

Z aktuálních událostí

■ **Představenstvo OSŽ**, které se konalo v úterý 6. 8. v sídle OSŽ v pražských Vysokačích, začalo smutně, minutou ticha za zesnulého Karla Hybše: „Smutné pokračování letošního seriálu úmrtí, snad už poslední...“ povzdychl si moderující předseda OSŽ Mgr. Martin Malý.

Po nezbytné kontrole plnění úkolů (v rámci tohoto bodu bylo mimo jiné konstatováno, že se hotel Ostrý stává žádaným benefitem, poptávka po pobytu na letní měsíce příjemně překvapila) přišly na řadu informace ze zásadních jednání. Tajemník Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách a člen Dozorčí rady ČD Antonín Leitgeb informoval o tom, že na dvě volná místa v Představenstvu Českých drah se hlásí více než třicet uchazečů včetně stávajícího předsedy dozorčí rady Prof. Ing. Karla Pospíšila, Ph.D., LL.M. „Je zvláštní, že se o místov představenstvu uchází i ten, kdo v dozorčí radě nastavoval kritéria výběru,“ poznamenal Antonín Leitgeb s tím, že nové členy představenstva ČD by měla vybrat (jmenovat) dozorčí rada na svém mimořádném zasedání 23. 9. 2019.

O třech červencových jednáních ve třech skupinách (opravárenství, provozní profese a strojvedoucí) na téma „změna katalogu zaměstnání“ u společnosti ČD Cargo (úprava by měla přinést navýšení některých tarifních tříd, zvláště u pracovníků opravárenství, a také u některých dalších profesí jako jsou vedoucí posunu, posnovač, strojvedoucí) informovala tajemnice Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo Bc. Marta Urbancová s tím, že v srpnu ještě proběhne jednání k profesi vozniště. „Kdyby nedošlo v katalogu zaměstnání k dohodě ve všech předložených návrzích, tak bychom rádi dožádali změnu katalogu alespoň u opravárenství. Původní záměr byl uzavřít katalog prací do zahájení kolektivního vyjednávání, ale zřejmé se tak nestane,“ dodala Marta Urbancová.

Petr Štěpánek, předseda Podnikového výboru OSŽ SŽDC, informoval o dění u SŽDC slovy „nic zásadního“. Nicméně zástupce OSŽ čeká 28. 8. 2019 jednání s odborovými centrálními o zásadách FKSP na rok 2020. „Předložený materiál, který budeme projednávat na jednání odborových centrál, je návrhem zaměstnavatele, jenž je v duchu našeho návrhu z jara letošního roku. Uvidíme, jak se k tomu postaví ostatní odborové centrály,“ uvedl.

Na informace netradičně bohaté bylo vystoupení předsedkyně Nedrážního republikového výboru (NeRV) Bc. Renaty Douskové, která uvedla mimo jiné, že v měsíci srpnu bude probíhat vyhodnocení PKS u Dopravního zdravotnictví. „U TSS jsme se již dostali mimo zákonný rámec kolektivního vyjednávání, děkují oddělení ESO OSŽ – Ú za vypracování připomínek ke kolektivní smlouvě. Učiníme ještě jeden pokus a potom oslovíme zprostředkovatele.“ Také u společnosti HMS se situace podle Renaty Douskové komplikuje, návrh dlužníka na odvolání insolvenční správkyně krajský soud v Českých Budějovicích nevyhověl. „Máme informace, že jsou tam podepsány pracovní smlouvy, které jsou pro zaměstnance nepřiznivé, od nás odchází doporučení, aby zaměstnanci nic nepodepisovali, přesto se tak stále děje. Malinko se situace zlepšila ohledně vstupu předsedy ZO OSŽ Pavla Štillera do objektu, předseda a místopředseda ZO mají povolen vstup do budovy, aby mohli vykonávat svoji činnost,“ dodala Renata Dousková. Dále uvedla, že se na ni obrátila ČMKOS ve snaze kontaktovat Pavla Štillera. „Ústecký kraj ve spolupráci s Úřadem práce má totiž projekt Outplacement, který se postará o zaměstnance, kteří jsou propuštěni z firmy. Tento projekt má ale nejen Ústecký kraj, ale i ostatní kraje, nicméně k propuštění zaměstnanců zatím nedochází. Zaměstnanci HMS docházejí normálně do práce s rizikem, že za to nedostanou zaplacené, a zaměstnanci firmy Legios Loco jsou z důvodu překážky na straně zaměstnavatele doma. Ted' je to boj právníků,“ uzavřela.

Vlaková četa nechala násilím vyklidit toaletu, protože se na ní zamknul cestující, na ONJ ale nebyl nikdo, kdo by to opravil

Mamě urgoval vlakvedoucí vlaku EC 117 Varsovia u vozu 352 (10–91 011–2) v úterý 6. srpna 2019 na ONJ v Praze výměnu nebo alespoň opravu vagonu první třídy, mamě se dožadoval opravy poškozeného rámu dveří na jedné z toalet. Zámečník, který se měl dostavit během obrátu soupravy v Praze, nedorazil, a tak nakonec neopravený vůz vyrazil zase zpátky na trať. „Bylo mi řečeno, že žádný náhradní vůz na ONJ není!“ vysvětloval vlakvedoucí lidem důvod, proč přelepil dveře vozu nálepkou (WC nepoužitelné, prosíme, použijte jiné WC) a WC zamknul. „Musel jsem to zavřít, aby nedošlo ke zranění,“ dodal.

(Pokračování na str. 2)

Předseda OSŽ Martin Malý referoval o jednání tzv. malé dopravní tripartity (Pracovní tým RHSD ČR pro dopravu a dopravní infrastrukturu) ze dne 15. 7. 2019, které bylo věnováno zejména problematice dalšího financování dopravní infrastruktury. „Nejpodstatnější informací z tohoto jednání je, že v letech 2021–2027 bude opět zřízen OPD pro ministerstvo dopravy. Nicméně podíl 85 % (evropské zdroje) ku 15 % (národní zdroje) je už minulostí, přibližuje se to financování půl na půl. Čili v podstatě ty projekty budou už z evropských prostředků méně financovány,“ poznamenal Martin Malý s tím, že se hledají další zdroje financování, například Evropská investiční banka EIB. „A tím, kdo by si půjčovali peníze, nebude napříště stát (ten bude v roli ručitele), ale přímo SŽDC.“ Na malé dopravní tripartitě se pochopitelně jednalo i o státním rozpočtu (a po tažmo o rozpočtu SFDI), předseda OSŽ proto připomněl, že je při sestavování rozpočtu SFDI třeba počítat také s nárůstem mezd u SŽDC. „Jestliže ministerstvo financí při sestavování návrhu státního rozpočtu ČR vychází z předpokladu průměrného nárůstu mezd v ČR v roce 2020 kolem 6 %, tak je i u SŽDC třeba z důvodu konkurenceschopnosti na pracovním trhu zajistit obdobný nárůst a k tomu je třeba vytvořit potřebné předpoklady v rozpočtu SFDI.“ Další termín jednání dopravní tripartity je naplánován na 9. 9. 2019 a tématem bude například ETCS, nebo přechod na jednotnou střídovou trakci. „A také by se mělo jednat o spojení centra Prahy s letištěm Václava Havla. A ještě malou poznámku: 30. 7. měla být schůzka na MD ČR na téma režijních výhod, ale ze strany MD bylo oznámeno, že od tohoto termínu ustupují s tím, že nový termín nám bude navržen,“ uzavřel Martin Malý.

U zaměstnavatele METRANS DYKO Rail Repair Shop, s. r. o., Kolín bylo letos v červnu zahájeno kolektivní vyjednávání o uzavření kolektivní smlouvy. Na osobním jednání dne 31. 7. byla projednána Dohoda o zásadách kolektivního vyjednávání, také o tom v rámci informací ze zásadních jednání referoval vedoucí ESO OSŽ – Ú JUDr. Petr Večeř.

Představenstvo OSŽ mimo jiné schválilo celkem pět žádostí na přiznání dávkový Podpůrného fondu OSŽ a jednu žádost o poskytnutí právní pomoci zastoupením v řízení před soudem (včetně přípravného) a v řízení o náhradě škody v přítomné souvislosti s mimořádnou událostí, dále pak účast vedoucího oddělení BOZP JUDr. Petra Kožmína, LL.M. na XXXII. mezinárodní konferenci „Aktuální otázky bezpečnosti práce“ na Slovensku, odložilo rozhodnutí ve věci sociálního dumpingu na železnici (OSŽ bylo společně s ostatními odborovými svazy Železniční sekce ETF vyzváno, aby zasílaly příklady sociálního dumpingu na železnici v Evropě) – členové představenstva zváží zapojení do této aktivity do příštího jednání představenstva v září. Představenstvo také schválilo přijetí dvojčlenné delegace britských strojvedoucích (v rámci návštěvy předsedy poradní skupiny pro strojvedoucí S. Wellera z ASLEF z Velké Británie v ČR) v září letošního roku (S. Weller společně se zástupci odborů vida pomáhá v rámci ETF prosadit český návrh na monitoring doby jízdy pomocí sledování licencí strojvedoucích v software správce).

Představenstvo OSŽ také projednalo a schválilo několik návrhů zahraničních pracovních cest, dále návrh výpravy na mezinárodní mistrovství USIC v atletice v Trutnově, či bonus – v podobě zvýhodnění pobytů pro členy OSŽ a jejich rodinné příslušníky i v roce 2020.

Informaci předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunky Balázové a bodem Různé, například zprávu z Mistrovství Belgie v běhu, které se konalo 2. až 4. 8. 2019 v belgickém Lokerenu (Představenstvo OSŽ vzalo zprávu na vědomí a vyslovilo závadníkům poděkování za vynikající reprezentaci ČR), bylo jednání ukončeno.

-red-



Na Masarykově nádraží v Praze byly v úterý 13. srpna slavnostně otevřeny nové pokladny pro cestující, které jsou v místech bývalých veřejných toalet. Nové pokladny jsou v provozu od 13 hodin dne 13. 8. 2019, staré pokladny u vchodu z Hyberské ulice se definitivně zavřely ve středu 14. 8. po šesté hodině ranní.

Snímek Michael Mareš

Nové pokladny na Masarykově nádraží jsou cestujícím blíž

Na Masarykově nádraží v Praze byly v úterý 13. 8. 2019 v deset hodin dopoledne slavnostně otevřeny nové pokladny pro cestující. Ty jsou umístěny přímo ve dvoraně Masarykova nádraží u prvního peronu, v místech bývalých veřejných toalet. Cestující už nemusí cestou od metra či tramvaje spěchat pro jízdenku ke vzdálenějšímu vchodu z Hyberské ulice.

Slavnostního otevření pokladen se zúčastnil Radek Dvořák, místopředseda představenstva Českých drah, který přivítal další investiční krok, díky němuž se daří prostory Masarykova nádraží dostat do podoby hodné 21. století. „Je tady celkem 11 000 metrů čtverečních, které se postupně od roku 2011 přetvářejí, zejména poslední tři roky to posouváme stále výraznějším způsobem dopředu a dnešek je takovým mezikrokem. Masarykovo nádraží vždy-

cky bylo a bude důležitou součástí železniční dopravy,“ uvedl.

Další z řečníků, Petr Palička, výkonný ředitel Penta Real Estate ČR, si pochvaloval spolupráci s Českými drahami. „Díky této spolupráci se nám od roku 2013 každý rok daří otevřít nebo alespoň dokončit nějakou práci, která je pro veřejnost významná a která Masarykovu nádraží, objektu z poloviny devatenáctého století, dodává podobu hodnou století současného a vrací život i do této kdysi zanedbané části Prahy 1,“ dodal.

Při výstavbě nových pokladen, které (spolu se zázemím) přišly na zhruba 14,5 milionu korun, vzniklo i nové zázemí pro pokladní a personál stanice, včetně nové kuchyňky a šaten se sociálním zázemím. „Já bych řekl, že vybavení zázemí je až nadstandardní, podobně vyba-

vených pracovišť Českých drah v republice moc není,“ podotkl Petr Pavlík, přednosta osobní stanice Praha Smíchov (ZAP RP Praha). „Ve středu 14. 8. bychom měli dokončit stěhování. Oproti starým pokladnám je to i co do zázemí obrovský kvalitativní posun, všechno mají zaměstnanci po ruce. A přitom jsme zhruba na třetině původní plochy, prostory jsou totiž daleko lépe a racionálněji využity.“

(Pokračování na str. 2)

**Dnes
6 stran!**

NA AKTUÁLNÍ TĚMA

„Pro zlepšení podmínek na podporu bydlení potřebujeme získat podpisy 15 až 16 tisíců občanů.“

Hovoříme s Ing. MILANEM TARABOU, předsedou Sdružení nájemníků (SON)

V brožurě „Bydlení v České republice i v mezinárodním srovnání“, jejímž autorem, konstatujete, že kvalita a vybavenost bytovým fondem je v ČR na horší úrovni než ve vyspělých západních zemích Evropy. Co v tomto směru hodlá ke zlepšení popsáného stavu učinit, Sdružení nájemníků ČR (SON), jehož jste předsedou?

Hlavní problém tkví v tom, že po roce 1989 se změnila bytová politika státu. Za posledních 20 let došlo k výraznému snížení počtu nájemních bytů, především bytů vlastněných veřejným sektorem. Část bytů, patřících původně státu, či městům, byla prodána, postupně se rozpadají bytová družstva a bydlení setakstává nedostupným nejen pro sociální případy, ale také již i pro střední vrstvy společnosti. V České republice je v současné době, pokud se týká nákladů na bydlení, jedno z nejdražších bydlení v Evropě, nájemní byty a hypotéky jsou pro velkou část občanů nedostupné. Současně se paradoxně zvyšuje i počet neobydlených bytů.

Můžete pro srovnání uvést rozdíly mezi Českou republikou a jinými státy EU?

Pro ilustraci mohu uvést srovnání s Rakouskem, k němuž máme historicky velice blízko. Takže například zatímco ve Vídni mají její obyvatelé k dispozici 62 procent nájemních obecních bytů s výhodným nájemem, v Praze je to jen 6 procent a v Teplicích dokonce nejsou k dispozici obecní byty žádné. To je alarmující stav.

Jak tedy mohou občané ČR přispět k nápravě tohoto stavu?

SON se připojila k iniciativě celoevropského spolku „Za dostupné bydlení v Evropě“, který vybízí EU, aby usnadnila přístup k bydlení pro všechny obyvatele Evropy. Toho se dá dosáhnout změnou maastrichtských kritérií na veřejné investice, které v současné době do značné míry

blokuje přístup k investicím na bydlení. V současné době činí částka, kterou může EU podle maastrichtských kritérií poskytnout na výstavbu nájemního bytového domu, 300 tisíc euro (cca 7,5 milionu Kč), což je při porovnání nákladů na výstavbu takového domu skutečné minimum.

Jak může iniciativa „Za dostupné bydlení“ přimět orgány EU ke změně maastrichtských kritérií?

Aby se EU tímto problémem zabývala, je nutná podpora nejméně milionu podpisů občanů EU. Když tento milion podpisů získáme, přimějeme Evropskou komisi k akci. Pokud se týká České republiky, potřebujeme pro zlepšení podmínek na podporu bydlení získat podpisy 15 až 16 000 občanů. Podotýkám, že stát potřebné peníze na narovnání podmínek má, ale z důvodu maastrichtských kritérií je nemůže uvolnit.

SON spolupracuje mimo jiné také s OSŽ, jehož členové se mohou k iniciativě „Za dostupné bydlení“ (Housing for all) rovněž připojit. Co je pro to nutné?

Každý, kdo se chce připojit k této iniciativě a tím zlepšit podmínky pro bydlení, může tuto petici podepsat. Blíží informace je možné získat na www.housingforall.eu, případně přímo u své mateřské organizace OSŽ. Potřebný počet podpisů je nutné získat do konce tohoto roku. Jsem optimista a věřím, že se jich u nás podaří v brzké době získat daleko více. Bydlení je opravdu velice důležitým faktorem v životě každého člověka a je proto nutné se k tomuto problému aktivně postavit.

Jakými dalšími způsoby může SON pomoci lidem, kteří mají problémy s bydlením?

SON poskytuje všem členům OSŽ bezplatné bytové poradenství. Každý, kdo radu potřebuje, může se na SON obrátit již v případě, že si veí



radly se zvyšováním nájemného a služeb s bydlením souvisejících, nebo při nejasnostech při obdržení výpovědi z bytu, nároku na státní příspěvek na bydlení a dalších problémech souvisejících s bydlením. Každému poradíme, jak má ve svém konkrétním případě postupovat.

Nemálo lidí podepisuje různé listiny, související s jeho bydlením. Máte pro tyto lidi nějakou radu jak v těchto případech postupovat?

V každém případě platí: než něco podepíšete, poradte se s našimi advokáty. Každý podpis má cenu zlata, a pokud něco podepíšete bez této porady, byť v dobré víře, můžete se dostat do potíží. Pokud tedy v dokumentu, který máte podepsat, čemkoliv nerozumíte či máte pochybnosti, vyžádejte si čas na rozmyšlenou a obraťte se na SON. Vyhnete se tak mnoha, někdy i fatálním problémům.

Děkuji za rozhovor.

Miroslav Čáslavský

Vlaková četa nechala násilím vyklidit toaletu, protože se na ní zamknul cestující, na ONJ ale nebyl nikdo, kdo by to opravil

(Pokračování ze str. 1)

Lišta u dveří byla podle jeho slov poškozena proto, že na předchozím vlaku musela vlaková četa nechat násilím vyklidit toaletu, protože se na ni zamknul cestující (Ex 144 přijel uvedeného dne na ONJ v Praze s 15minutovým zpožděním, přitom čas na obrát spojený s čišněním je cca 100 minut).

Skutečnost, že České dráhy nemají pro takovéto případy téměř žádné záložní vozy, potvrdil i Petr Dvořák, předseda ZV OSŽ Praha ONJ - Doprava, který na ONJ pracuje jako dozorce osobní přepravy - vedoucí směny. „Není s čím jezdit, rozdělení bývalých DKV na OCP a OCÚ se negativně projevuje na operativním fungování a spolupráci. Centralizování řízení různých velkých oblastí tzv. 'na dálku' je náročnější a nepřehledné," konstatuje. Vozy tak zůstávají mnohokrát neopravené nebo čekají dlouho na náhradní díly (někdy i půl roku), to vše umocňuje nedostatek personálu na všech pozicích napříč profesemi - v Praze je běžnou součástí provozu 50procentní výpadek personálu.

„Díky státním slevám, prázdninovému provozu a dalším faktorům se poptávka po přepravě neustále zvyšuje, vlaky doslova praskají ve švech a není už odkud brát. Když si k tomu přičtete extrémní teploty a zátež na klimatizaci u osobních vozů, moc to na náladě jak vlakovému personálu, tak i cestujícím nepřidá," dodává Petr Dvořák.

Současný stav se ale může podle Petra Dvořáka ještě zhoršit. „Pokud bude spuštěn projekt centralizace zásobování, který vykazuje známky 'šití horkou jehlou', dojde k dalšímu zhoršení fungování údržby vozidel a k prodloužení čekání na 'každý šroubek'. Prodlévání při opravách neustále roste," varuje. „Jak pak cestujícím, jedoucím do jiné země, vysvětlíme, že jejich vůz není řázen, protože nebyl dodán náhradní díl, který je ve skladu 170 km daleko?“

Petr Dvořák je členem Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách a také členem Ústředí OSŽ a na tyto nešvary upozorňuje i na půdě těchto orgánů.

Michael Mareš

Nové pokladny na Masarykově nádraží jsou cestujícím blíž

(Pokračování ze str. 1)

Nové pokladny od 13. 8. 2019 odpoledne nabízejí celkem šest moderních výdejních okének plus okénko pro noční prodej. Ještě v úterý

13. 8. 2019 byly otevřeny jak staré, tak i nové pokladny. „Zítřka ráno (ve středu 14. 8.) už staré pokladny neotevřou, stará mezinárodní pokladna se uzavře dnes večer, noční pokladna pak zítřka ráno po šesté hodině (vcca 6.35h),“ uvedl při slavnostním otevření dne 13. 8. Jan Hus, systémový inženýr IT a přestavby RP ZAP Praha s tím, že od středečního (14. 8.) rána budou staré pokladny na Masarykově nádraží patřit historii.

České dráhy i Penta Real Estate v konsorciu Masaryk Station Development postupně více Masarykovu nádraží důstojnou podobu. Celkové náklady na jeho rekonstrukci do roku 2021 vysoce přesáhnou částku čtvrt miliard Kč. Michael Mareš



Spolu s pokladnami pro cestující dostali pokladní i nové zázemí, včetně nové kuchyňky, kterou novinářům ukázal přednosta osobní stanice Praha Smíchov Petr Pavlík.

PŘEDSTAVUJEME

Eva Cupalová: „Sport mě doslova drží při životě a nabíjí novou energií.“

Eva Cupalová pracovala u železnice po celý svůj aktivní život - až do odchodu do důchodu v roce 2005. Ani potom se ale se železnici nerozloučila a zůstala jí věrná jako sportovkyně. „Můj táta pracoval na železnici na Bruntálsku, kde jsme bydleli na strážním domku, daleko od civilizace,“ vzpomíná Eva Cupalová.



Od školních let vyrůstala v Holubicích u své tetinky, jak jí nazývá, tam vychočila základní školu a pak se vrátila na Bruntálsko, do Krnova, na železniční odborné učiliště. Po vyučení pracovala na nákladní seřadovací stanici v Brně-Maloměřicích, a dálekové vystudovala železniční dopravní průmyslovku v Břeclavi. Až do svého odchodu do důchodu, pak pracovala jako signaistka v železniční stanici Holubice na Brněnsku, kde vychovala ze svým manželem výpravčím dvě dcery.

„Na sport v té době nebyl čas ani pomýšlení,“ říká. „Teprve až děti vyrostly, začala jsem s partou přátel na běžkách, v roce 1994 jsem k tomu přidala cyklistiku a to závodně - na mistrovstvích železničářů v Ústí nad Labem, které organizoval Zdeněk Hamala,“ vzpomíná. Tam také v jednom ročníku utrpěla vážný úraz, od sportu ji to však neodradilo. „Všechno se zahojilo bez následků a já jsem připojila běhání - zprvu jen tak rekreačně, pak přišly závody a chytla jsem druhý dech a začala jsem s veteránskou atletikou.“

A s touto se Eva Cupalová dostala do celého světa - od Evropy až po zámoří. Mezi nejvýznamnější řadí mistrovství světa v Austrálii v Sydney, následovaly USA - Sacramento, Brazílie - Porto Alerge, Finsko - Jevaski, Turecko - Instambul (kde se běžel maraton přes most přes Bospor z Asie do Evropy a kde skončila na 5. místě ve své kategorii). Nechyběl ani Nový Zéland -

Auckland, či Korea - Daegu. Vloni, v roce 2018, se zúčastnila mistrovství světa ve Španělsku.

„Mám za sebou celkem třináct maratonů, dvacetkrát jsem běžela MČR v Běchovicích, několik půlmaratonů, několik krosových závodů, mistrovství světa v běhu do vrchu, troufnu si i na překážky na dráze na stadionu 2000 m,“ vypočítává své aktivity. „Abych si mohla tyto cesty zaplatit, pracuji, kde to jen jde - na brigádách, při úklidu, v obchodě, nebo i při hoblování oken. Práce je to někdy těžká, ale nelituji, sbírám korunu ke koruně a ty zážitky ve sportu opravdu stojí za to!“ říká přesvědčeně.

Jako členka Sokolu Bučovice se přihlásila do Klubu veteránů Praha, který vede 90letý Karel Matzner, stále aktivní sportovec. „Sport mě doslova drží při životě a nabíjí novou energií, nebyť ho, tak by mě již zřejmě zdravil zradilo.“ A jaké jsou její nejbližší plány? 5. září to bude v Itálii mistrovství Evropy veteránů v krosu a překážkovém běhu, koncem září Běchovice a v roce 2021 by se ráda se sportem podívala do Japonska. „Snad to vyjde,“ klepe na stůl.

Od samého nástupu na železnici je Eva Cupalová členkou odborů, v současné době je registrována u ZO OSŽ Brno hl. n., kam po sloučení spadají její mateřská organizace ve Vyškově na Moravě. „Odborům jsem vděčná za to, že mi umožňují zúčastňovat se železničářských závodů, ať již v běhu, na kole, či na běžkách. Velmi děkuji Ondrovi Šmehlíkovi (vedoucí MO OSŽ-Ú) za to, že na nás starší nezapomíná a zve nás na závody.“

Byt Evy Cupalové je doslova přeplněn nejruznějšími poháry, medailemi, diplomy a dalšími trofejemi, které získala za dvacet let závodění. Všechny si váží stejně, zvláště cenu pro ni ale mají medaile získané v zahraničí, mnohdy v tvrdé konkurenci. „Ale nejždím do světa pro ocenění, důležité je pro mě styk s lidmi a fakt, že se mohu hýbat.“

Ve volném čase se Eva Cupalová věnuje své zahradě, domácnosti a také svým vnoučátkům. „Jsem 14 let v důchodu, pohyb mi dal život, mám pět vnoučat, od mala jsem je brala na závody a přitáhla tak ke sportu - dnes hraji hokej a fotbal.“ Další jejím miláčkem je dvouletý pes z japonského plemene Akita inu. Pojmenovala ho Hači a podle jejich slov je to její trenér - každý večer spolu vyrazí na tréning. Až některý z vás poběží běžecské závody, podívejte se dobře kolem sebe, snad budete mít štěstí a uvidíte i Evu Cupalovou - sice nevelkéké vzrůstu, ale o to houževnatější, velice vytrvalou sportovkyni. Miroslav Čáslavský



Osobní vlaky v železniční stanici Holubice nezastavují od GVD 2011/2012 - nahradily je autobusy IDS JMK.

NAVŠTÍVILI JSME

Holubice

Železniční stanice Holubice leží na jednokolejné trati Přerov - Brno, na níž byl provoz zahájen v roce 1869. V roce 1934 byla z Holubic vybudována spojovací kolej do sousedních Blažovic, které leží na „vláské“ trati Brno - Veselí nad Moravou. Přes Blažovice tak mohou nákladní vlaky minout Brno hl. n. a přes Brno Židenice zamířit přímo na „hlavní“ brněnské seřadovací nádraží v Brně-Maloměřicích.

„Pro těžší nákladní vlaky je nutné v Holubicích připojit postrk, stoupaní do Blažovic činí jedenáct promile,“ říká jeden ze zdejších výpravčích Jiří Cimburek. Zatímco dříve byly postrky takřka na denním pořádku, v současné době jejich nasazení nepravidelně, záleží na složení vlaku. „Některé vlaky ale mívají i 1900 tun a ty se bez postrku neobejdou,“ dodává výpravčí. Nákladní doprava se na zdejší trati odehrává z největší části v nočních hodinách, přes den je tato jednokolejná trať plně zatížena osobní dopravou, za směnu zde projede i více než padesát vlaků - osobních i rychlíků. Však také zdejší trať patří mezi nevytíženější jednokolejné tratě na síti SŽDC.

Určitým paradoxem však je skutečnost, že od GVD 2011/2012 bylo v Holubicích zrušeno zastavování vlaků osobní dopravy a veškerou osobní frekvenci do Brna i v opačném směru do Vyškova na Moravě převzala autobusová doprava. V té době vznikající integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK) totiž nabídl zdejšími lidem rychlejší a pohodlnější dopravu. „Především cestující nemusejí vážit dlouhou cestu z obce na nádraží, které leží na samém jejím okraji,“ vysvětluje výpravčí.

Podobný osud potkal také sousední stanici Komořany u Vyškova a zastávku Velešovice.

Ve stanicích Rousínov a Luleč zastavuje pak jen několik málo vlaků ráno a večer.

Vzhledem k důležitosti a vytiženosti tratě Přerov - Brno by měla být v dohledné době (snad již v roce 2022) zahájena modernizace této tratě, spočívající ve zdvojkolejnění a zvýšení traťové rychlosti na 200 km/h. Postaveno by mělo být i šest nových tunelů, odstraněny úrovňové přejezdy a modernizovány by měly být všechny stanice a zastávky na trati - to vše za cca 30 miliard korun. Následně by tato trať měla sloužit jako páteř pro uvažovanou vysokorychlostní trať.

Výpravčí Jiří Cimburek a s ním i řada dalších železničářů však nad těmito plány pochybovačně krouží hlavou. „Náklady na modernizaci této tratě jsou příliš vysoké a jejich návratnost je pochybná. Bylo by to sice hezké, ale značně neefektivní,“ vyjadřuje svůj názor výpravčí. Další, tentokrát již zřejmě reálná změna čeká trať od nadcházejícího GVD 2019/2020, kdy by zde měl začít jezdit soukromý dopravce RegioJet Radima Jančury.

Jeho příchod očekávají s napětím nejen zdejší železničáři, mezi něž se řadí i holubický nestor mezi výpravčími - 70letý Zdeněk Mazal. Podle slov Jiřího Cimbureka se tento výpravčí zavázal, že bude sloužit do doby, než Jančura vyrazí na trať, pak údajně odejde do zaslouženého důchodu. Nebude však chybět?, „Zatím je na naší trati výpravčích nedostatek a celá řada jich pomalu přichází do důchodového věku,“ konstatuje Jiří Cimburek. Jak dále dodává, tuto personální situaci poněkud zachránili signaisté z Brna, kteří po zrušení jejich práce (v souvislosti s modernizací brněnského hlavního nádraží) a absolvování potřebného kurzu chybějící výpravčí zčásti nahradili. Miroslav Čáslavský



Zabezpečení jízdy vlaků v Holubicích zajišťuje elektromechanika s řídicím přístrojem typu Rank (na snímku) a závislými stavědly.

ZE SVĚTA

Elektrické lokomotivy na baterie - a bez strojvůdce!

V Německu už letos, v Rakousku snad do 5 - 8 let. „Vlak poháněný baterií, je technicky dozrálý a připravený k nasazení do normálního provozu,“ prohlásil Martin Teichmann jménem výrobce concernu Siemens ve Štýrském Hradci (Graz). Od dubna je souprava Cityjet Rakouské spojkové dráhy (ÖBB), vybavená 14 tun těžkou akumulátorovou baterií na střeše, ve zkušebním provozu, informoval rakouský deník Die Presse 5. července.

V Německu má být vlak Talent 3 s touto novinkou, dodaný concernem Bombardier, uveden do chodu v regionální dopravě od letošního podzimu. Železniční síť ÖBB je elektrizována asi ze tří čtvrtin, to je zhruba 3000 kolejových kilometrů. Dieslové lokomotivy, které po nich jezdí hlavně na regionálních tratích, mají být postupně vyřazovány z provozu.

Stejně jako u automobilů je u železnice hlavním problémem dosah bateriového pohonu, který je v průměru 80 kilometrů, upozornil Teichmann. V úvahy by pak přišel vodíkový pohon jako dodatečný podpůrný prostředek, dodal. Litiově-titaničitová baterie vlaku Cityjet výrobce Siemens se může během jízdy dobíjet ze sběrače proudu a pak lze takto jet i po

neelektrizované trase. Rychlost je možná až 140 km/h, přičemž dotankování vodíkem zabere 15 - 20 minut a je možné jen na nádraží, což je samozřejmě komplikace.

Vlaky bez strojvůdce se začnou testovat nejdříve od poloviny příštího desetiletí, uvedl list. V mnoha městech sice jezdí soupravy podzemní dráhy bez řidiče, ale zkušenosti z nich nelze jednoduše převádět do železničního systému, upozornili experti. Jan Hála

Rychlá spojení v italské dálkové dopravě

S jízdním řádem pro rok 2019 společnost Trenitalia zavedla na cca 500 km nové nonstop spoje mezi městy Bari a Řím. Jedná se o spoje, které jezdí v pátek a v neděli. Vlak „Frecciariento“ opouští stanici Roma Termini v 16.10 h, když do Bari bez jediného zastavení dojde za 3,5 h v 19.40 h. V opačném směru vlak jezdí v sobotu a v pondělí.

Na lince Turín - Řím - Ancona - Bari - Lecce Trenitalia nabízí nové přímé spojení vlakem „Frecciarossa“, když tento vlak vzdálenost 1150 km ujde za necelých 9,5 hodiny. Nové je rovněž spojení římského letiště Fiumicino do spojů „Frecciarossa“, když 2x denně sem zajíždějí vlaky Benátky - Boloňa - Florencie - Řím Termini. Z Eisenbahn-Revue 4/2019, zpracoval-sh-

VŠIMLI JSME SI

● **OBVODNÍ SOUD** pro Prahu 1 dne 13. srpna zamítl další žalobu, kterou společnost Grandi Stazioni podala proti ČD, SŽDC a České republice. Žalobou se GS domáhala zaplacení více než 1,25 mld. Kč jako náhrady škody z titulu tzv. předmluvní odpovědnosti. Škoda měla vzniknout tím, že ČD dle GS nejednaly poctivě, když oproti údajnému důvodnému očekávání GS neprodloužily dobu, ve které měla společnost GS provést revitalizaci pražského hlavního nádraží. Tohoto nároku se společnost GS domáhala přesto, že sama neplnila své smluvní povinnosti a byla v prodlení s revitalizací hlavního nádraží. ČD přitom dlouhodobě upozorňovaly GS, že pokud nebude plnit své povinnosti, dojde k ukončení nájmu, což se také stalo. Rozhodnutí soudu potvrdilo, že ČD s GS jednaly poctivě a otevřeně, a nejsou proto povinny GS cokoliv hradit, uvedlo tiskové oddělení Českých drah.



● **V ÚSTECKÉM KRAJI** v letošním roce Správa železniční dopravní cesty investuje přibližně 42 milionů Kč na realizaci a přípravu oprav vybraných tamních nádražních budov. Nyní je kupříkladu započata oprava fasády nádražní budovy na zastávce Litoměřice město (na snímku Tomáš Martínka), jež naposledy prošla obnovou v roce 2005, kdy dostala světle zelený kabát. Poté zde přijde na řadu rekonstrukce vestibulu a nástupišť.



● **NA ZASTÁVCE VŠENORY** (trať Praha - Beroun, S7/171) je vyvěšena petice za zachování původních budov zastávek z roku 1909, dle plánu koridorizace tratě mají být budovy zbořeny. Bořit je přece tak snadné. Naopak v sousedních Černošicích byly podobné budovy v červnu nově opraveny, další jsou i v zastávce Srbsko. Snímek Martin Kubík.

● **NOVĚ VZNIKLÁ** pracovní skupina začala řešit budoucnost chátrající trati spojující Děčín a Oldřichov u Duchcova. Vlaky se sem, na Kozi dráhu, již s velkou pravděpodobností nevrátí. Pravidelná doprava zde skončila v roce 2007 z ekonomických důvodů, poslední příležitostný výletní vlak, na který se složily obce, po dráze projel v roce 2015. Vedení města Děčína je nakloněno vzniku cyklostezky, stejně jako teplická radnice. Hlasy některých občanů, kteří volají pro obnovení provozu na Kozi dráze, tak zřejmě zůstanou nevyšlyšeny.

● **STOLETÁ ŽELEZNICE** mezi Kotelcem u Jihlavy, Telčí a Slavonicemi by se měla dočkat revitalizace. SŽDC nyní vybírá dodavatele dokumentace pro územní řízení, jak vyplývá z informací na webu SŽDC. Vybraná firma by měla zakázku uskutečnit za 14 měsíců (v letech 2021 - 2022). Během stavby má dojít k revitalizaci dráhy, zefektivnění jejího provozu a zajištění dostatečné kapacity trati pro vedení vlaků u osobní a nákladní dopravy.

Si-čuchán - tibetská železnice bude druhou železnicí do regionu

Tibet Si-čuchán-tibetská železnice je druhým železničním spojením, které spojí region Tibets ostatními částmi Číny a toto vysokorychlostní vlaky o rychlosti do 200 km/h. Sdělení to zpracovadelská agentura thecover.cn.

Trať naplánoval podnik China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd. Trať bude dlouhá 1600 km a je zatím ve výstavbě. Spojení začíná v Čeng-ču přes Ya-an a Kangding, když Tibet dosáhne přes Qam-do s ukončením ve Lhasu. Úsek 140 km dlouhý mezi Čeng-ču a Ya-anem je vybudován jako vysokorychlostní s max. rychlostí 200 km/h a je již od roku 2018 v provozu.

Úsek mezi Ya-anem a Nying-či má být velmi složitý, kvůli těžkým geologickým podmínkám. Dle vyjádření medií se má 80 % Si-čuchán-tibetské železnice budovat na mostech a v tunelech.

Během jízdy by vlaky měly překonat celkově 16 000 metrů výškového rozdílu. Po dokončení všech stavebních prací, by se cestovní doby mezi Čeng-ču a Lhasou měly zkrátit z dnešních 48 hodin na 13 hodin.

Z German.China.org, 23. 5. 2019, zpracoval-sh-

„Týden dovolené navíc“, informuje Obzor na první straně. Dne 28. 7. 1994 byla totiž podepsána změna kolektivní smlouvy č. 2, která přinesla všem zaměstnancům Českých drah, bez ohledu na zkrácený fond pracovní doby, zvýšení nároku na dovolenou o jeden týden.

Obzor se dále zabývá budoucím organizačním uspořádáním odvětví infrastruktury a odvětví 24 (elektrotechniky a energetiky), o němž jednali představitelé generálního ředitelství ČD na pracovní poradě se zástupci (hospodářskými i odbornými) všech výkonných jednotek tohoto odvětví. V té době probíhaly přípravy na vznik Správy železničního majetku neboli integrovaných výkonných jednotek služebních odvětví infrastruktury. Pracovní se uvažovalo i o budoucí privatizaci těchto zařízení. Zástupci OSŽ se zajímali především o dopady této změny na zaměstnance. Jak uvedl v závěru jednání Tibor Rujder, tajemník OSŽ, „**vzhledem k termínům zavádění transformačních změn považují předložené informace za nedostatečné především z hlediska posouzení změn v zaměstnanosti, profesní skladbě pracovníků,**

nutnosti rekvalifikace a rozmístění velkého počtu pracovníků.“

Obzor na první straně upozorňuje na střet zájmů vedoucích pracovníků Českých drah – dva vrchní ředitelé ČD byli totiž uvedeni jako společníci firmy, zabývající se mj. podnikáním v dopravě.

Dvanáctistránkové vydání Obzoru obsahuje dále mimo jiné odpovědi na dotazy, které zazněly během Noční linky Obzoru (týkaly se především odměňování), či informací pro důchodce ČD, kteří v té době byli v OSŽ zastupováni tzv. Radou důchodců OSŽ. Ta doporučila důchodcům odborářům větší aktivitu v základních organizacích, neboť zdaleka ne všechny ZO pořádaly pro své důchodce setkání či jiné akce a jen u některých byly zřízeny Kluby důchodců.

Článek oblastního inspektora bezpečnosti práce OSŽ s názvem „**Hygienické podmínky na trati Vsetín – Velké Karlovice**“ upozorňuje na zásadní závady ve stavu hygienických a sociálních podmínek pro zaměstnance, které byly ve stanicích a zastávkách na této trati zjištěny. Více prázdninový charakter má reportáž „**Šumavské léto**“ (ze stanic Volary, Lenora a Kubova Huť) a také příloha Železničářské toulky. –zs–

Budova nádraží ve Varnsdorfu se zatím bourat nebude, hledá se pro ni využití

Když vloni v létě začali dělníci opravovat část objektu rozlehlého a zpustlého nádraží ve Varnsdorfu, začaly se městem šířit fámy, že dělníci opraví pouze část budovy a větší část bude zbourána. Tato informace samozřejmě dorazila i na nádraží. „**Ano, slyšel jsem to tom,**“ říká výpravčí Petr Máj. „**Původně se říkalo, že to bude zakonzervováno, pak zase že ne, že to půjde k zemi. Dokonce to kvůli demolici i vyměřovali, ale teď zase kolují fámy, že se**

to má opravit.“

Skutečnost je taková, že zatímco část objektu, v níž sídlí i výpravčí SŽDC, je nyní před dokončením oprav, zbytek majestátní budovy dále chátrá. „**Výpravní budova je aktuálně předmětem záměru a budoucí optimalizaci jejího rozsahu nelze vyloučit, nicméně nyní není optimalizace rozsahu plánována,**“ potvrdil mluvčí SŽDC Marek Illiaš. „**Aktuálně se snažíme, i díky propojení zmíněných akcí v rámci SŽDC (zůstává zde řídicí pracoviště včetně služeb výpravčího) činit kroky, které vedou ke snaze najít pro budovu využití. Pokud bychom v budoucnu k optimalizaci přistoupili, tak jejímu rozhodnutí budou předcházet další jednání se zástupci města o možném zájmu o využití, pronájmu, či odkupu,**“ dodal. V rekonstruované budově jsou nyní byty, další prostory by podle dostupných informací měly být pronajaty Policií ČR. –mmč–



PORADNA BOZP

Když už se to stane

Pravděpodobně někdo zařve, zaječí nebo si alespoň zanadává. Ostatní, pokud u toho jsou, se otočí za hlasem a když nevidí nic zajímavého, skloní se zase ke své práci. Pokud dotyčný poskakuje anebo vykazuje jiné známky normálního života, zasmějí se a maximálně řeknou: „Dobrý?“ případně „No jo, nešikovný maso musí pryč!“ a jen málokdo se pozastaví nad tím, že přesně TOHLE je už všechno a dál se nic čisto neřeší. Mluví o úrazu, abychom si dobře rozuměli, tedy o úrazu, který se v práci může stát každému z vás. Pokud stav poškozeného není na návštěvu lékaře, všichni máme sklony úrazy podceňovat a příliš neuvážovat o tom, že za pár dní může být všechno jinak. Pokud neplníme povinnosti dané legislativou, a z toho vyplývající nařízení o ohlašování pracovních úrazů, může se stát, k velké škodě toho, kdo si úraz způsobil, že za pádní bude jen velmi těžko dokazovat, že nemoc, trvalé následky nebo výpověď daná zaměstnavatelem na základě ztráty zdravotní způsobilosti (zákon č. 262/2006Sb., zákoník práce, § 52, e) pozbyl-li zaměstnanec vzhledem ke svému zdravotnímu stavu podle lékařského posudku vydaného poskytovatelem pracovní lékařských služeb nebo rozhodnutí příslušného správního orgánu, který lékařský posudek přezkoumává, dlouhodobě zdravotní způsobilosti), je jen následkem porušení pracovní kázně vaše nebo vašeho nadřízeného. Já sama jsem, co vám budu lhát, také několik „drobností“ kdysi rozchodila, protože jsem si připadala zraněnou něco ohlásit, když se mi vlastně zase tak nic hrozného nestalo. Ale to jsem nevěděla, co vím teď...
...že když s pracovním úrazem marodíte, dostanete své peníze zpět, a nejspíš ještě pár tisíc navíc za bolest a trvalé následky (pokud jsou).
...že zaměstnavatel kvůli tomu pojištěný a neplatí to z vlastní kapsy nebo z hromádky na drobný nákup a mzdy.
...že téměř každý úraz je úrazem pracovním a musí se jen někde nahlásit a zapsat, aby se jim doopravdy stal.
...že odpovědnost za pracovní úraz nese ze zákona zaměstnavatel, pokud nedokáže pravý opak (to, když je úraz zavinen pozitím alkoholem nebo činností, která je přímo zakázána předpisy).
...že je na to zákon.

Je dobré si uvědomit, že máte nejen povinnosti, ale i svá práva. Mezi povinnosti, které si umí obvykle člověk odvodit, je nutnost ohlásit každý úraz, který se v práci stane (ať už vám, nebo někomu jinému), svému nadřízenému. Mezi vaše práva patří povinnost zaměstnavatele úraz vyšetřit, zapsat a následně ohlásit na určená místa tak, jak hovoří legislativa, a dále vaše právo na odškodnění. Pokud je následkem pracovní neschopnost delší než tři dny, zaměstna-

vatel vždy zhotovuje „Záznam o úrazu“ („Záznam o úrazu – hlášení změn“), který je potom jedním ze zásadních podkladů pro jakékoliv další právní kroky a jedním z podkladů pro pojistovnu, u které je zaměstnavatel pojištěn. V tomto dokumentu je, mimo jiné, popsáno, jak se věci sebehly, případně všechna porušení vaše i zaměstnavatele, tedy je hlavně na vás, abyste posoudili, jestli je v něm uveden pravdivý popis události, než dokument podepíšete (zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, § 105, NV č. 201/2010 Sb., „o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu“). Dalším právem je nárok na kopii záznamu vašeho úrazu v „Knize úrazů“, kterou zaměstnavatel ze zákona vede a nárok na kopii „Záznamu o úrazu“ a „Záznamu o úrazu – hlášení změn“, po vyžádání. Je podstatné, že se v případě, že zaměstnavatel uzná úraz jako úraz pracovní, odškodňují všechny další související nároky i v následujících letech, pokud nastanou. **Odškodnění náhrady za bolest a ztížení společenského uplatnění (trvalé následky), nákladů spojených s léčením a věcnou škodou, lze uplatnit i v případě, že v souvislosti s pracovním úrazem nedošlo k pracovní neschopnosti.**

V této oblasti je také jednou ze zásadních práv odborové organizace účast na zjišťování příčin pracovních úrazů, popípadě na jejich šetření (zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, § 322). Tedy je nezbytné, aby základní organizace OSŽ své členy důsledně chránila a hájila i v těchto případech a aktivně se zajímalo o stav šetření a odškodňování pracovních úrazů – nejen dokumenty podepisovaly bez znalosti situace. V případě „nečlenů“ s pracovním úrazem je nutné připomenout, že dohled nad šetřením patří odborové organizaci, která má u konkrétního zaměstnavatele největší členskou základnu. **Vždy je nutné mít na paměti, že možná spolurozhodnutí o němčím dalším životě a životní úrovni jeho rodiny, případně v tom nejhorším scénáři, o finanční situaci pozůstalých.** I pracovní úraz, který si díky vysoké úrovni našeho zdravotnictví nevyžádá pobyt v nemocnici, si zaslouží vaši pozornost – může jít o takové poškození zdraví, kdy zaměstnanec následně ztratí zdravotní způsobilost a tím i jednu ze svých základních životních jistot – práci.

Odborové organizace mají možnost požádat o pomoc poradenských v oblasti pracovních úrazů oddělení BOZP OSŽ Ú – svazové inspektory bezpečnosti práce ve svých oblastech. Toto oddělení také poskytuje pravidelné školení pro členy základních organizací, kteří se po jejich absolvování stanou inspektory BOZP v řadách základních organizací OSŽ a mohou účinně pomoci svým kolegům, kterým se úraz v budoucnu stane. **Dana Žáková,** svazová inspektorka BOZP OSŽ

Vznikne v Šabině nová zastávka?

Šabina je výstavna a upravená obec, nacházející se při pravém břehu řeky Ohře zhruba v polovině cesty mezi Sokolovem a Kynšperkem nad Ohří. V současné době zde žije více než tři stovky obyvatel. Jejich počet se postupně zvyšuje v souvislosti s pokračující výstavbou rodinných domků. Většina zdejších občanů dojíždí jak za prací, do škol, i za kulturou do sousedních měst. Přes obec jsou vedeny dvě autobusové linky; počet jejich spojů je zejména o víkendech velmi nedostatečný.

V letním období se počet obyvatel Šabiny zvětšuje o vodáky, kteří využívají zdejší oblíbené tábořiště. Najdeme jej v bezprostřední blízkosti obce, hned za řekou, kterou lze v těchto místech přejít po nedávno rekonstruované visuté lávce.

Asi 300 metrů od centra obce, také na levém břehu Ohře, je vedena hlavní železniční trať z Chomutova do Chebu. V kilometru 216,005 se zde nachází přejezd chráněný zabezpečovacím zařízením se závorami. Od obce k němu vede (kromě již zmíněné lávky) cesta, kterou v nedávno době, ač se tato nachází již v katastru sousedních Dasnic, obec Šabina zakoupila. Koupě této cesty nebyla samoučelným aktem. Stalo se tak z důvodu snahy zdejší samosprávy o zřízení železniční zastávky.

Tyto úvahy se objevily už v roce 2002, kdy ve spolupráci odborníky z Hospodářské a sociální rady Sokolovska byl předložen první návrh zastávky se dvěma nástupišti o délce 120 metrů, která by spojoval zmíněný přejezd. Tehdejší Stavební správa Českých drah Plzeň dostala za úkol vypracovat projektovou dokumentaci ve stupni „investiční záměr“. Za účasti projektanta (byla jím firma SUDOP) byla také zahájena první jednání. Celkové náklady na novou zastávku byly tehdy odhadnuty částkou 27 milionů korun. Protože se jednalo o investici s náklady výše než 20 mil. Kč, byl o stanovisko požádán Odbor osobní dopravy a přepravy generálního ředitelství Českých drah. Toto ve svém vyjádření uved-

lo, že dojde ke zvýšení nákladů na trakční energii o 250.000,- Kč, což požadovalo uhradit po Karlovarském kraji. Bylotov době, kdy většina osobních vlaků byla vedena klasickými soupravami v čele s elektrickými lokomotivami ř. 242. Zastávka Šabina se tehdy dokonce objevila v knižním jízdním řádu s poznámkou „ode dne otevření“.

Šabinsti se však ve svém úsilí o zlepšení dopravní obslužnosti obce nevzdávají. Zřízení železniční zastávky v bezprostředním sousedství obce mají ve svém volebním programu obě sdružení nezávislých kandidátů, která při podzimních komunálních volbách usilovala o přízeň voličů a jež se také podělila o místa v obecním zastupitelstvu. Myšlenka zastávky se objevila i ve „Strategickém plánu rozvoje obce Šabina na

době 2019–2023“.

Mezitím se změnila situace ve vozbě osobních vlaků, kdy jejich většina je na trati bývalé Buštěhradské dráhy vedena motorovými jednotkami řady 844 a 814 s možností zastavení na znamení. Tím by také došlo ke snížení nákladů na trakční energii.

Na nejbližší železniční zastávku v Dasnicích nyní mají občané Šabiny dva kilometry cesty lesem. S připravovanou rekonstrukcí trati Sokolov–Kynšperk nad Ohří, kdy se uvažuje o posunutí dasnické zastávky blíže vlastní obci, dojde k prodoužení této vzdálenosti. Vhodné zapomonování této investiční akce s náklady v řádech sta milionů korun by mohlo letitý sen Šabinských naplnit. **Robert Koutrný**

Přetrasování výběžku

V plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje pro období do roku 2021 se objevují tři zásadní změny pro okolí Rumburku a Varnsdorfu. Z toho jedna je aktuální a jistá, další dvě bruslí na tenkém ledu. První je změna obslužnosti tratě 089, kde dojde od konce příštího roku k přetrasování všech vlaků z Liberce na Seifhennersdorf místo na Rybníště, a tak se vytvoří dvě linky.

Druhou je výstavba nové asi pětikilometrové spojky mezi Rumburkem a Seifhennersdorfem a třetí přeložka tratě 081 v úseku Jedlová – Dolní Podluží. Obě stavby budou však velmi nákladné a v uvažovaném období lze těžko očekávat jejich realizaci. Kraj plánuje přeměřovat všechny spoje od České Lípy a Benešova n. P. do Rumburku přes nově spojky a Varnsdorf, a osobní dopravou zcela opustit současnou trasu přes Chřibskou. Netřeba zmiňovat, že zejména obyvatelům Krásné Lípy by to zamíchalo s dojížděním kamkoli mimo Šluknovský výběžek. Přitom by se dalo vymyslet systém dvou logických linek bez opouštění dalších úseků. Jedna linka by byla spíše turistická, a druhá „příměstská“. Turistická

by vedla po v budoucnu děčinskými vlaky opuštěné části a spojila by další významné turistické cíle: Jedlová – Chřibská – Rybníště – Krásná Lípa – Panský – Brtnický – Mikulášovice. Žádná úvrat s jízdou doba do padesáti minut, a tedy krásné se nabízející dvouhodinový interval v obou směrech obslužitelný jediným vozidlem. Druhá linka, spíše pro dojíždějící za prací mezi městy, by směřovala takto: Varnsdorf – Podluží – Rybníště – Krásná Lípa – Rumburk – Jířkov. Jedna úvrat, maximální jízdová doba 45 minut. Pro dvouhodinový interval, který po změnách postiči, poslouchá opět jediné vozidlo. Vhodné zapomonování této investiční akce s náklady v řádech sta milionů korun by mohlo letitý sen Šabinských naplnit. **Robert Koutrný**

Každopádně doufám, že aktuální změna pro úsek z Varnsdorfu do Rybníště nebude znamenat vytvoření krátké linky pro pár kilometrů, ale spíše delší trasy pro cestu napříč celým Šluknovským výběžkem. **Vít Patrák,** informátor železniční dopravy

Reakce Ústeckého kraje

Změna obslužnosti tratě 089: na trati 089 je dopravcem Die Länderbahn provozována linka L7 Liberec – Zittau – Varnsdorf – Seifhennersdorf/Varnsdorf – Rybníště. Popsaná změna linkového vedení souvisí s koncem smluvního zajištění této linky v prosinci 2020. Od tohoto data bude linka L7 v relaci Liberec – Varnsdorf – Seifhennersdorf součástí dopravních výkonů provozního souboru OstSachsenNetz II (OSN II) realizovaného německým objednatelem Zwickverband Verkehrsverbund Oberelbe-NiederSchlesien (ZVON), na jehož území leží převážná část výkonů souboru. Zbývající část linky, tj. úsek Varnsdorf – Rybníště přejde k tomu datu pod správu Ústeckého kraje a výkony budou zajišťovány v rámci provozního souboru Šluknovsko.

Na trati Varnsdorf – Rumburk: v současné době probíhá průzkum možnosti k „nastartování“ procesu tvorby projektu novostavby tratě. Dle informací, které má ÚK k dispozici, je na německé straně nutné pro zajištění financování schválení německou spolkovou vládou v rámci aktualizace dokumentu obdobného našim českým dopravním plánům. Aktualizace německých plánů probíhá zhruba 1x za 10 let, přičemž poslední aktualizace proběhla cca v roce 2017. Německá strana nyní zjišťuje možnosti jiného financování s možností využití financování z operačních programů určených pro téžební činnosti postižené regiony. Z popsanych důvodů se tak o realizaci spojky Varnsdorf – Rumburk dá uvažovat v horizontu 10+ let. Spojka Jedlová – Dolní Podluží – je sice součástí Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje, nicméně v současné době není vůbec prioritou (a zřejmě nebude ani v příštím období). Na této myšlence se tak prozatím nijak nepracuje.

Jaroslav Komínek, náměstek hejtmána Ústeckého kraje pro oblast dopravy a silničního hospodářství



Pravidla silničního provozu jasně stanoví, jak se mají jeho účastníci chovat, blížili-li se k železničnímu přejezdu. Jako na ilustračním snímku ze dne 17. 7. ve Valtřovicích (trať SŽDC č. 073) při křížení se silnicí II/261.

Kauza železniční přejezdy

V posledním období pomalu není dne, aby nebyla někde hlášena dopravní nehoda – střet motorového vozidla s vlakem na železničním přejezdu. Bohužel, mnohdy mají tyto střety nastroto fatální následky. Čím to je? Tuto otázku si asi pokládají všichni dopravní experti. Lze to přisoudit paměti, či jsou nějaké extrémní erupce na Slunci? Myslím, že hlavní příčinou drtivě většiny těchto nehod je současný životní styl. Ustavivý shon, spěch, nervozita a stres. Nevykazuje-li firma soustavný a trvalý růst (což nejde do nekonečna), manažeri se hrouť. A vše se pak odráží v provozu na pozemních komunikacích. Je třeba otevřeně říci, že v převážně většině je v těchto případech vina na straně řidičů motorových vozidel (a nejedná se jenom o již „pověstně“ řídicí z Polska).

Spolu s onou současnou hektickou dobou, jako příčinou těchto nehod, je na vině hrubé porušování dopravních předpisů. Většina našich čtenářů jsou řidiči a jistě potvrdí, s kolika nešvary se denně v provozu setkávají. Počínaje např. nedáváním znamení o změně směru jízdy, telefonování za jízdy atd. A policisté samozřejmě nemohou být všude. Na místě je tudíž co nejprávnější a exemplární trestání těch, kdož takto hrubě ohrožují nejen sebe, ale především své okolí, drážní vozidla nevymáje. Inu, „tak dlouho se chodí se džbánem pro vodu...“

Dle čerstvých údajů SŽDC bylo u nás k 31. 12. 2018 celkem 7858 železničních přejezdů. Z toho 3720 bylo vybaveno výstražnými kříži a 4138 světelnou a zvukovou výstražnou signalizací (z nich pak 1418 se závorami). Na silničních I. třídy bylo 164 přejezdů, II. třídy 570 přejezdů, III. třídy 1466 přejezdů a dalších 1774 přejezdů se nachází na místních komunikacích. Zbytek, 3884 přejezdů, je na komunikacích účelových. Dle údajů SŽDC náklady na kompletní vybavení přejezdu včetně závor se pohybují cca do výše 10 mil. Kč. SŽDC každý rok investuje jen do zvýšení bezpečnosti na žele. přejezdech zhruba 1 miliardu Kč. Podle statistiky Drážní inspekce přitom dochází na přejezdech vybavených světelnou signalizací téměř k polovině všech nehod. Jistě, „nejbezpečnější přejezd, žádný přejezd“ (most, podjezd). Ale to bychom byli s penězi úplně, ale úplně někde jinde. Je to tudíž především v lidech, v řidičích, jak se (ne)vyvíjí řízení svého vozidla. Naprosto nelze uznat „výmluvy“ na přehlednutí světelné výstražné signalizace, oslnění sluncem apod. Všechny přejezdy jsou

řádně a viditelně označeny, včetně návěstních desek umístěných ve vzdálenostech 240, 160 a 80 metrů od samotného přejezdu. A zákon nám ukládá řádně se před přejezdem rozhlédnout, případně i zastavit vozidlo abych se přesvědčil, mohu-li jej bezpečně přejet. Postavte se někdy na chvíli k přejezdu, kde neblíká bílé světlo. Poznáte, že spousta řidičů zde nedodrží předepsanou rychlost 30 km/h (již 30 m od přejezdu). Přejí našim strojevodcům, železničnickému personálu a konečně nám, cestujícím, abychom se na přejezdu s takovým přátem silnic nikdy nesesetkali. Tak šťastné a bezpečné cestování!
A. K. Kýzl

Dojde na rušení vlaků?

V Návrhu GVD 2019–20 ve Středočeském kraji je v všech (!) vlacích v trati Břežnice – Blatná – Strakonice v úseku Břežnice – Bělčice uvedena poznámka 99, že vlaky budou vedeny jen v případě zajištění financování, to samé je u všech osobních vlaků v režii ČD, a. s., i na hlavních tratích Písek – Břežnice – Zdice v úseku Písek – Břežnice. Hlavně, že si kraje vybírají „levné“ soukromníky a opět to odnáší financování vlaků ČD, a. s.

Jak jsem již v minulosti několikrát předpovídal, když se státu začíná nedostávat financí, začne okamžitě rušit vlaky, nikoli autobusy. Je to pořád ta samá ohebná a trapná písnička z Klausovy doby, která se nyní opět rozehrává jako starý rozvržený orchestrion. Navíc dochází i k dalším škrtům v osobní dopravě, například se škrtá polední relace do Lučve nad Vltavou a zpět z Lučve do Kralup, vlak byl přitom využíván školní mládeží, stejně tak se ruší jedna odpolední školní relace Vraňany – Straškov. Osobně jsem viděl, že vlakem cestovaly děti ze školy do Ctíněvska. Také došlo ke škrtání některých vlaků do Velvar.

Kdo a co za tím stojí? Není to již z nedostatku strojevodců ČD, které přetahují a přelácejí soukromníci? Viz nedávná zpráva v médiích o „nákupu“ strojevodců pro Arrivu. **Martin Kubík**

Reakce Českých drah

Jak autor příspěvku jistě ví, osobní regionální doprava je v současnosti provozována podle objednávkový jednotlivých krajů, resp. jimi zřízených objednavatelů. Tj. jsou odpovědní za objed-

navku veřejné dopravy, zajištění dopravní obslužnosti a také koordinují jednotlivé druhy dopravy, resp. je vybírají. Poznámky na adresu Českých drah tak nejsou nijak na místě. To samozřejmě platí i pro již uvedené případy ad 1) Jedná se o provoz vlaků na rozhraní Jihočeského a Středočeského kraje – rozsah dopravy bude zajištěn podle dohody a objednávkový těchto regionů na výkonech přes společnou krajskou hranici, poznámka 99 se vztahuje na trati 200 pouze k úseku Břežnice – Myslím na území Středočeského kraje, nikoliv tedy na úsek Břežnice – Písek, doporučuji nahlédnout <https://www.szdc.cz/documents/50004227/60502701/Jihocesky.pdf/d7c2d5f4-64f1-46b8-8c85-c812b0c4f168>. Konečná verze jízdního řádu bude upravena podle upřesněné objednávkový kraje na základě jejich dohody o vedení mezuregionálních vlaků.

ad2) Otázkou je na koordinátora Středočeského kraje, jak zde řeší dopravu. Určitě bych problém nehledal u strojevodců. Spíše jde o změny související s plánovaným dopravní obslužnosti, v integraci veřejné dopravy a vedení integrovaných autobusových linek, které jedou také přímo do Mělníka, tedy vedle Prahy jde o druhé spádové centrum, neboť je to okresní město pro tuto lokalitu: https://pid.cz/wp-content/uploads/maps/schemata-trvala/at1_primesto_pid.png. Tedy doporučuji kontaktovat IDSK (<https://www.idsk.cz/>), ale s nedostatkem strojevodců to nesouvisí. Předpokládám úprava představuje jen malé snížení rozsahu dopravy z větší části soustředěné do Prahy, tedy do období, kdy není potřeba ka po „školních“ vlacích. **Mgr. Petr Štáhlavský**



„Bardotky“ T 478.1001, T 478.1002 a T 478.1148 jsou připraveny na „Setkání prototypů“. Na první pohled je patrné, že se jedná o vzorně udržované stroje.

Setkání prototypů v Lužné

Nefornálním vrcholem muzejní sezóny v ČD Železničním muzeu v Lužné u Rakovníka bývají pravidelná „setkání“ v měsíci červnu. Ani letos tomu nebylo jinak. O víkendu 29. – 30. 6. se do zdejšího areálu sjely historické motorové lokomotivy a motorové vozy na akci „Setkání prototypů v ČD Muzeu“. Návštěvníci tak zde mohli po oba dva dny zažít a „vychutnat si“ unikátní příležitost prohlídky motorových vozidel „od Bardotky po Stříbrný šíp“.

Místní dráha z Březnice do Rožmitálu pod Třemšínem stovacetiletá

V sobotu 24. srpna se na rožmitálském vlakovém nádraží uskuteční oslavy 120. výročí od zahájení provozu na romantické podbrdské lokálce z Rožmitálu pod Třemšínem do Březnice. Kulturní akce spojená s oslavou 20. výročí JPO 2 Rožmitál pod Třemšínem začne v 9 hodin a potrvá až do 16 hodin.

Během této doby se budou moci návštěvníci akce svést na šlapací kolejové drezíně, absolvovat jízdu zvláštními historickými vlaky do Březnice a shlédnout výstavu o historii místní dráhy. Připraveny dále budou ukázky hasičské a historické vojenské techniky nebo zásahu mladých hasičů. Příznivce turistiky pak jistě potěší i putovní expozice turistických známek zřízená v historickém železničním voze. V 11 hodin proběhne křest nové pamětní publikace mapující historii a současnost provozu na místní dráze, která bude na této akci poprvé v prodeji. U příležitosti tohoto výročí bude vydána též speciální turistická známka a pamětní pohlednice, těšit se však můžete i na další zajímavé suvenýry. Připraveno bude i historické razítko železniční stanice Rožmitál pod Třemšínem nebo lepenkové jízdenky. K tanci a poslechu zahraje Toulavá kapela. Po celý den bude na akci zajištěno bohaté občerstvení s točeným pivem z regionálních pivovarů.

Zvláštní vlaky odjedou z Rožmitálu pod Třemšínem v 9.45, 11.45, 13.15 a 14.15 h, zpět z Březnice se pak vydají v 10.32, 12.32, 13.45 a 14.45 h. Tyto vlaky budou zastavovat ve všech zastávkách na trati. Cena jednotné zpáteční jízdenky pro dospělého bude 50,- Kč, pro děti pak 20,- Kč.

Kulturní vyžití v Rožmitále pod Třemšínem pak můžete v tento den zavřít návštěvou Podbrdského muzea nebo druhého ročníku Rožmitálského rockfestu.

Spolek Rakovnicko-Protivínská dráha

Všeradice opět dopravnou!

V prosinci 2018 jsem měl na webových stránkách OSŽ (www.osz.org) v rubrice „Cestujeme s Obzorem“ uveřejněn článek o tehdejší n. z. (nákladisti, zastávce) Všeradice, ležící v km 11,699 na trati Zadní Třebeň – Liteň – Lochovice. Tehdy jsem kritizoval, proč není n. z. Všeradice opět dopravnou, jako bývala do 90. let 20. století. Uběhlo půl roku a SZDC aktivovalo změnu č. 2 PND D3 tratě Zadní Třebeň – Lochovice novou dopravnou D3 Všeradice, ba co víc, v moderním duchu pro zvýšení propustnosti této perspektivní lokálky, zařazené do systému PID, byly osazeny samovratné výměny a návštěvníci se zábleskovým světlem. Zatím však je pouze zřízena dopravná, ale samovraty jsou zablokovány a nadále osazeny výměnovými zámkami, tím pádem nebylo aktivováno ani nové nástupiště u třetí koleje. Celková aktivace dopravnou bude patrně až po zavedení pravidelného křižování vlaků a výraznou změnou



Os 27704 vedený motorem 810.670-0 v nové dopravně D3 Všeradice, 15. 7., 7.21 h.

FISAIC – u hrnčířského kruhu ve Světlé nad Sázavou

V posledním týdnu v červnu se uskutečnil seminář Keramika, skupiny kreativní ruční práce ČZS FISAIC v SOSUP Světla nad Sázavou, který byl zaměřen na výrobu keramiky pod odborným vedením lektorky Mgr. Martiny Kočí. Název „keramika“ pochází ze starého Řeka. Pod tímto pojmem si představíme keramickou hmotu, která je upravená a tvarovaná, následně vystavená vysoké teplotě, která způsobí nevratné fyzikální, chemické a strukturální změny.

Seminář proběhl ve dvou turnusech po pat-



U hrnčířského kruhu.

FISAIC – natáčelo se ve Strečně

Vybraní účastníci ČZS FISAIC, skupina film a video, se na několik dní v červenci zúčastnili Letní filmové školy v zařízení ŽSR, SIP (Středisko interní výchovy) ve Strečně, kterou tradičně pořádá FISAIC Slovenské republiky, pod lektorským vedením profesionálního režiséra Mgr. Ladislava Munka.

Výuka se soustředila na několik témat: prvoplánové využití audio prostředků v synergií s vizualizací, využití, potlačení a nahrazení reálných ruchů, večerní a noční scénys s důrazem na správné osvětlení, střih, nahrávání komentáře, výběr hudby, závěrečný mix, individuální konzultace a úpravy filmů. V době pobytu česká skupina také natočila několik krátkých filmů: dle scénáře a režie J. Šmerhové, kamera D. Kubátová (hrála J. Šmerhová a V. Příbyl) vznikl hraný film Jdem na to, J. Kronk ztvárnil doku-

náci „tvořících“ z důvodu omezené kapacity dílny – ateliéru. Účastnice se v pravém prostředí keramické dílny seznámily s prací se speciální keramickou hmotou – hlínou (některé mohly uplatnit své zkušenosti z loňského kurzu keramiky v Táboře), kde pod odborným vedením zkušené lektorky mohly vyrábět pomocí šablon nebo „z volné ruky“ různé předměty z keramiky, např. misky, podnosy, kulaté svícny, zvířátka, zvonkohry, květináče aj., také se lilo do sádrových forem (malé figurky). Účastnice si také vyzkoušely točit a tvarovat různé předměty na elektrickém hrnčířském kruhu, což bylo pro začátečníky dost náročné a některé nepovedené výrobky doslova skončily v odpadu. Ale mnoho pěkných předmětů bylo úspěšně dokončeno a připraveno k vypalování.

Po ukončení prací a zaschnutí hlíny se potom výrobky malovaly speciální barvou dle vlastní představy. Lektorka bude všechny předměty ještě glazovat a postupně vypalovat ve vypalovací peci, což z časových důvodů nebylo možné provádět na semináři.

V září si všechny účastnice mohou své výrobky v dílně vyzvednout odvézdom. Všichni byli s průběhem tohoto zajímavého semináře velmi spokojeni.

Ing. Jarmila Šmerhová,
výkonná tajemnice ČZS FISAIC



Malebná krajina ve Strečně.

ment z jízdy na plitích (vorech) po Váhu, P. Hanzal a V. Příbyl natočili reportáž z prohlídky Železničního muzea ve Vrútkách, kterou p. Hanzal zorganizoval nejen pro české, ale i pro slovenské filmaře.

Také se tady promítaly nově vzniklé filmy z dosavadní tvorby slovenských i českých filmařů s hodnocením lektora. Po celou dobu zde panovala dobrá nálada, filmaři získali nové poznatky a všichni se sejdou na 28. mezinárodní filmové soutěži FISAIC, která se bude tentokrát konat na Slovensku, na přelomu srpna a září ve Spišské Nové Vsi. O výsledcích této filmové soutěže Vás budeme informovat.

Ing. Jarmila Šmerhová,
výkonná tajemnice ČZS FISAIC

Obnova i další rušení na Slovensku

Již od prosince 2010 nejedou vlaky mezi Sudoměřicemi na Moravě (SZDC, s. o./ČD, a. s.) a Skalici na Slovensku (ŽSR/ZSSK). Je paradoxem, že v době volných hranic, místo aby vlaky jezdily všude, „kde leží mezistátní koleje“, se vlaky ruší. Slyšel jsem, že na vině je slovenská strana. Tomu bych se nedivil, ještě víme o Dzurindově rušičce rošádě v roce 2003, která rozrušila do základů slovenskou regionální dopravu a náprava se prakticky, až na výjimky, nekoná. Pouze došlo k obnově osobní dopravy Šahy – Dudince (lázně, také tam byly KOP) – Zvolen a Bánovce nad Ondavou – Velké Kapušany či

Bratislava – Rajka či sezonní Muszyna – Plaveč. Navíc je v návrhu GVD 2020 již druhé (!) rušení osobní dopravy na trati Zohor – Záhorská Ves včetně sezonního provozu Zohor – Plavecké Podhradie.

Ač obce protestují, Bratislavský kraj mlčí. Podle místního zaměstnance ZSSK ve Skalici: „Přý by měl jakýsi soukromník obnovit provoz mezi Sudoměřicemi a Skalici od října a kvůli výluce mostu by měla jezdit od 12. července náhradní vlaková doprava na trati Hodonín – Holíč.“ Vlaky tam již nejedou od prosince 2004.

Martin Kubík



Křižování v Sudoměřicích nad Moravou (trať 343), Os 2738/2713, 26. 6., 12.34 h.



V sobotu 10. 8. 2019 byl na vlaku 20014/20015 Králícký Sněžník nasazen Krokodýl. Motorový vůz vyrobený v roce 1962 jezdí s přípojným vozem řady Bmx v prototypovém červeno-šedém nátěru. Nyní je vůz ve stavu muzejních vozidel Českých drah.

Velký Bejček se vrací, v sobotu 17. 8. měl vyrazit do Hanušovic!

Pardubický kraj připravil ve spolupráci Českými drahami pravidelné sobotní jízdy historických vlaků z České Třebové do Hanušovic a zpět. O jízdy pod Králíckým Sněžníkem, na nichž se podle plánu měl střídát Velký Bejček (423.009) s Krokodýlem (M286.0001), je i letos velký zájem. Turisté tento spoj využívají především k návštěvě pevnostních objektů, muzeí, ale i horských středisek v okolí Králíckého Sněžníku. Jenže vadné ložisko vyřadilo v červenci „páru“ z provozu a na vlcích zaskakoval Sergej T 679.1202. Teď se Velký Bejček vrací!

„Oprava lokomotivy byla provedena, v pátek (16. 8.) má být provedena zkušební jízda a další den se předpokládá nasazení na plánovaný výkon. Věříme, že vše klapne,“ potvrdil Obzor mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Ve vlcích platí běžné jízdné dle tarifu Českých drah a na území Pardubického kraje rovněž dle tarifu IREDO. K jízdnému je stanoven jednorázový příspěvek na obnovu a údržbu historických vozidel ve výši 15 Kč.

Historický vlak jezdí každou sobotu od 15. června do 28. září 2019 v trase Česká Třebová, odjezd 8.54 h – Hanušovice, příjezd 11.43 h (vlak zastavuje: Ústí nad Orlicí město, Ústí nad Orlicí, Lanšperk, Dolní Dobruč, Letohrad, Jablonné nad Orlicí, Těchonín, Mladkov, Lichkov, Dolní Lipka, Prostřední Lipka, Červený Potok).

Na zpáteční cestu pak historický vlak vyrazí ve 14.30 h (s výjimkou soboty 17. 8., kdy v rámci tradiční akce Cihelna 2019 je odjezd z Hanušovic posunutý až na 16.45 h).

Martin Kubík

Michael Mareš