● **V SOUČASNÉ DOBĚ** probíhá celková revitalizace 34 km dlouhé regionální tratě SŽDC D3 114 Louny – Lovosice v hodnotě 1 489 734 698 Kč, započatá v březnu letošního roku, jež je částečně spolufinancována z Fondu soudržnosti EU. Stavební práce spočívají v rekonstrukci železničního podkru a svršku za účelem zvýšení traťové rychlosti, zabezpečení železničních přejezdů, výstavbě bezbariérových nástupišť ve zdejších železničních stanicích a zastávkách a v neposlední řadě v instalaci nového zabezpečovacího zařízení třetí kategorie, jehož prostřednictvím bude trať dálkově řízena. Železniční most přihradové konstrukce přes řeku Ohři v km 11,6 u Koštic nad Ohří (na snímku) se však v rámci této stavby nerealizuje, poněvadž se jeho rekonstrukce připravuje jako samostatná stavba, jež by měla být provedena až po skončení právě probíhající zmiňované investiční akce. Snímek Tomáš Martinek.

● **Z VÍDNĚ DO MĚLNÍKA** se přesunula 4. a 5. září rakouská historická tramvaj typu E1. Přesun sice absolvovala na kolejkách, ale tentokrát byly jen pár metrů dlouhé a zabudované do podlahy speciálního přívěsu tahače přepravní firmy. Byl zvolen noční přesun, aby náklad co možná nejméně blokoval běžný provoz. Jen tramvaj samotná má totiž rozměry 20,3 x 3,6 x 2,5 metru a váží 25 tun. S tahačem a návěsem je to ale už 29,5 metru a 71 tun. Tramvaj bude jednou z atrakcí stálé expozice Království železnic (Königreich der Eisenbahnen), jejíž otevření je plánováno v prosinci 2019 v populárním vídeňském zábavním parku Prater.

Deutsche Bahn ztrácí podíly na trhu

Soukromníci v loňském roce opět zvýšili podíl železniční dopravy na trhu na úkor národního dopravce Deutsche Bahn (DB). Vyplývá to ze zprávy koncernu za rok 2017, jak sdělily noviny „Handelsblatt“. Tak například v nákladní dopravě za posledních 5 let klesl podíl nákladní dopravy DB ze 75 % na cca 60 % (48,8 mld. tunokm). Koncern pak sděluje, že dopravní výkonnost nákladní dopravy oproti roku 2016 díky konjunktuře vzrostla o +1,8 %. Dle údajů Spolkového statistického úřadu se podíl železnice (a tím z toho vychází i DB) na nákladní dopravě zvýšil ze 17,4 % v roce 2016 na 19 % v roce 2017. Konečná čísla za rok 2016 však bude mít Spolkový statistický úřad až v říjnu t. r.

Z Transportweb, 11. 7. 2018, zpracoval –sh–

Obzor č. 35 – 6. 9. 1993

Na první stránce je otištěn rozhovor se zmočením vlády ČR pro řízení Českých drah Ing. Emanuel Šípem, přízviskem myšlenky oživení dopravní cesty. To by mělo podle jeho názoru umožnit průhledné finanční toky mezi divizemi i působení jiných dopravců na dráze. Počítalo se s tím, že dopravní cestu budou využívat i zahraniční železnice.

Obzor dále informuje o společném jednání zástupců odborových svazů na železnici k otázce jízdních výhod. Účastníci se dohodli na společném postupu a projevil jednoznačný nesouhlas s návrhem ministerstva dopravy, aby rodinní příslušníci pracovníků ČD platili jízdné ve výši 50 %.

Rubrika „Co se děje v ústředí“ dále přináší informace o poradě zástupců železničních odborových centrál Rakouska, Německa, ČR, Maďarska, Slovenska a Slovinska, která proběhla v srpnu ve Vídni. Srovnává se zde situace na železnici v jednotlivých zemích. Zástupce z Rakouska vyslovil obavu z toho, že laciné pracovní síly ze země východu budou v případě otevření dopravní cesty využívány na úkor rakouských železničářů. Dále mimo jiné uvedl, že Rakušané proto budou žádat, aby dříve, než dojde ke změnám, se platy všech železničářů dostaly na

stejnou úroveň, či aby se k ní aspoň přiblížily.

Obzor č. 36 – 13. 9. 1993

Na první straně najdeme krátký rozhovor s předsedou OSŽ Zdeňkem Škopem na téma restrukturizace na železnici. „Aby železnice mohly obstát v konkurenčním boji s ostatními dopravami, rozhodně musí přistoupit k radikální změně. První krok, který byl u nás učiněn oddělením dopravní cesty, je analogický s tím, co probíhá v Evropě,“ řekl Zdeňěk Škop. Vyjádřil se i k chystanému propouštění pracovníků: „Jestliže chceme, aby železničáři někdy v budoucnu měli slušné platy, musíme počítat s tím, že železnice uživi jen určitý počet lidí.“

Jak informuje rubrika „Co se děje v ústředí“, zástupci OSŽ jednali s ministrem dopravy Janem Stránským o zaměstnaneckém jízdném, o dopadech privatizace na zaměstnance a o oddělení železniční policie od ČD. Ve všech otázkách se jim dostalo pouze příslibu, že se jimi ministr bude zabývat. „Změny postrádají koncepci,“ upozorňuje článek z pera člena redakce na nedořešené aspekty „živé dopravní cesty“. „Uvažované změny postrádají koncepci a jsou spíše jakýmsi pokusem, který nemusí dobře dopadnout,“ říká autor. —3—

Šetříme, ať to stojí, co to stojí

Chudák občan má smůlu. Moc informací o věcech, které ho zajímají a týkají se ho, nemá. A kde je získat, neví. Politici i úředníci jsou na slova skoupí a tak se lze chytat jen některých kusých informací ze sdělovacích prostředků.

Již více než 30 let je požadavek na síťové celostátní jízdenky pro veřejnou dopravu a nikde nic (pochvalu si zaslouží aspoň České dráhy za svou IN 100, která však ze zcela nepochopitelných důvodů neplatí povinně i u soukromých dopravců jezdících za dotace – tedy úhradu dopravních nákladů – tedy v celé ČR). Ideologové nám vtloukají do hlavy, jak jen konkurence mnoha dopravců vybuduje dopravní ráj, zejména na železnici, a jak nám pak bude dobře a všichni ušetříme. Jen nějak se nelze dopátrat, jak nám to ti odpovědní připraví a co nás čeká. A právě z té přehřelé nedostatečných informací jdou spíš na jednoho mráčky.

Ministerstvo dopravy (MD) chystá (snad konečně) jednotný celostátní tarif. Jenže informace, které kolem toho pronikly, jsou zvláštní. Na jeho vytvoření má stát údajně „pouhých“ 200 mil. Kč a pro cestujícího má přinést nevýhodné tarifní podmínky – čili zdražení – a jeho dokončení je ve hvězdách. To opravdu tuhle úsměv na rtech a vyvolává pochybnosti o soudnosti těch, co toto tvoří, stejně tak o smysluplnosti dopravní koncepce v zemi, natož o povinnosti chovat se dle zásad řádného hospodáře. Proč? Je např. všeobecně známo, že zde máme již nějaké SPPO a tarif TR 10, který používají České dráhy. A celkem bez problémů. A protože jde o podnik vlastněný námi (tedy státem), neměl by být problém tyto předpisy použít jako základ pro nový celostátní tarif. Čili stačí jen trochu upravit, opráší, dostat tam i tu síťovost, tedy i celostátní síťové jízdenky, a postupně do toho zahrnout i linkové autobusy, navazující na kolejovou síť a MHD. A máme to. Vše by připravili v krátké době – ve své pracovní náplni – odpovědní odborníci MD (nebo že by tam takoví nebyli?) a za plat, který tam za svou práci pobírají. Nakonec pomoci by mohly i ty České dráhy. Pak už není problém takový dokument nazvat příslušným názvem, nechat ho schválit a určit ho jako závazný pro všechny dopravce, kteří by se ucházeli o zajišťování dopravní obsluhy území ČR – tedy v rámci dotované dopravy. Ti, kteří by jezdili pouze jako předmět svého podnikání se ziskem, by to respektovat nemuseli, ale také by neměli pak mít nárok na jakékoli úlevy, dotace apod.

Už slyším, jak to nejde, jak je vše složité, ale současné dění připomíná spíš snahu vyhovět něčím požadavkům než vytvořit objektivní dokument, výhodný pro občany (nakonec to vzbuzuje i podezření, zda náhodou ta nevýhodnost a zdražení není proto, aby další dopravci měli nějaký ten zisk – takže opravdu jsou pak levnější?). Ono se zapomíná na to, že potřebujeme z řady důvodů dostat co nejvíce lidíček – cestujících do veřejné, ale zejména do kolejové dopravy všude, kde to jde. A tomu musí odpovídat dostupný a přijatelný tarif – čili ceny, samozřejmě jednoduché cestování, pro což např. síťová jízdenka je to nejlepší. Ale na MD a ve vládě to tak asi nevidí, stejně jako někteří soukromí dopravci. A tak se nezbývá ptát, co a proč roz-

hoduje. Úředníci i politici jsou tu od toho, aby pro občany vykonávali servis, služba a to smysluplné a výhodné. Jinak jsou nám na nic.

No a aby toho nebylo málo, stačí odpovědně upozornit na to, že např. ve Švýcarsku systém jednotného a celkem výhodného tarifu v celostátní dopravě dávno funguje, dopravců jsou tam mraky a cestující o tom ani neví. Jen jezdí, na jednu jízdenku, i na tu síťovou, za ceny na jejich příjmy velmi výhodné. A také tam nemají pak problémy s vytížením vlaků, ani nárazných autobusových linek a intervaly jsou tam běžně půlhodinové i kratší. Ale tady se to jaksi nechce vidět, natož si zjistit, jak to tam funguje a převést to na naše podmínky. Proč asi? Kdo to ví?

Ing. Antonín Minařík

Špatná zpráva pro obdivovatele historické železniční architektury

Další budovu, kterou hodlá SŽDC po roce 2020 zbořit, je historická budova České transverzální dráhy, výpravní budova žst. Jihlava město. Nejprve byla na budově léta zanedbávána základní údržba, všechny byty byly opuštěny nájemníky, restaurace byla zrušena již dávno, naposledy bylo zrušeno i občerstvení z boku budovy. Litinové sloupky viděly nátěr možná naposledy za Hitlera (ano, Jihlava patřila jako německé město v letech 1938–1945 přímo k Říši). A to i přesto, že na Jihlavu město směřují kroky spousty lidí vyhledávající železniční spojení,

nedávno bylo revitalizováno z evropských peněz přednádražní parkoviště a točna městského autobusu. Trolejbus k budově nezajíždí, neboť trolejové vedení k budově neexistuje, ač je na zastávce i symbol trolejbusu(!).

Boření historických budov má v Jihlavě jakousi tradici, v polovině 70. let 20. století byl na gotickém náměstí zbořen špalíček, podobný jako ten v Chebu, k němuž do roku 1948 jezdila i městská úzkokolejová dráha – tramvaj od žst. Jihlava (dříve Severozápadního nádraží).

Martin Kubík



Průčelí budovy Jihlava město zdobí dosud obtisk znaku rudé hvězdy, že by i proto šla budova jako prokletá k zemi?!

Dobrá strategie?

Určité skupiny obyvatelstva mají od 1. 9. 2018 75procentní slevu na veřejnou dopravu. Někteří dopravci, jako například Jančura, k tomu přistupují tak, že když si dnes (psáno v srpnu, pozn. red.) koupíte jízdenku na termín 1. září a později, zaplatíte tu 25procentní cenu a už se o nic nestaráte. Jsem už zase (od roku 2013) zákazníkem Českých drah a dost mi vadí, že když si jízdenku ČD na 1. září na internetu koupím třeba dnes, že zaplatím cenu podle tarifu (tedy podle mé In Karty) a pokud si vzpomenu, že chci slevu, tak 1. září 15 minut před nastoupením cesty mohu v předprodeji zakoupenou jízdenku vrátit a koupit si novou, už zlevněnou. To je správný postup pro mne

podle tiskového mluvčího ČD ze dne 4. 8. 2018. Mám naplánovanou cestu na 1. září do Kynšperka nad Ohří a abych tam byl na akci 15 min, tak potřebuji odjet ze zastávky vzdálené 15 minut od mého bydliště ve 4.02 hodin. Abych si zajistil místo u okénka s výhledem na Vltavu a pak na Labe, tak si jízdenku s místenkou obstarám na ČD e-shopu v předstihu, pak dne 1. 9., vstanu ve 3.15 h, místo čistění zubů vrátím na e-shopu jízdenku, přijdu i o místenku, zakoupím si novou (zlevněnou) jízdenku, místo u okénka v nekupátkovém voze může být obsazené.

Tak si říkám, mám já to zapotřebí? ČD jistě postupují v souladu se zákonem, ale v souladu s voláním profesora Zelho ze známé povídky Šimka a Grossmanna: „ČD nedá slevo cestujícímu zadarmo“ nutí cestujícího k administrativní onanii (omlouvám se za výraz). Myslel jsem si, že za 30 let se na Generálnímu ředitelství naučí zásadám tržního hospodářství, ale nenaučili se. Je jim asi jedno, že pár lidí docela naštvou, tomu by se přece měli poskytovatelé služeb snažit vyhnout, ne?

Petr Rádl

Vyjádření mluvčího ČD

České dráhy v souvislosti se zavedením „státních“ slev pro žáky, studenty a seniory aplikují zavedení a mezinárodně obvyklý systém prodeje jízdenek podle aktuálních platných tarifů. Tento systém je pro zákazníka vždy výhodnější, protože mu umožňuje cestovat vždy za levnější jízdné. Pokud dojde ke zlevnění jízdného v důsledku zavedení nové slevy jako v současném případě, má možnost původní jízdenku vrátit a koupit novou levnější. Pokud dojde ke zvýšení jízdného, má možnost až do poslední chvíle zakoupit jízdenku v předprodeji za desítky dní dopředu za nižší jízdné. V případě zahájení předprodeje jízdenek 2 měsíce předem za nové ceny, jak navrhuje pan Rádl, by lidé o tuto výhodu levnějšího cestování přišli. Kvůli levnějšímu jízdnému také nemusí vstávat dřív a věnovat se vracení jízdenky na poslední chvíli. Pokud zákazník ví, že budou v prodeji levnější jízdenky, což se ví od jara, je zbytečné jízdenku dopředu kupovat. Pokud jí ale přece jen koupil, může jízdenku vrátit kdykoliv, nejspíše však 15 minut před odjezdem vlaku. Je tedy hloupé vracet jízdenku tak časně ráno, když mám málo času, když ji mohu v klidu, bez komplikací a stresu vrátit už o den dřív a ráno si jen pohodlně koupit jízdenku novou se slevou. To ani v eshopu ani u pokladny v časných ranních hodinách nezabere příliš mnoho času.

Petr Stáhlavský, GR ČD, a. s.

Dlouhý boj za udržení místního řízení železniční stanice Břeclav skončil

Přes snahu provozních zaměstnanců OSŽ na všech úrovních, ale i různých složek řízení SŽDC, došlo v pondělí 3. 9. 2018, přesně ve 14 hodin a 14 minut, k přepojení železniční stanice Břeclav na dálkové řízení z CDP Přerov.

Nezbývá než věřit, že tento krok bude krokem správným a oprávněným. Jen čas prověří, jestli dálkové řízení je to pravé i pro velké, uzlové či přechodové stanice.

O komplikovanosti řízení tak složitého uzlu jako je Břeclav, bylo napsáno více než dost. Diskuse na různých úrovních nejde ani spočítat. Takže nezbývá než upřímně poděkovat

všem zaměstnancům, kteří se kdy podíleli na bezesporu bezproblémovém řízení železniční stanice Břeclav.

Zároveň mám i jedno neskrupné přání. Přeji všem, kteří se nově podílejí na dálkovém řízení, aby jejich práce byla hodnocena jak ze strany dopravců, udržujících zaměstnanců, i pracovníků všech externích firem, stejně tak dobře jako tomu bylo doposud.

Miroslav Maincl,
tajemník PV OSŽ SŽDC
a dlouholetý výpravník stanice Břeclav

PORADNA BOZP

Kdo židli má, bydlí...

...každý, kdo bydlí, má starostlív. V práci se cítit jako doma a bezstarostně je jistě úžasná představa a pokud bychom se stejným nadšením jako domů běželi i do práce, byli bychom ideálem každého zaměstnavatele. Pro dnešní „okénko bezpečáka“ jsem si vypůjčila kousek textu Jiřího Suchého a nyní společně zahájíme pátrání, na jehož konci budeme mít (doufám) malinko jasněji o správném vzhledu a vybavení pracoviště.

Elektrohejblátka, křesílka a kanapíčka, na pracoviště námi přinesená, jistě vytožený pocit klidu a bezpečí dodávají a některá pracoviště díky tomu vyžadují trochu jako lechce opotřebovaný obývací, ale na druhé straně mnohdy tím zcela zakrývají skutečnost, že zaměstnavatel, ať už úmyslně nebo náhodou, neplní svoje povinnosti. Tedy vězte, že i pracoviště má svoji „štábní kulturu“, kterou by obě strany měly akceptovat a my začneme rovnou tou méně populární částí.

Pokud nahlédneme do oblíbeného zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, tak zjistíme, že podle § 101 je „zaměstnavatel povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení jejich života a zdraví“ a péče o tuto oblast je „nedílnou a rovnocennou součástí pracovních povinností vedoucích zaměstnanců na všech stupních řízení“. Dále, podle § 102, je zaměstnavatel také povinen „vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky“. Povinnost chránit vás je i zde zcela na straně zaměstnavatele a je určité pochopitelné, že právě proto vám nemůže tolerovat žádná z vybavení, které si na pracoviště přineseme z domova – pokud ano, tak tím přebírá odpovědnost za jeho stav, způsob používání, kontroly a revize.

A teď jedeme dál. V místě určeném pro trvalou práci musíme naměřit volnou podlahovou plochu nejméně 2 m² (celkem 12 m² pro administrativní zaměstnance, pro zaměstnance vykonávající fyzickou práci více), která nesmí být v žádném místě zúžena (trvale) pod 1 m. Pracovní místo musí mít také odpovídající osvětlení (denní, umělé nebo sdružené), teplotu a přirozené (okno) nebo nucené větrání. Nemá vaše podlaha nějaké viditelné vady (trhliny, rhy, vlny)? Ani to podle normy nesmí být. Můžete regulovat topení? I na to legislativa pamatuje.

Chlazení pracoviště závisí na druhu práce (energetickém výdeji), o teplotách na pracovišti a ochranných nápojích jsme si již něco málo řekli v některém z minulých čísel Obzoru. Vaše pracoviště také musí být zásobováno pitnou vodou (pro potřeby pití a zajištění předlékařské pomoci) a teplou tekoucí vodou pro osobní hygienu. Jestliže máte přidělený pracovní oděv, máte mít šatnu. Montérky = automaticky dvojskříňka. Tam, kde je firemní ošacení (stejnokroj), musí být alespoň šatní skříňka, a tam, kde se nepoužívá pracovní oděv nebo obuv, musí být vyčleněn prostor pro jeho ukládání. Šatna se dále vybavuje lavičou nebo jiným sedacím nábytkem a musí mít snadno omyvatelnou podlahu.

Dále máte mít k dispozici umyvárnu nebo dostatečný počet umyvadel s tekoucí teplou vodou, a pokud se při práci komplet ušpiníte, tak i sprchu. WC od pracoviště nesmí být vzdáleno více než 120 m, při ztíženém přístupu (terén,

schody) více než 75 m. Suchý nebo chemický záchod nelze zřizovat na trvalém pracovišti (teď se někdo nejspíš při čtení rozesmál, protože ne všude mezi kolejemi je v roce 2018 kanalizace a náprava se blíží snečím tempem) a 1 WC stačí pro deset žen nebo mužů.

Místnost pro odpočinek musí být dostatečně velká, větraná, osvětlena denním světlem a vytápěna nejméně na 20°C. V ní má být rozhodně sedací nábytek s opěrkami zad a stoly tak, aby jejich počet odpovídal počtu zaměstnanců nejpočetnější zastoupené směny. Pokud místnost má sloužit i pro konzumaci jídla, musí mít v dostatečném množství zajištěnou tekoucí pitnou a teplou vodu a umyvadlo, kuchyňský dřez, také něco na ohřívání jídla a lednici.

Legislativa pamatuje i na pracoviště kancelářských myšek a myšáků, pokladnic a dalších osob, které obvykle nepotkáváte v kolejisti – „výška pracovní plochy stolu musí odpovídat tělesným rozměrům, pracovní poloze, hmotnosti předmětů a břemenům, se kterými se manipuluje, a zrakové náročnosti“. Pokud při práci sedí, optimální výška pracovní roviny nad „židli“ je u mužů 220 – 310 mm, u žen 210 – 300 mm. Základní výška sedáku nad podlahou je 400 – 500 mm. Židle musí být stabilní, musí umožňovat snadné seřízení výšky sedáku a sklonu zádožné opěrky, prostor pro nohy musí umožňovat pohyb nohou vpřed a do stran. Jestliže na stole stojí firemní počítač, tak si pamatujte, že monitor musí „dobře ukazovat“ (tedy žádné proužky, kmitání a šed), a musí umožňovat nastavení polohy a technických parametrů podle vaší potřeby. Vzdálenost obrazovky od očí pro obvyklou práci nesmí být menší než 400 mm a pokud v ní při práci vidíte i okno, lampičku nebo cokoli rušivého, tak je to taky špatné a požádejte o její přemístění. Klávesnice musí být při trvalé práci oddělena od obrazovky, aby umožnila zvolit nejnižší pracovní polohu, a znaky na ní musí být dobře čitelné. A co je velmi důležité – volná plocha mezi předním okrajem desky stolu a spodní hranou klávesnice musí umožňovat otevření rukou i zápeští. Samotný stůl by měl mít takový rozměr, aby bylo možné proměnlivě uspořádat obrazovku, klávesnici a dalšího zařízení. Při práci s myší je dobré využívat gelovou podložku pod zápěstí jako prevenci proti vzniku tenisového lokte a vzniku syndromu karpálního tunelu.

A také ještě nesmíme zapomenout na malování a úklid. Tam, kde je zdrojem „svinčíku“ technologie, musí se uklízet denně, na ostatních místech podle harmonogramu zaměstnavatele. Stejně tak je to s malováním – provádí se podle plánu údržby. Převedení do češtiny – pracoviště má mít takový rozměr, abychom se na ně vešli, aby nás neustále nebolelo za krkem a záda, aby nikdo nevěděl, co je to „karpál“ a abychom si nekupovali každý rok silnější brýle a po návratu domů jsme se mohli věnovat i svým koníčkům, a ne běhat po rehabilitacích.

Všechny podrobnosti, které vás zajímají, jsou v normách nebo volně dostupné na internetu (www.zakonyprolidi.cz – např. NV č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, NV č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí).

Dana Žáková, odd. BOZP OSŽ-Ú

Janov u Rakovníka s poznámkou na věčné časy a nikdy jinak!

Stále se v médiích objevuje (naposledy i na internetových stránkách OSŽ), že tu či onde bude zřízená nová železniční zastávka. Kuriózním „českým železničním ležákem“ je však zastávka Janov u Rakovníka na trati 126 Rakovník – Louny – Most. Tato zastávka byla uvedena již v jízdním řádu před dvaceti (!) lety s poznámkou: „zastávka otevřena ode dne vyhlášení“, že se nestačila zprovoznit ani po dobu, kdy v té vesnici vyrostla již další generace občanů, je snad světovým železničním prvenstvím v neschopnosti kohosi – je to obec, kraj, SŽDC, nebo to svedeme jako vždy, když se něco nepovede, na vzdálenou Prahu či ještě vzdálenější Brusel? Jestli o tom někdo kompetentní něco ví, ať dá vědět. V návrhu jízdního řádu 2019 se objevil Janov opět s poznámkou v „žakovské knížce“ nezbedníka, který nechce nikdy dospět a pořád propadá v propadlišti času.

Martin Kubík

Revitalizace, po které zmizí zastávka

Většinou se cestující na tratích po revitalizaci mohou těšit na zcela nové zastávky, nebo zastávky v nových polohách. Revitalizace trati Týniště nad Orlicí – Broumov však znamená definitivní konec zastávky Vrchoviny mezi stanicemi Nové Město nad Metují a Václavice, po které od jejího zrušení v roce 2005 zůstalo, už jen nástupiště, které bude v rámci revitalizace zlikvidováno. Definitivně tím končí naděje, ve kterou doufali někteří z bývalých cestujících, kdy si v roce 2008 na obecních webových stránkách připomínali 125 let od zřízení vlakové zastávky.

Martin Kalousek



Revitalizace trati Týniště nad Orlicí – Broumov znamená konec zastávky Vrchoviny.



Na horizontu za Stříbrným šípem je jediná pevná stěna, které tvořily II. linii čs. pohraničního opevnění z let 1936–38.

Stříbrný šíp u Měcholup

V neděli 26. 8. měli příznivci naší železnice opět vzácnou příležitost svázat se s legendou ČSD a Českých drah, s motorovým vozem M 260.001 z roku 1939 – „Stříbrným šípem“.

Jak lomnická lokálka k rychlíku přišla

Rychlík začal jezdit přes Lomnici nad Popelkou před 70 lety docela náhodou. Původně byl veden po hlavní trati z Trutnova přes Novou Paku, Ostroměř, Jičín, Nymburk do Prahy a zpět. Právě v roce 1948 se začal opravovat novopacký tunel a cestující mezi Lázněmi Bělouhrad a Novou Pakou převážely autobusy. To bylo terčem kritiky pasažérů, a proto byla hledána náhradní odklonová trasa vlaku, aby se nemuselo přestupovat. Tehdejší lomnický náčelník stanice, vrchní inspektor Bohumil Babel, prosadil zkušební jízdu motorového vozu „Modrý šíp“ i po místní dráze mezi Starou Pakou a Libuní, ta proběhla úspěšně. Od 22. srpna jezdil přímý vlak spojující Krkonoše s Prahou přes Lomnici nad Popelkou, kde ho první den večer přivítala za doprovodu dechové hudby spousta lidí, zvědavá, jak si vlak poradí se sklony 32 promile.

Spojení bylo Lomničany tak oblíbeno, že i po zprovoznění tunelu se nechtěli přímého spojení s hlavním městem vzdát. Československé státní dráhy tedy zavedly vlaky dva, Vrchlabí – Praha a zpět přes Lomnici n. Pop. a Trutnov – Praha a zpět přes Novou Paku a Chlumec. Později zůstal jen jeden rychlík „Krkonoš“. Měl dvě ramena, ta se v Jičíně spojovala a večer při cestě z Prahy do Trutnova rozpojovala, aby se zase ve Staré Pace setkala. S touto „procedurou“ souvisí nejčastější „veselé historky“ z jízdy tímto oblíbeným spojem, kdy Lomničáci při cestě z Prahy nastoupili do nesprávného vozu a průvodčí je na to neupozornil. Z Jičína pouze první vůz pokračoval přes Lomnici a konec soupravy „couval“ na opačnou stranu přes Lázně Bělouhrad ke Staré Pace, ze které se tehdy našťástí ještě dalo ten večer do Lomnice dojet.

Zpočátku vlak vozily dva předválečné Modré šípy, ve dnech silné frekvence pak souprava s parní lokomotivou. Ty později vystřídaly zánovní vozy řady M262. V osmdesátých a devadesátých letech vozbu zajišťovalo libeříské depo vysloužilými motory z Vídnobony řady M296.1. Koncem devadesátých let byl spoj „vylepšován“ trutnovská část jezdila přes Chlumec, spojování a dělení probíhalo v Nymburce, lokálkové rameno, výchozí z Rakovníka jezdilo mezi Jičínem a Starou Pakou jako osobní vlak a bylo zrušeno v roce 2002.

K připomenutí „nedožitého“ 70. výročí zavedení tohoto vlaku objednávalo Město Lomnice nad Popelkou na pátek 28. 9. jízdu motorového vozu „Stříbrný šíp“. Z Prahy odjel kolem 8. hodiny, Nymburk hl. 9.00, Jičín 10.00, na Ostroměř a Starou Paku do Lomnice a zpět odjel po 16. hodině. Jako podpora tradičního „Setkání občanů“ na Alainově věži (poblíž zastávky Kyje u Jičína) Zajede ještě z Lomnice n. Pop. do Rovenska pod Troskami a zpět a ještě do Libuně a zpět. Bližší informace budou na stánkách www.lomnice-nadpopelkou.cz.

Kamil Brož

Záskok

Z důvodu dlouhodobého sucha (navzdory pátečnímu dešti), vypravil se v sobotu 25. 8. na cestu z Děčína na „Císařský den“ do Kadaně „Brejlovec“ T 478.3001. V čele zvláštního vlaku nahradil tak toho dne původně plánovanou parní lokomotivu 475.179 „Slechtičnu“. Děčínská parní mašinka Líza má totiž cestu z Děčína na tyto slavnosti do Kadaně již několik let takřka „v popisu práce“. Po dlouhé době tak letos příznivci páry mamě vyhlíželi na všech nácestných stanicích, až se v dále objeví kouř z lokomotivního komína a uslyší známý zvuk parní píšťaly.

Zvláštní vlak v čele „Brejlovcem“, jedoucí po „nulté koleji“ na „koridoru“ mezi Bilinou a odbočkou České Zlatníky, jsme fotili kousek pod horou Bo-



Parní vláček na Kolečovce u zastávky Chrástany v čele s mašinkou 354.7152 „Sedma“. Je sobota 18. 8., 14.30 h.

něná dne 15. 9. 1883), ožívá tak po dobu letních prázdnin víkendovým provozem. Ten se letos omezil pouze na soboty. V tyto dny se na 12 km dlouhou trať vypravily vždy dva páry vlaků s odjezdem z Lužné u Rakovníka v 9.52 a 13.52 h.

Výletníci se mohli s vláčkem svázat až na konečnou v Kolečovicích a při zpáteční cestě navštívit na vlečce v Kněževesi výstavu historických vozidel Klubu historie kolejové dopravy, neboť parní vláček měl zde ve stanici hodinový pobyt. Pomalu již samozřejmostí je před jízdou, či po návratu do Lužné návštěva zdejší zajímavé expozice v ČD Železničním muzeu.

A. K. Kýzl

FISAIC – výtvarníci vystavovali v Gentu

32. mezinárodní výstava výtvarného umění proběhla ve dnech 11.–14. 8. 2018 v belgickém Gentu. V příjezdový den večer proběhlo zasedání mezinárodní technické komise FISAIC pro výtvarné umění, které vedl její prezident Charles Chiers z Belgie, za ČR se jednání zúčastnila Jarmila Šmerhová a Jana Čablíková. Projednávala se účast na výstavě, vzniklé chyby při zaslání děl a návrhy změn do reglementu. Charles Chiers rovněž přečetl dopis od Pavla Hladíka, člena mezinárodní technické komise, který podal demisi ze zdravotních důvodů. Místo něj byla do této funkce navržena a odsouhlasena Jarmila Šmerhová.

Účastníci (asi 45 z 8 zemí) této mezinárodní výstavy měli připravený zajímavý program – prohlídka města s průvodcem, výlet lodí po řece Lys nebo přijetí a přivítání na městské radnici. Výstava výtvarných děl byla uspořádána v kostele „Velké Begináže Saint-Amandsberg“, kde bylo vystaveno 203 výtvarných děl z Belgie, Německa, Rakouska, Francie, Chorvatska, Rumunska, ČR a Švýcarska.

V pondělí odpoledne byly v kostele předány medaile a diplomy za oceněná díla, které vybrala odborná porota. Ocenění předával zástupce FISAIC – Kurt Neuwirth z Rakouska. Z našich malířů obdržel stříbrnou medaili (kategorie B4 – smíšená technika) Karel Pašek za obraz „Podmořský útes“ a diplom za 5. místo (kategorie B5 – kresba) Stanislav Čajka za obraz „Jeseníky IV“.

Večer byl uspořádán galavečer v historickém sklepení hotelu, k tanci hrála živá hudba.

Akce byla všemi účastníky hodnocena velmi kladně – výstava v prostoru kostela působila

A. K. Kýzl

Z letního koloritu na Rakovnicku

K nezaměnitelnému letnímu koloritu na Rakovnicku patří již neodmyslitelně (vedle dozrávajících chmelových šišek na četných okolních chmelnicích) nostalgický provoz na kolejích, vedoucích z Krupé (SŽDC č. 124) do Kolečovic. Tato trať, původně určená k dopravě cukrové řepy do cukrovaru v Kolečovicích (zprovo-

Jako každý rok, vypravili jsme se i letos ke kolejm Kolečovky s fotografickou kamerou. V čele vláčku jsme (navzdory parnému létu) zastihli parní mašinku 354.7152, které se předzdvívá „Sedma“.

Tak příští rok opět na Kolečovce na viděnou, vážení.

A. K. Kýzl



originálně, ubytování a stravování bylo zajištěno na vysoké úrovni, rovněž program byl zajímavý.

33. mezinárodní výstava výtvarného umění FISAIC se má konat v Chorvatsku, ve Vukovaru. Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice CZS FISAIC



Výtvarníci ČZS FISAIC v Gentu: zleva J. Čablíková, K. Pašek, L. Kubásková, J. Šmerhová, S. Čajka.



Zvláštní parní vlak v čele s parní lokomotivou 354.195 „Všudybylka“ přijíždí po kamenném mostě do stanice Chýnov.

Oslava 130 let tratě Tábor–Horní Cerekev

V letošním roce si trať z Tábora do Horní Cerekve připomíná 130 let od zahájení provozu. Trať vede zvláštní krajinou lesů a rybníků, kolem malebných vesniček a měst a překonává evropské rozvodí Labe – Dunaj, které dokonce prochází i hřebenáčem střešních strážního domu na zastávce v Nové Bukové. Nazývat toto místo střechou Evropy je více než vstřížné.

Připomenutím výročí tratě se staly oslavy v sobotu 18. 8. 2018 ve stanici Pelhřimov, které připravily České dráhy. Při této příležitosti byl vypraven zvláštní parní vlak z Tábora do Pelhřimova a zpět s parní lokomotivou 354.195, zvanou „Všudybylka“, které z důvodu extrémního sucha vypomáhala na postrku historická motorová lokomotiva „Hektor“ T435.058.

Z Jihlavy do Pacova a zpět byl vypraven zvláštní motorový vlak, který veze motorový vůz M 262.018 „Kredenc“, opečovávaný v brněnských Horních Heršpicích. Laická veřejnost i příznivci železnice si v let-

ním horkém dni nenechali ujít jízdu zvláštních vlaků v malebném kaji a zavzpomínat na časy železniční dopravy našich rodičů a prarodičů.

Vít Mareš



Motorový vůz M 262.018 projíždí po trati 224 mezi Pelhřimovem a zastávkou Vlášence.

Sportovní hry seniorů na Slovensku podruhé

Rajčské Teplice a hotel Skalka byly ve dnech 28.–30. září opět místem setkání, tentokrát deseti družstev seniorů, členů OSŽ a také slovenského OZZ. Tady v krásném přírodním areálu, kde po dva soutěžní dny panovalo slunečné počasí, proběhla klání v celkem devíti soutěžních disciplínách. Počet soutěžících seniorů se rozšířil o dvě osmičlenná družstva a ke druhému ročníku byli přizváni slovenští kolegové, členové OZZ ze železniční stanice Žilina a také členové z nedrážních organizací.

Přesně v patnáct hodin přivítala účastníky sportovních her místopředsdkyně OSŽ Bc. Renata Doušková a spolu s předsedou Republikové rady seniorů OSŽ a ředitelem her Kurtem Mužíkem, hry zahájila. Zkušený tým členů regionální sportovní komise Olomouc pod taktovkou předsedy komise Libora Kiše dohlížel na regulérnost jednotlivých soutěží a sčítal dosažené výsledky. Mnozí ze seniorů už se účastnili loňských her a i ti, kteří tu byli poprvé, nešetřili chválou na zdejší zařízení a rekreační a sportovní možnosti, které poskytuje rozsáhlý park.

Letos došlo k několika změnám, novou disciplínou byla házená a také bowling. Tady byli ale soutěžící zklamáni, když po pár hodech došlo k poruše zařízení a bowling musely nahradit ruské kuželky. Každá z disciplín měla předem vybrané soutěžící v každém družstvu a těžko říci, která z nich byla atraktivnější. K těm nesporně fyzicky náročným patřila „časovka“, závod koloběžek, na odhad a přesnost úderu pak minigolf.

Velmi pěkně působila barevně odlišná trička každého z družstev. Některá velmi nápaditá svým potiskem, jako ta ústeckého družstva, která nesla na přední straně nápis „Ústecký kraj fandí Krajské radě seniorů“ a na zádech pak

připomínku 100 let od vzniku Československé republiky. Ta zajistil Alois Malý místopředseda Rady seniorů ČR a RRS OSŽ.

Hostem her byli předseda Rady seniorů ČR Dr. Zdeněk Pernes. Na závěr druhého dne přivítal Kurt Mužík další hosty, primátorku města Mgr. Katarínu Hollou, místopředsdkyň OSŽ Bc. Renatu Douškovou, ředitelku hotelu Skalka Ing. Emilii Duračinskou, generálního ředitele ČD Cargo, Ing. Ivana Bednářka a předsedu Rady seniorů ČR Dr. Zdeňka Pernese. Ten ocenil sportovní nasazení seniorů i to, že z dvaceti celostátních členských organizací RS ČR je OSŽ jediným svazem, který pořádá senior-

ské hry a naši členové se účastní her pořádaných RS ČR.

Následovně vyhlášení výsledků u jednotlivých soutěží, umístění v pořadí družstev a samozřejmě i předání upomínkových cen, které předali už jmenovaní hosté.

Zbývá jen dodat, že kromě ocenění pořadí jednotlivců si nejlépe vedlo družstvo, které reprezentovalo Moravskoslezský kraj, druhé střední Moravu, třetí Liberec (konkrétní podrobné výsledky budou k dispozici na webu seniorů OSŽ), kde najdete i podrobnější zprávu a snímky z akce.

Miroslav Gloss



Vítězná družstva z Moravskoslezského kraje.

Vydává 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), redaktori 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., Odděleným 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

OBZOR
WWW.OSZ.ORG