

Z aktuálních událostí

Poprvé od 4. března 2020 se ve středu 15. dubna ke svému dalšímu pravidelnému jednání sešlo Představenstvo OSŽ, které moderoval předseda Mgr. Martin Malý. V mezidobí, poznamenám pandemií koronaviru, se z důvodu minimalizace počtu přítomných osob na jednání totiž konaly pouze porady předsedy OSŽ, proto součástí středního programu jednání Představenstva OSŽ bylo i projednání a potvrzení usnesení přijatých těmito poradami.

Pandemie koronaviru zamíchala v minulých dnech programem OSŽ: řada akcí byla buď odložena (Osłavy 30 let OSŽ se uskuteční na podzim – 29. 10. 2020), nebo zrušena (jako například pozvání na oslavy 115 let Ruských železničních odborů či Mistrovství Belgie v běhu), a nebo se – jako v případě zasedání kontrolní komise ETF – konala jinou formou (videokonference dne 30. 3. 2020).

Informace ze zásadních jednání naopak proběhly obvyklým systémem – „kolečkem“ informací od vedoucích funkcionářů OSŽ, které začal l. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD Vladislav Vokoun. „To, co nejvíce hýbe v tuto chvíli podnikem, pochopitelně souvisí s omezením provozu, kdy řada lidí nemohla vykonávat svoji činnost, a proto byla přijata na měsíc duben Dohoda o řešení částečné nezaměstnanosti,“ řekl v úvodu Vladislav Vokoun s tím, že se očekává dopad až na několik tisíc zaměstnanců. „Budeme se snažit upravit přiděl práce rovnoměrně tak, aby ztráta mzdy byla co nejmenší,“ dodal. OSŽ podle Vladislava Vokouna preferuje u nízkopříjmových profesí formu sociální výpomoci z prostředků Sociálního fondu. „Pokud dojde k dohodě se zaměstnavatelem, mohli bychom ve výplatním termínu za měsíc květen přikročit k vyplácní sociální výpomocí dotčeným zaměstnancům,“ poznamenal. „Posílili jsme také Sociální fond na organizačních složkách o cca 100 Kč/osobu; 1,5 milionu korun pak bylo vyčleněno na nákup hygienických potřeb a ochranných pomůcek,“ doplnil Vladislav Vokoun také zmínil, že od úterý 14. 4. 2020 začaly vlakové čety opět prodávat jízdní doklady. Osobní doprava nyní podle něj „jede“ na deset až patnáct procent, ale postupně roste. Pozitivní informací z doby epidemie je aspoň ta, že se urychlují revize a opravy v tuto chvíli nevyužívaných vozidel. Krátce Vladislav Vokoun poreferoval o problémech dceřiných společností ČD: konkrétně u DPOV, DVI i ČD travel, VUZ a ČD-Telematiky.

„I nákladní doprava je poznamenána pandemií a vývojem ekonomiky, ten útlum je prostě znát,“ informoval místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola s tím, že největší propad souvisí s automobilkou Škoda Auto a částečně i Nošovicemi (automobilka Hyundai). Podle něj se nyní zboží vozí systémem „ad hoc“. „Snažíme se to řešit operativně, ale ta ztráta tržeb tady je,“ dodal. Radek Nekola dále zmínil opatření (dohodu se zaměstnavatelem, paragraf 209) k částečné nezaměstnanosti, které platí od 1. dubna 2020. Letošní podnikatelský plán se podle něj může zmačkat a hodit do koše. „Nevěřím, že se ekonomická situace natolik zlepší, že se podaří plán splnit. Do tohoto nelehkého období ještě přibyl fakt, že od 1. 4. začala platit nová PKS a nový Katalog zaměstnání. Musíme všichni společně naplnit to, co jsme těsně před pandemií se zaměstnavatelem dohodli,“ uzavřel.

Zcela opačná situace (než u ČD a ČD Cargo) panuje u Správy železnic. „Nejsme v režimu částečné nezaměstnanosti, nicméně vyšla řada nařízení a úprav v některých činnostech,“ řekl na úvod Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ Správy železnic, „...včetně eliminace toho, aby se zaměstnanci tolik nepotkávali při přebírání služby. I my jsme řešili dodávku roušek a dezinfekčních prostředků, což nebylo vůbec jednoduché, ale dneska jsou už všichni zaměstnanci vybaveni ochrannými prostředky,“ poznamenal. Aktuálně se funkcionáři OSŽ zabývají konkrétními pobytů, u nichž se neví, zda je bude možné posunout nebo přesunout do příštího roku. V neposlední řadě Správa železnic řeší poskytování sociální výpomoci a sociálních zápisů z FKSP.

V rámci informací zástupců OSŽ u tří velkých firem (ČD, ČD Cargo, Správa železnic) zazněly také mnohénáměty pro vedení firem i ministerstvo dopravy. „Pojďme iniciovat vážnou debatu o tom, co bude po COVIDU-19! Tyto dopady totiž mohou být zcela fatální pro zaměstnance, včetně případné snahy o otevření kolektivních smluv,“ řekl Radek Nekola.

Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru OSŽ, informovala o problémech nedrážních firem. „Opravárenské firmy mají standardní provoz vyjma zaměstnanců na karanténě, respektive zaměstnanců na překážkách na straně zaměstnavatele, kterých je ale málo,“ poznamenal. Problémy tohoto rázu nemají ani společnosti ŽPSV a NYWAG. „U stavebních společností je situace komplikovanější. Například zaměstnanci ze Slovenska uvízli na Slovensku, což řada stavebních firem (například Skanska či OHL ŽS) v rámci svých stavebních aktivit vyřešila tak, že tyto zaměstnanci pracují na stavbách na Slovensku a naopak Češi, kteří pracovali na Slovensku, pracují na stavbách v České republice. Skanska si plně uvědomuje, že D1 je prioritou vlády,“ zdůraznila Renata Dousková. Na konci března bylo dokončeno kolektivní vyjednávání u společnosti OHL ŽS, u Dopravního zdravotnictví bude kolektivní vyjednávání dále pokračovat. U Dopravního podniku města Brna bylo kolektivní vyjednávání přerušeno z důvodu COVID-19.

Závěr informací ze zásadních jednání patřil předsedovi OSŽ Martinovi Malému, který mimo jiné vysoce ocenil skutečnost, že se projekt Cíleňého programu podpory zaměstnanosti MPSV, který OSŽ v rámci ASO už 17. března aktivně podporovalo, podařilo po řadě jednání pod názvem Program Antivirus prosadit a v současné době se již v praxi stává účinným nástrojem pro udržení zaměstnanosti ve firmách nejvíce postižených mimořádnými opatřeními vlády, přijatými v rámci boje s epidemií COVID-19. Na druhou stranu schůzka k systémovému řešení jízdních výhod železničářů v Jihozápadním kraji byla přeložena na neurčito, a stejně tak dopadla i dopravní tripartita.

Členové Představenstva OSŽ poté schválili přiznání několik dávek z Podpůrného fondu OSŽ, potvrdili usnesení přijatá poradou předsedy OSŽ, řešili problematiku rekreaci v domě Orion v řecké Leptokárii a rozhodli o zrušení zasedání Ústředí OSŽ plánovaného na 22. 4.; v ten den se opět uskutečnila porada předsedy OSŽ. Příští zasedání Představenstva OSŽ proběhne ve středu 29. 4. 2020. -red-



Správa železnic pokračuje v zavádění jednotného evropského vlakového zabezpečovacího zařízení (ETCS) na své síti. Brzy jej získá také část třetího tranzitního koridoru, úsek Pízeň (mimo) – Cheb, kde práce postoupily z fáze přípravy do realizace. Pokryto bude celkem 111 km trati. Intenzivně se pokračuje i na úsecích Praha–Uhřetěves – Votice a Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín. Ilustrační snímek archiv redakce.

Mimořádná situace klade zvýšené nároky na zaměstnance v provozu

Mimořádná situace, vyvolaná pandemií koronaviru, se naplno projevuje i v provozu na železnici a to jak u dopravců, tak u Správy železnic, u které je zaměstnáno nejvíce pracovníků na české železnici (cca 17 200).

Podle slov Miroslava Maincla, tajemníka PV OSŽ Správy železnic (pro řízení provozu), řeší zaměstnavatel v současné době především otázky složení turnusu, hygienické podmínky (zejména dezinfekci všech prostor), možnost sociálních výpomocí, jakož i relativní nadybtek pracovníků, vzniklý omezením provozu. „Vedení podnikového výboru v těchto otázkách spolupracuje se zaměstnavatelem především konferenčními hovory, či telefonicky, především s personálním ředitelem, ale také přímo s generálním ředitelem Správy železnic,“ přibližuje jednání Miroslav Maincl. Jak

dále dodává, největší problémy, které vznikly v začátcích, se týkaly nedostatku ochranných prostředků (roušky, dezinfekce). Ty se ale podařilo vyřešit, zejména díky aktivitě zaměstnanců Správy železnic, a to jak jedinců, tak různých skupin, kteří se vrhli na šíří roušek nejen pro sebe a své rodiny, ale i pro své kolegy. „Všem patří velký dík,“ říká Miroslav Maincl. V současné době se jako problém řeší přerušování poskytování ozdravných pobytů (KOP), neboť všechna rekreační zařízení jsou uzavřena. „Vzniká tak relativní nadybtek pracovníků, který je potřeba řešit. Částečné řešení se nabízí v podobě poskytování dovolené, rovnoměrně rozložené po celý rok, zde ale někdy zaměstnavatel naráží na neochotu pracovníků brát si dovolenou. Je ale potřebné si uvědomit, že i za normálních okolností, kdy

nás netrápí žádný COVID-19, dochází k čerpání dovolené po dohodě se zaměstnanci, například v případech, že není uplatněno strídáče,“ upozorňuje Maincl.

Slova Miroslava Maincla potvrzuje jeho kolega Miloš Paleček, tajemník PV OSŽ Správy železnic (pro řízení provozu): „Ano, nemožnost účasti na KOP a nečerpání dovolené, to jsou zrovna jedny ze stěžejních témat našich konferenčních rozhovorů se zaměstnavatelem. Dovolenu disponuje zaměstnavatel, a jestliže nedojde ke vzájemné dohodě, dojde k jejímu nařizování. Kromě toho se zaměstnanci musejí vyrovnat také se změnou turnusu a se specifickými změnami, například v předávce služby v nepřetržitém provozu,“ přibližuje opatření, nařizovaná zaměstnavatelem. (Pokračování na str. 3)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Negativní informace šíří strach, a kdo žije ve strachu, udělá dříve chybu.“

Hovoříme s **MARCELEM BORTLEM**, hasičem JPO Přerov a předsedou Výboru OSŽ HZS Správy železnic

Také Hasičská záchranná služba (HZS) Správy železnic prochází v těchto dnech nelehkou zkouškou epidemie koronaviru. Jak se mimořádné podmínky s tím spojené projevují ve vaší práci?

Aby se předešlo riziku celkové karantény pro celou jednotku, slouží po dobu trvající epidemie jednotka ve zmenšeném počtu čtyř hasičů, zbytek směny má pohotovost doma (home office). Při střídání směn odstupující jednotka důkladně vydezinfikuje celý objekt, pak odejde z budovy a nastupující jednotka před vstupem do objektu projde rovněž dezinfekcí, teprve potom vstoupí do budovy. Nošení roušek je ve všech prostorech samozřejmostí. Dezinfekcí prochází zbraň, veškerá technika, kliky na dveřích, kuchyňka, podlaha – krátce řečeno vlastně vše. V případě pozitivně testovaného hasiče by musela celá sloužící směnajíť do karantény a z ostatních hasičů by byla nově postavena celá směna. Podobná opatření jsou zavedena nejen u naší jednotky v Přerově, ale prakticky u všech jednotek požární ochrany HZS Správy železnic v celé republice.

Jaké nejdůležitější úkoly plníte v době probíhající epidemie?

V první fázi jsme prováděli dezinfekci vlaků na dopravní cestě. Ta byla většinou preventivní, ale zasahovali jsme i ve Velašském Meziříčí v případě dezinfekce železničního vozu, kde bylo podezření na koronavirus. Zde jsme využili našich chemických obleků, které máme v běžné výbavě.

Zasahovali jsme také při uzavření železničních stanic na Litovelsku a Uničovsku, kam jsme dodávali respirátory. Ty jsme měli z dřívějších zásob, aparát HZS zajišťoval nákup dalších ochranných prostředků. Tříkrát týdně jsme prováděli pomoci dezinfekčního stroje dezinfekci prostor Centrálního dispečerského pracoviště v Přerově, které, spolu s CDP Praha, muselo zůstat plně funkční a provozuschopné.

Jak vypadá vaše vybavení, pokud se týká ochranných prostředků?

Jednotky požární ochrany jsou běžně vybaveny speciálními obleky pro plnou ochranu hasiče. Jedná se o gumový, hermeticky uzavřený oblek, který zajišťuje plnou ochranu i proti virům. K jeho použití je stanoven podrobný postup oblékání, dezinfekce i vyslékání. Vlastníme chemický vůz, který je speciálně vybaven pro tyto zásahy. Máme i cvičné obleky, které mají podobné vlastnosti. Tyto by bylo možné v případě nutnosti použít. Pokud se týká pandemie koronaviru, na jejím začátku jsme měli k dispozici několik desítek respirátorů FFP2, které jsme již dříve používali při jiné činnosti. Dezinfekci dostáváme koncentrovanou a naši chemici provádějí ředění. Z počátku nebylo ochranných prostředků mnoho, ale bylo potřeba plošně pokrýt celou republiku.

Jaké jste jako hasiči získali zkušenosti při řešení mimořádných situací, spojených s koronavirovou infekcí?



Mimořádná situace ukázala vynalézavost a kreativitu našich lidí především v tom, že když je něčeho nedostatek, tak jsme schopni si vždy pomoci. Současně bych si také přál, aby pozitivně naladěných lidí bylo více, protože šíření negativních informací šíří strach. A jak je známo, kdo žije ve strachu, udělá chybu dříve, než ten, kdo žije v pohodě a vyrovnaně. Proto si myslím, že teď, za tohoto mimořádného stavu, potřebujeme hodně pozitivních informací i ze stran médií, abychom vše co nejlépe zvládli. Nejsme ještě úplně na konci tunelu, a jak se říká, ve tmě vidíme jen na pár kroků, co nám naše světla dosvití, a nevíme, jaká bude cesta, kam ten tunel vede.

Děkují za rozhovor.

Miroslav Čáslavský



Dezinfekční gel na vlakové zastávce? Proč ne? řekli si v Bříze

Se zajímavým nápadem, jak ochránit zdraví svých občanů i cestujících, přišla nedávno starostka obce Bříza na Litoměřicku Jitka Procházková. Nechala na zastávce Bříza obec umístit (v té době „nedostatkový“) dezinfekční prostředek. Nápad nainstalovat nádržku s dezinfekčním gelem na ruce na vlakovou zastávku s frekvencí maximálně patnácti vlaků denně, může někomu připadat bláznivý, ne tak starostka obce s cca 450 obyvateli. „Snažíme se občanům nejen v této době všelijak pomoci, o to více v této době. Napadlo mě, že umístíme dávkovače

i na frekventovaných místech, abychom co nejvíce zabránili šíření koronaviru. Při příjezdu do obce a vystoupení z vlaku je tak dobré dezinfekci provést,“ říká Jitka Procházková s tím, že dezinfekce obec nakoupila z obecního rozpočtu a rozdávala lidem do každé domácnosti. „Zrovna dnes jedu po další várku, podařilo se mi sehnat další dezinfekci,“ dodává nadšeně. Dezinfekci samozřejmě nevyužívají jen cestující, ale i strojevedoucí vlaků, které na zastávce končí. „Dobrý nápad,“ prohodil jeden z nich. Michael Mareš

Dovolená 2020: Pozor změna!

Existuje pouze jediná možnost zrušení zájezdu, a to vystavení „Poukazu“ na nevyžítou dovolenou!

V souvislosti s novým zákonem se mění podmínky pro rušení zájezdu. Cestovní kancelář ČD travel zaslala aktualizované odpovědi na nejběžnější dotazy. **POZOR!** Původní verze, kterou jsme zveřejnili 14. 4. 2020 v Obzoru č. 8, doznala změn.

Vaše oprávněné a často kladené otázky jsme shrnuli a odpovídáme na ně níže. Doufáme, že odpovědi zahrnují celé spektrum vašich dotazů. Pokud se vyskytnou další, budeme je doplňovat. V situaci, která se za dobu existence většiny cestovních kanceláří dosud nestala, si nesmíme vázíme vašeho přítupu a porozumění. Věřte, že děláme vše, co je v našich silách, abychom vaši důvěru nezklamali.

Chci zájezd zrušit, jaké mám možnosti?

V souvislosti s novým zákonem o některých opatřeních ke zmírnění dopadů epidemie koronaviru označovaného jako SARS-CoV-2 na odvětví cestovního ruchu, projednáním v těchto dnech, existuje pouze jediná možnost zrušení zájezdu, a to vystavení Poukazu na nevyžítou dovolenou. Poukaz je vystaven na částku, kterou jste uhradili. Poukaz má platnost 1 rok od data vystavení. Poukaz je možné vystavit i zpětně na pobyt, který byly sjednány od 20. února 2020. Výjimky, ve kterých nejsou klienti poukaz povinni přijmout, jsou stanoveny v zákoně (jedná se především o osoby nad 65 let, těhotné ženy apod.)

Chci svůj zahraniční zájezd vyměnit za pobyt v tuzemsku, je to možné?

Ano, v současné době je to možné díky „Poukazu“. Pozor ale, poukaz vydává CK vždy pouze na svoje pobyty. Tedy pokud máte poukaz vydaný od CK Exim, pak si vybíráte z nabídky CK Exim a podobně.

Mám koupený zájezd, odjezd 30. 6. Bude se konat?

Pokud budou i 30. 6. 2020 hranice zavřené, pak se zájezd konat nebude a CK vystaví Poukaz. Pokud budou však hranice otevřené, pak můžete vycestovat. Zájezd je provás nakoupený.

Mám objednaný pobyt v tuzemsku a chci ho zrušit. Jaké jsou stornopoplatky?

I na tuzemské zájezdy platí vystavení Poukazu.

Chci si objednat tuzemský pobyt, nebude to nabídku rozšiřovat?

Ano, kontaktovali jsme desítky dalších hotelů a nabídku na tuzemské pobyty rozšiřujeme.

POUKAZ

Je Poukaz pojištěn proti úpadku?

Ano, poukaz je pojištěn na úpadek CK (dle § 4a, zákona č. 159/1999 Sb.). Cenou zájezdu se pro účely tohoto zákona rozumí rovněž cena zaplacená za platební prostředek vydaný cestovní kanceláří k zaplacení zájezdu (dále jen „poukaz na zájezd“).

Co když poukaz ztratím?

Nic se neděje, je evidován v našem systému a my známe všechny údaje.

Nepřijdu o dotaci, když si vezmu poukaz?

Ne, dotace bude přidělena ve chvíli, kdy si požádáte o nový zájezd. Pokud si vyberete nový zájezd do 30. 11. 2020, pak bude přidělena dotace z roku 2020. Pokud si nevyberete a poukaz použijete po 1. 1. 2021, bude přidělena dotace z roku 2021, ale pozor, dle v té době schválených pravidel, která se od letošních mohou lišit.

Jaké je platnost poukazu?

Poukaz má platnost 12 měsíců od data vydání. To znamená, že do 12 měsíců si musíte VYBRAT pobyt. Dotace: Pokud si nevyberete a poukaz použijete po 1. 1. 2021, bude přidělena dotace z roku 2021, ale pozor, dle v té době schválených pravidel, která se od letošních mohou lišit.

Proč je poukaz vystaven na částku bez dotace?

Poukaz je vystaven na klienta, proto nemůže obsahovat příspěvek od zaměstnavatele. S ním bude dotace zúčtována obvyklým způsobem.

Mám zájezd objednaný u spolupracující CK Exim. Kdo mi poukaz vystaví?

Poukaz na celou částku vystavuje Exim na ČD travel a je na ní uvedeno jméno klienta. ČD travel vystavuje poukaz přímo navás, ale obsahuje částku sníženou o dotaci. Všechny ostatní náležitosti jsou platné dle podmínek CK Exim.

Vybral jsem si poukaz za zahraniční zájezd a chci dva zájezdy tuzemské, je to možné?

Ano, možné to je. Avšak v případě druhé dovolené musíte vyplnit novou žádost o poskytnutí příspěvku. Více informací dostanete u garantů nově vybraného pobytu. Pozor ale, aby všechny pobyty byly od stejného pořadatele.

Na původní dovolenou jsem jel s manželkou a na novou pojedou i děti. Je to možné?

Ano, ale v tomto případě musíte vyplnit novou žádost o dotaci – kvůli schválení nových účastníků personálním oddělením. Zdroj: ČD travel

PŘEDSTAVUJEME

Stanislava Brejníková:

„Dokud byla dráha jednotná, měli i lidé k sobě jaksí blíž.“

V Republikové radě seniorů (RRS) OSŽ působí Stanislava Brejníková s krátkou přestávkou od roku 2013. „Původně jsem tam v roce 2017 po volbách již skončila, ale po loňském úmrtí Karla Hybše jsem ho v radě nahradila,“ vysvětluje. RRS není ovšem jedinou organizací, kde se angažuje ve prospěch seniorů. Je také členkou revizní komise při ZV OSŽ



jinak bych to asi nemohla dělat, práce musí být nejen povinnost, ale také trochu koníček,“ svěříje se.

Na dráze strávila Stanislava Brejníková prakticky celý svůj život a díky své angažovanosti v odborech má o dráze přehled dodnes. „Nejvíce mi vadilo a vlastně stále vadí fakt, že se dráha rozpadla na tolik jednotlivých subjektů, které si hrají každý na svém vlastním písčku,“ komentuje organizační změny, které začaly na někdejších ČSD po roce 1990 a trvají prakticky dodnes. „Dokud byla dráha jednotná, měli i lidé k sobě jaksí blíž a zdá se mi, že si i více vycházeli vstříci. Dnes je doba strážně úspěchaná a projevuje se to i ve vztazích mezi lidmi,“ povzdychne si. Jak dále dodává, shon a neustálé změny vnáší do práce nervozitu, která se projevuje prakticky u všech profesí. „Z praxe znám nejvíce problémy osobních pokladních a věřte mi, že dnes bych s nimi neměla. Jsou vždycky první na ráně, někteří lidé jsou na ně i zlí a hojí si na nich svoje vlastní komplexy. Taký předpis se pořádkem mění, nároky na osobní pokladní jsou stále vyšší. Ke klidu jim teď určitě nepřidá ani současná situace, kdy jsou vlastně také v první linii ohrožení, pokud se týká výrovné náklady.“

Dnešní dobu nouzového stavu prožívá Stanislava Brejníková ve své rodné obci nedaleko Kralup nad Vltavou relativně v klidu. „To víte, že ten nebezpečný virus dnes hodně lidí pronásleduje i ve snu, ale člověk se tomu nesmí poddat, to by bylo zlé,“ říká. „Naše vesnička má zhruba čtyři stovky obyvatel, obchod máme v místě a nalézáme se v oblasti, kam moc lidí nezajíždí. Většinou se všichni věnujeme práci na zahradě a v domácnosti a věříme, že náklada brzy odezní.“ Následkem nouzového stavu byla odřeknuta i všechna původně naplánovaná jednání, která Stanislava Brejníková poctivě absolvovala – až již šlo o jednání RRS OSŽ, či schůze Rady seniorů ČR. „Mám tak také víc času na svoji maminku, která je sice ve svých 91 letech plně soběstačná, ale v některých věcech přece jen potřebuje pomoc,“ dodává na závěr Stanislava Brejníková.

Miroslav Čáslavský



Budova železniční stanice Prosenice stojí na svém místě již přes 120 let. V současné době je opuštěná.

NAVŠTÍVILI JSME

Prosenice

Železniční stanice Prosenice leží asi pět kilometrů směrem na Ostravu, za přerovským železničním uzlem, na trati legendární „Ferdinandy“ (trať Vídeň – Bohumín – Krakov), dokončené v roce 1856. Trať je vedena Moravskou bránou, kterou odedávna prochází tzv. Jantarová stezka, spojující baltské pobřeží s pobřežím Středozemního moře.

Z původní zastávky byla zřízena stanice s kolejovým rozvětvením v roce 1898. Budova z rezného zdiva stojí dodnes, od roku 2006 je však opuštěná, řízení provozu bylo převedeno do sousedního Přerova na Centrální dispečerské pracoviště (CDP). Levostranný provoz na této trati (Břeclav – Bohumín) existoval až do roku 2012, jako poslední na naší železniční síti. Od tohoto roku byl zde provoz převeden na pravostranný, přičemž bylo nutné provést mnohé úpravy, z nichž některé se dokončují ještě dnes.

V současné době probíhají závěrečné práce na přestavbě celého přerovského triangu (Přerov – Prosenice – Dluhonic), k nimž patří i závěrečné úpravy, týkající se pravostranného provozu a současně zvýšení tratové rychlosti na prosenicko-dluhonické spoje. V souvislosti s tím byla v Prosenicích zahájena modernizace výhy-

h, měří 157 metrů, po přestavbě bude měřit 307 metrů. Jedna z výhybek bude mít hydraulické závěry a druhá výhybkové. Budou také odolnější proti opotřebení.

Jak dále z tiskové zprávy vyplývá, montáž těchto výhybek za pomoci nejmodernější mechanizace byla naplánována na dny 20. – 23. dubna. Další práce zde budou probíhat až do 15. července, přičemž po celou dobu nepřetržitě výluky, která byla zahájena začátkem března, jsou vlaky z Přerova do Prosenic a sousedního Lipnika nad Bečvou nahrazovány autobusy. Současně je omezena osobní doprava na spojové koleje do Dluhonic. Celý přerovský triangl je tak v současné době jedním velkým stavenišťem, který nezastavila ani koronavirová pandemie.

V dubnu byly zahájeny i práce na trakčním vedení v úsecích z Dluhonic do Prosenic a do Přerova. V Prosenicích se spojují dvě dvojkolejné tratě (Břeclav – Bohumín a Česká Třebová – Bohumín), které se znovu rozpojují až v Hranicích na Moravě (resp. v Drahotušicích), odkud odbočuje dvojkolejná trať směrem na Horní Lideč a Púchov. Je tedy zřejmé, že provoz na tomto úseku (Prosenice – Hranice na Moravě) je velice silný, ve špičkách i více než deset vlaků za



Na dluhonické zhlaví železniční stanice probíhaly v průběhu dubna práce na montáži unikátní dvojice výhybek.

hodinu. V špičce dopravní služba v Prosenicích patřila (a i na CDP Přerov tento úsek stále patří) k těm nejnáročnějším. Pokud se týká osobní přepravy, prosenická stanice nabízí při čekání na vlak jen prostory podchodu, čekárna a vlastně celá budova stanice je uzavřená a opuštěná. V současné době koronavirové, spojené navíc s výlukami tratových kolejí směrem do Přerova i do Dluhonic, je však provoz vlaků značně omezen. Další nepřetržitě výluky jednotlivých tratových kolejí s větším dopadem na železniční provoz se očekávají od letošního října, úplné dokončení přestavby triangu pak v roce 2021.



Po dobu náročných výluk jsou osobní vlaky z Přerova nahrazovány autobusy.

ZE SVĚTA

„Společně proti koronaviru“: Deutsche Bahn uzavřela dohodu s odbory

Deutsche Bahn (DB) uzavřela dohodu ve prospěch železnic v Německu s odborovými centrálními GDL (strojvedoucí) a EVG (Železniční a dopravní odbory).

Obsahem dohody mezi zaměstnavatelem a sociálními partnery je dalekosáhlá podpora rodičů v souvislosti s uzavřením škol a záruka pracovních míst a zaměstnanosti. Podle personálního šéfa DB Martina Seilera jde o důležitý signál, který má v krizi ulehčit právě především zaměstnancům s dětmi. DB, EVG a GDL zdůrazňují společný cíl a zájem chránit bezpečí a zdraví zaměstnanců, jejich rodin, stejně jako zákazníků, a zároveň zajistit udržitelný provoz železnic tak, aby DB garantovala Německu stabilní zásobování a základní obslužnost. Součástí dohody jsou zájmy podniku a potřebami zaměstnanců železnic v Německu se prohloubila napříč profesemi. Podle informací DB je obsahem dohody to,

že DB garantuje jistotu pracovních míst. „Zaměstnanci se nemusí obávat o své místo vlivem krize kolem koronaviru“, zdůraznil Seiler. Rodičům dětí bez možnosti školní docházky bude nabídnuta alternativní možnost 15 dnů placené volno k ošetřování dětí; obecně platí: pokud výkon práce není kvůli krizi koronaviru možný a variantní řešení (jiné pracoviště, jiné rozvržení pracovní doby, práce z domova) není možné, mzda nebude krácena; dohoda počítá s individuálními flexibilitními možnostmi, jak pracovní dobu nebyrokraticky vyrovnat nebo zpětně napracovat; panuje shoda, že v určitých případech může být zavedení zkrácené pracovní doby prostředkem dočasně řešení, vždy však jen a pouze podle tarifních a provozních předpisů a vždy se souhlasem podnikové rady; v nejsložitějších případech, kdy nebude možné nalézt vyrovnání, budou sjednávána individuální řešení; dohoda platí do 31. července 2020. Z bahnblogstelle.net zpracoval –r–

Od roku 2030 už žádné diesellové lokomotivy

Rakouská ministryně dopravy Leonore Ge-

VŠIMLI JSME SI

● **OD ÚTERÝ** 14. dubna 2020 byl zhruba po měsíci obnoven prodej jízdních dokladů u vlakového personálu Českých drah. Zároveň byla obnovena také standardní kontrola jízdních dokladů, která probíhala pouze vizuálně, tedy bez fyzického převzetí. Prodej jízdenek ve vlacích byl pozastaven od 16. března 2020. Zaměstnanci vlakového personálu jsou již plně vybaveni všemi potřebnými ochrannými pomůckami – rouškami, rukavicemi, brýlemi i dezinfekčními prostředky, uvedly České dráhy v tiskové zprávě.

● **V LIHOVARSKÉ ULICI** v Praze 9 by měly vyrůst dva výškové domy, které propojí most ve tvaru lokomotivy podle návrhu sochaře Davida Černého. Podoba mostu má odkazovat na nehodu z roku 1895 na pařížském nádraží Montparnasse, kde vlak nezastavil v konečné stanici, projel halou a prorazil nádražní stěnu, informoval server Aktuálně.cz. Motivem je připomínka doby průmyslníka Kolbena a pozdější tovaryš CKD Lokomotivka, kde se vyrobilo 8000 lokomotiv.



● **V PÁTEK** 3. dubna 2020 od 7.20 h do 23.59 h a dále nepřetržitě od pondělí 6. dubna do 9. dubna probíhala výluka v úseku Vraňany – Straškov na trati 095 (Zlonice – Vraňany). Stavební firma v těchto dnech opravovala několik přejezdů na trati (konkrétně přejezdy P2534 v Horních Beřkovicích, P2530 a P2529 v Kostomlatech pod Řípem, P2523 v Činěvsi na snímku, a P2518 a P2517 poblíž zastávky Mnetěš). V rámci výluky byly vyměněny kolejnice, kolejové lože, pražce, upevňovač a na každém přejezdu byla zřízena nová přejezdová konstrukce a odvodnění. „Součástí prací bylo i čištění příkopů, odstranění náletových porostů údržba kolejového roštu zajišťujícího stabilitu bezстыkové koleje včetně dotahování upevňovačů v bezстыkové koleji,“ dodala Nela Fribová, DiS, tisková mluvčí Správy železnic.

● **VLÁDA** dne 20. 4. 2020 souhlasila s kompenzačními stavebními firmám v sektoru dopravních staveb. V závazném pokynu, vztahujícím se k řešení následků pandemie COVID-19, ministerstvo dopravy umožňuje zhotovitelům realizujícím stavby v době nouzového stavu rychleji získat finanční kompenzaci za ztížené podmínky, než je tomu podle stávajících smluvních podmínek.



● **V ČESKÉ TŘEBOVÉ** to bude na podzim 10 let, co byl slavnostně otevřen multifunkční terminál, který slouží k přestupu mezi železniční, veřejnou silniční a individuální silniční dopravou. Za tím účelem byla zřízena i informační zařízení, která mají ulehčit přestupy z jednoho druhu na jiný druh dopravy. V podchodu z nástupiště 4, 3 a 2 k nástupišťům na autobusy je umístěno i informační zařízení o nejbližších odjezdech a nástupišťích autobusů. Bohužel již řadu měsíců toto informační zařízení neslouží svému účelu. Dne 15. 4. 2020 vykazovalo stav, uvedený na snímku S. Hájkova (obrazovka je nefunkční/vypnuta/v poruše?). Nevíme, kdo je zřizovatelem informačního zařízení a kdo za jeho funkčnost odpovídá (OREDO, Správa železnic nebo město?), ale určitě by si k blízkému 10. výročí terminálu zasloužilo, aby opět sloužilo svému účelu k plné spokojenosti cestujících.

ZE SVĚTA

wessler plánuje elektrizaci železnic, takže od roku 2030 již neměly v Rakousku na železničních tratích jezdit trakční vozidla poháněná naftou. V současné době jsou proto zvažovány na výběr dvě alternativy. Bylo to oznámeno na zasedání Výboru pro dopravu v Parlamentu.

Stále není jasné, zda toho bude dosaženo přeměnou kolejových vozidel na alternativní pohon, nebo elektrizací tratí. Paní Gewessler říká, že na třech pilířích je třeba pracovat paralelně: rozšíření železniční sítě, zvyšování nabídky a dostupné ceny jízdenek.

V otázce tranzitu paní ministryně nevidí ze strany Evropské komise pochopení pro situaci v Tyrolsku. Bude proto pokračovat v rozhovorech s Komisí, ale bude věst také dialogy na všech ostatních úrovních. Přímý kontakt se sousedními zeměmi je podporován výstavbou přístupových železničních tratí Brennerského základního tunelu. Železnice ÖBB o tom bude věst hovory s Deutsche Bahn.

Celkové očekávání, že o baltickou mobilitu bude rozhodnuto v Parlamentu EU, který přinese první zlepšení, která poněkud sníží nerovnost mezi vlaky a kamiony.

Z Transportweb, 10. 3. 2020, zpracoval –sh–

Obzor č. 17 – 24. 4. 1995

„Bud' regionální tratě privatizovány, nebo zrušit“, hlásí titulky na první straně názoru ministra dopravy Jana Stráského, přednesený na tiskové konferenci MD dne 13. 4. 1995. Jan Stráský uvedl, že ministerstvo dopravy chce hrát aktivnější roli v oblasti železniční dopravy. Tato role měla podle jeho slov spočívat v urychlené privatizaci přibližně 30 % tratí Českých drah, což je možno chápat jako alternativu ke státnímu rozhodnutí o redukci české železniční sítě. Předsesta OSŽ Miroslav Kapoun k této problematice uvedl, že rozhodnutí o privatizaci regionálních tratí je předčasné. Nejprve by měly vzniknout územně správní celky a ty by měly rozhodnout, jestli železnici potřebují, nebo ne.

Odbory na železnici v této době dále řešily neuspokojivý stav v odměňování na ČD. Dne 12. dubna 1995 proto vydaly společně stanovisko, v němž oznamují, že budou organizovat akce za výrazné navýšení mzdových prostředků. **„Cílem tlaku musí být dosažení toho, že se zaměstnanec s. o. ČD určitým skokem posunou alespoň na celostátní průměr srovnatelných profesí,“** uvádí se ve stanovisku. Při neuspokojivém řešení avizovaly odbory i možné porušení sociálního smíru.

Obzor č. 18 – 2. 5. 1995

Obzor č. 18 přináší informaci o jednání mi-

nistra dopravy Jana Stráského s odboráři (dne 19. 4. 1995). Podnětem k jednání byla společná petice odborových organizací působících při Českých drahách. Zástupci odborů ministra seznámili se svými argumenty ohledně nespravedlivého a nepřehledného odměňování a přednesli i další připomínky k vývoji na železnici. Podle názoru železničnických odborů vede současné vedení ČD podnik ke krachu.

„Obavy z překočné připravované privatizace na železnici jsou oprávněné“ byl titulek a také odkaz ze semináře Nadace Friedricha Eberta, uspořádaný 20. 4. 1995 k privatizaci železnic. Hlavní referáty přednesli experti nezávislé politické poradenské organizace z Londýna a Bruselu a také zástupce německých odborů. Zahraniční experti podpořili české odbory v jejich prosazování kvalitnější reorganizace železnice. Podrobněji se Obzor konferencí věnoval v následujících číslech.

„Konference v České Třebové bude asi bouřlivá,“ shrnuje titulek zpravodajství z jednotlivých odvětvových sekcí OSŽ, konaných před mimořádnou celostátní konferencí OSŽ, svolanou na 27. května 1995. Odvětvové sekce si volily své delegáty na konferenci, své zástupce v sekcích a také navrhovaly kandidáty do vedení OSŽ. Hovořilo se také o struktuře OSŽ, o způsobu financování, o informovanosti a mnoha dalších otázkách týkajících se budoucího působení OSŽ.

-zs-

Mimořádná situace klade zvýšené nároky na zaměstnance v provozu

(Pokračování ze str. 1)

Aby se předešlo rozšíření koronavirové nákazy, jsou některé provozní zaměstnanci rozdělení do dvou skupin, z nichž jedna slouží v devíti až čtrnáctidenním turnuse, načež je vystřídaná druhou skupinou. Tím se eliminuje riziko přenášení nákazy. **„Nejproblematictější je zřejmě situace na Centrálních dispečerských pracovištích (CDP), kde je za normálního stavu ve směně na jednom pracovišti soustředěno nejvíce osob, proto jsou podle možnosti některé úseky řízeny z pracovišť pohotovostních výpravicích. Přerozdělením úseků (i z důvodu sníženého počtu vlaků) počet dispečerů na sále a tým i riziko přenosu nákazy kleslo,“** vysvětluje Paleček.

V ostatních železničních stanicích se riziko přenosu nákazy snižuje na nejmenší možnou míru neosobní předávkou. Zaměstnanec (například výpravčí) ukončí směnu, vydezinfikuje pracoviště a připraví ho pro svého kolegu. Případně doplnění či vysvětlení pak proběhne telefonicky. **„V několika ojedinělých případech byla zjištěna nákaza u pracovníka, byla nařízena karanténa a stanice byla uzavřena. Vlaky pak přes vyloučenou kolej jezdily ve zvláštním režimu. Naštěstí je provoz v současné době omezený, jezdí méně vlaků, tak-**

že se to dá v případě potřeby zvládnout,“ doplňuje Miroslav Maincl.

Je nesporné, že mimořádná situace klade zvýšené nároky na zaměstnance v provozu, kteří jsou i pod psychologickým tlakem, způsobem obavami z možné nákazy. Přesto provoz funguje bez větších omezení. **„Za to je třeba všem pracovníkům na železnici, a to nejen u Správy železnic, poděkovat. Nemají to lehké, ale nevzdávají se,“** konstatují oba tajemníci. Vzhledem k mimořádné situaci se zastavily mimo jiné také práce na projednávání novelizace Katalogu prací a další záležitosti, které se nedají projednávat videokonferencemi či telefonicky. **„Zde je nutná osobní účast a zatím není možná,“** konstatuje Miloš Paleček.

Podobné je to i s jednáním orgánů OSŽ (podnikové výbory, Ústředí). Informace pro členy těchto orgánů jsou předávány prostřednictvím e-mailů, webových stránek, twitteru, či facebooků jednotlivých tajemníků a následně rozšiřovány mezi členskou základnu. **„Je to zvláštní situace, některé věci musí počkat, věřme, že se poměry co nejdřív upraví a vrátí do starých kolejí,“** shodují se oba tajemníci PV OSŽ při Správě železnic Miroslav Maincl a Miloš Paleček.

Miroslav Čáslavský

PORADNA BOZP

Čistota půl zdraví

...a veselí celé. Řekla bych, že v těchto dnech je nejdůležitější zachovat si zdraví duševní, protože tam, kde se v našem JÁ otevrou dveře pro chmury, vlezou za nimi i všechny nemoci světa, tím spíše jakési virové breberky o velikosti běžným okem nepostřehnutelné. Jsme-li zdraví, dobrá hygiena nám pomůže vyhnout se nemocem, a pokud onemocníme, sniží rozšířování nákazy do našeho okolí. Jak jsem se dočetla, hygiena je pojmenována podle řecké bohyně zdraví Hygiei a jejím symbolem je had pijící krev z misky, kterou drží v ruce. Hygienické návyky nás odlišují od pravěkých lovců mamutů, pokud tedy nejsme na jejich úrovni, s trochou sebekázně, vody, dezinfekce a starého trika na výrobu „nešité“ roušky (ústenky), bychom měli základní požadavek na osobní ochranu v době koronavirové zvládnout. Tohle však platí pro náš běžný život, jako jedince, člena rodiny, souseda a občana ČR.

Složitější je tato situace rozhodně z pohledu zaměstnavatele, protože se dostává do stavu, kdy se nejen musí o nás postarat tak, jak je mu dáno legislativou, ale musí se též přizpůsobit běhu světa, jak mu ukládá zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, a to např. § 102, podle kterého je zaměstnavatel povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodné organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům.

Tady je nutné připomenout, že přijímaná vládní opatření nemohou nikdy nebo neupravovat plnost zákoníku práce, a že žádný manuál na správný postup opravdu neexistuje. Zaměstnavatel, ku podivu, nemůže ani za nedostatek ochranných prostředků proti nákaze koronavirem, za nedostatek desinfekce na trhu a ani za neohleduplné chování některých zaměstnanců. V této době je tedy nutnost jakéhosi smíru a nastavení opravdové spolupráce zejména mezi námi a ZO OSŽ, jejíž členové mají zásadní znalost podmínek práce na konkrétních pracovištích a mohou svými praktickými vědomostmi a připomínkami pomoci zbrzdit či zastavit šíření nákazy. Jak mnozí z vás víte, v § 104 je dále stanoveno, že není-li možné rizika odstranit nebo dostatečně omezit pro-

středky kolektivní ochrany nebo opatřeními v oblasti organizace práce, je zaměstnavatel povinen poskytnout zaměstnancům osobní ochranné pracovní prostředky.

Současná situace pracovního prostředí na pracovištích ovlivňuje zásadně – tím nutí zaměstnavatele, který má „soustavně vyhledávat rizika a minimalizovat je“ na tuto situaci pružně reagovat. Jistě se shodneme, že hlavní zásadou prevence je, v prvé řadě, důsledná hygiena rukou. Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, sice určuje přidělování množství, ale toto je nutné navýšit podle současného vyhodnocení rizik na konkrétním pracovišti, podle provozních podmínek a možnosti zaměstnavatele. Další neopominutelnou záležitostí je dostatek vody na pracovišti vyplývající z nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců – toto stanoví, že *prostor určený pro práci musí být zásoben pitnou vodou v množství postačujícím pro potřeby pití zaměstnanců a zajištění předlékařské pomoci a teplou tekoucí vodou pro zajištění osobní hygieny zaměstnance.* Zaměstnavatel musí tedy nově pamatovat i na navýšení dodávek vody na pracoviště, která nejsou napojena na vodovodní řád.

S tím vším pak souvisí i úklid pracoviště a pomocných a sociálních zařízení, příp. zajištění místa na nebezpečné odpady (zdravotnický materiál). V každém případě by měl zaměstnavatel pro zaměstnance provádějící úklid, migrující po více pracovištích, pro ty, co jsou ve styku s cestujícími nebo soustředění ve větším počtu na jednom místě, zajistit nejen vybavení ochrannými prostředky, ale i odpovídající informace o tom, jak se mají v nové situaci chovat.

Tělo si s nemocemi většinou umí poradit a budeme-li se pohybovat ve sterilním prostředí, náš imunitní systém naopak zleniví – toto nám na dráze naštěstí nehrozí. Dávme tedy na sebe pozor, protože zdraví máme jen jedno, ale nenechme si zkazit den!

Dana Žáková,
svazová inspektorka BOZP

Proměna

Jak se tak každé ráno probírám notnou dávkou médií českých i zahraničních, tak si říkám, že by z mnohých z nás měl Franz Kafka upřímnou radost. Nepřeborně množství rádobý prokurů se totiž jalo předpovídat proměnu společnosti tak radikální, že si jí ani nedovedeme představit. Namátkou zmíním francouzského eurokomisaře Thierryho Bretona, který v rozhovoru pro španělský El País uvádí, že je přesvědčen o nedozírných dopadech této krize. Beze strachu prorokuje úplně nový svět, který bude mít zcela jiná pravidla než ten stávající. Ekologové, pro změnu, hlásají příchod prozíravých korporací a států vedoucího k redukci znečišťování životního prostředí. A my máme na našem českém dvořečku pana Ondřeje Kubalu, který v komentáři pro server zpravodaj.cz prorokuje zánik železniční dopravy (článek byl uveřejněn 1. 4. 2020 pod názvem Konec přepychu, veřejná doprava zažila šok a zotavení bude bolest).

Zůstanu u posledního proroctví, a to proto, že má profese přímo souvisí s železničním provozem. Již zmíněný pan Kubala praská bičem kritiky na všechny strany. Slevy na dopravu – chyba! Dostatek regionálních spojů – chyba! Přidání spojů mířících na Prahu – chyba! Mnohem lepší kvalita vlaků – chyba!

Zkrátka a dobře, takový komentář působí dojemem, že veškerá pozornost věnovaná železnici v minulých letech musí zákonitě v sou-

časné době vést k její záhubě.

Obdivuji do jisté míry skálopevně přesvědčení autora o tom, že je zcela iluzorní věřit, že se vše vrátí do starých kolejí. Zároveň obdivuji jeho kuráž. Muselo ho totiž stát mnoho odvahy přispět ke všeobecné panice a depresi tvrzením, že se bude na dráze propouštět z důvodu neudržitelnosti systému. Jeho katastrofický scénář totiž předpovídá svět, ve kterém lidé ze strachu z onemocnění budou odmítat do konce života užívání veřejné dopravy a nebude tedy třeba těch, kteří pracují v tomto sektoru.

Jestli zde tedy něco působí iluzorně, tak jsou to myšlenkové pochody zmiňovaného komentátora. Jak je známo, člověk je tvor nepoučitelny, a když je někdo schopný jít i přes zákaz do hospody nalévat se pivem, tak do zajista bude ochoten jet i vlakem a nebude při tom trpět žádnou fobií. Zredukování železniční dopravy v těchto dnech je nepochybnitelný fakt a nutnost, ale rozhodně to nepředikuje budoucí stav. Jak by při odpadnutí vlakových spojů zvládala města nápor silničních vozidel? Kde by rezidenti městských částí či lidé dojíždějící za prací parkovali?

Zdá se, že tyto otázky si ve své vizi pan Kubala nepoložil a nebo nechtěl pokládat. A tak se domnívám, že by asi udělal lépe, kdyby zbytečně netlačal a oddával se bohorovnému mlčení.

Vít Zavázal

Bývalá zastávka Praha–Konvárka citelně chybí, chybějí i další zastávky na lince S 65

K 28. květnu 1989 bylo zrušeno zastavování vlaků v zastávce Praha–Konvárka na trati Praha–Smíchov, společně nádraží (Buštěhrad) – Praha–Jinonice – Hostivice. Alibisticky bylo hlášáno, že zastávka pozbyla smyslu a byla nahrazena žst. Praha – Žvavoh. Stejně tak byla aktivací Žvavoh zrušeno zastavování vlaků v zastávce Praha–Hlubočepy zastávka. Pravda, v té době byla na Pražském Semmeringu velmi slabá osobní doprava, zato zde byla silná nákladní doprava, navíc v té době ještě dožívalo seřadovací nádraží Praha–Smíchov, společně nádraží Žst. Žvavoh a žst. Stodůlky byly stavěny v roce 1988–89 hlavně proto, že tehdejší vedení Prahy, nepřátelsky naladěné vůči železnici, mělo v úmyslu bez náhrady zrušit trať Praha–Dejvice – Praha–Bubny, v té době místo tunelu Blanka měla vést pražská „dálnice“ Stromovkou, kdy měly být skáceny stovky stromů a zrušena trať. K tomu naštěstí nedošlo a již nedojde.

Po roce 1990 paradoxně došlo k totálnímu útlumu tratě Smíchov – Jinonice – Hostivice a naprostému rozvratu nákladky v žst. Praha–Jinonice po vytunelování továrny Motorlet (Waltrovky). Tím pádem byly utlumeny i žst. Žvavoh a žst. Stodůlky a v žst. Praha–Jinonice byla zavedena nepřetržitá výluka služby výpravicích,



Zastávka Praha–Konvárka ležela v km 6,6, vede k ní přístupová cesta, která spojuje ulice Pod Děvinem a U Divčích hradů, je zabezpečena PZZ v km 6,545 (P 2191) se závorami (typ PZZ–RE PZS 3 ZBI), kolem zastávky je velká vilová čtvrt.

ten byl pak nahrazen pouze závorářem (sledoval správnou činnost přejezdů). Až po povodních 2002 a rekonstrukci tramvajové tratě na Řepy

v roce 2009 došlo reaktivaci této tratě, s tím souviselo i zřízení provizorní šturcové zastávky Praha–Smíchov, Na Knížecí, ta však byla posléze z důvodu developerské činnosti opět zrušena.

V současné době jezdí všechny osobní vlaky již z a do žst. Praha hlavní nádraží s tím, že dopolední protisměrné sedlové vlaky čekají na křižování v žst. Praha–Smíchov společně neuvěřitelných 15 minut! K zásadnímu oživení tratě by tak měly být reaktivovány zastávky Praha – Konvárka, Praha–Hlubočepy zastávka či nová zastávka Praha–ulice Koh–Noor. Bez těchto zastávek je celá reaktivace tratě hrozením kamenem do vody. Všechny jmenované zastávky by ležely, na rozdíl od Žvavoha a Stodůlek, v hustě obydlené části Prahy. Trať je nyní dálkově řízena z CDP Praha–Na Balabence. **Martin Kubík**

Jednotné hlášení

Na rozdíl od jednotného tarifu se má česká železnice dočkat alespoň jednotného hlášení. Zatímco například ve Francii je úvodní zneška stejná po celé zemi, v České republice je její zavedení předmětem petic. Pokud se ale podíváme na celou věc selským rozumem, jako nejlepší nám vyjde sjednocení popěvku podle tématu. Klimbáčijí cestující ve spoji bez vlakového rozhlasu, kterému se nechce otvírat unavené oči do rozzařených nástupištních světél, vzdýcky ocení, pokud zvuk, který k němu doléhá skrz okno či dveře, napoví jeho polohu. Z toho jednoduše vyplývá, že rozmanitost hlášení „přijel spoj“ by měla být co největší v závislosti na městu či regionu. Naopak pro cestující ve stanici nemá regionální charakter znelký vůbec žádný význam. Pro něj je důležitá pouze kategorie zprávy. Proto si myslím, že by měl být ve všech stanicích jednotný nářev pro hlášení „přijede k nástupišti“. Pro dobiřující nebo dokonce nádraží hledající cestující se tím rozhlas stává hodinkami i kompasem. Zcela odlišné, ale pro všechny stanice též jednotné, by mělo být hlášení o zpoždění vlaku, nejlépe se smutným přednesem. Pro mimořádnost (odfrenutí, odklon, mimořádný přestup atd.) by se zase hodila jiná úvodní zneška, více dramatická, ovšem zase jednotná pro celou síť. Rytmičkou melodii si zaslouží také „urychlené přestupujte“, ovšem jinou než mimořádnost. Nakonec třeba pro znení „vlak zde jízdou končí“ by stačilo něco veselejšího. Uspadněné orientace cestující si tedy žádá v většiny jednotnou hudbu, ovšem vztazenou ke konkrétnímu tématu. Přebich si, aby tato skutečnost byla vzata v potaz, když už se do změny pouštíme. Současně by asi směřla oba tabory protichůdných názorů na univerzální železniční hymnu. **Vít Patrák,** informátor železniční dopravy

Izolace v době letošní karantény

Tento mimořádný stav postihl celý svět! My, starší 65 let, se proto máme co nejvíce držet doma, ale co pořádek dělat, že? Tak se bavím tím, že „pracuji z domova“. Jsem už nějaký rok v penzi a o vzpomínky z nezapomenutelných směn, které jsem v pokladně ČD prožil, bych se ráda podělila. V zimě, v únoru 1997, byly České dráhy ve stavce. Chodili jsme do práce a každou minutu čekali, kdy se vláda domluví s vedením ČD na podmínkách, které budou pro železničáře přijatelné a budou ochotni je akceptovat. Netrvala sice dlouho, jen 5 dní, ale i tak u cestujících způsobila rozruch.

Na povodně na začátku července 1997, které postihly Moravu, vzpomínám asi nejčastěji. Nejkritičtější den jsem měla noční a vlaky z Hranic jezdily jen jedním směrem a i tak tehdy jen do žst. Lipník nad Bečvou. Dál ne!!! Na Ostravu nejedlo vůbec nic stejně jako na Valské Meziříčí! Na této smně jsem dělala jen NÁVRATKY (cestujícím jsem za neprojetou trať vracela peníze), protože v žst. Hranice na Moravě zůstali třet. S informátorkou a pracovnícemi tranzita jsme zajišťovaly provizorní nology: na zemi uzamčeného malého vestibulu zůstala většina ztroskotanců spát, ale také manince s dcerkou, která trpěla cukrovkou, se

podářilo zajistit v sousedním závodě MTH kvalitní spaní vč. osobní hygieny. A která z nás, pracovník ČD, měla s sebou nějaké jídlo, dala ho těm nepotřebnějšíším... Ráno jsem hlavní pokladní předávala „tržbu“, která tržbou nebyla – byla jsem až tak v mínusu, že jsem musela obětovat i své smněné (penize, které jsou u černé k zahájení směny) – komusi jsem dokonce vracela celý sáček = 50 ks pětikorunových mincí, u!!!

Ale na smně z 8. na 9. srpna 2008 vzpomínám s obzvlášť velkým pohnutím.. Byly to ty kritické osmičky (8y ve Studénce na rychlík EC 108 Comenius (8 písmen) spadal most – a poslední osudovou osmičkou byly už oběti. Do hraničské žst. přijížděly autobusy, které fungovaly jako náhradní doprava. Tohle byla na psychiku abnormálně náročná směna!!! A po ní na duši i po mnoha letech ten velký smutek dále zůstává...

Proto dnešním železničářům, kteří se nachází zase v jinak obtížné, ale také těžké situaci, kdy celý svět zamoří vir, opravdu moc a od srdce přeji, aby všichni a ve zdraví překonali tuto mimořádnou dobu!!! Do jejich situace se po svých zážitcích dokážu plně vžít!!!

Hana Dostálová



Hněvkovský tunel I byl zprovozněn v roce 2006 v rámci narovnaní tratě, klikatící se údolím Moravské Sázavy.

Šijeme roušky s OSŽ – vyhlášení výsledků soutěže

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý spolu s dalšími členy poroty vybral 21. 4. 2020 tři nejoriginálnější roušky, které jste zaslali do soutěže vyhlášené 25. 3. Fotosoutěže se zúčastnilo celkem téměř 30 soutěžících, přičemž někteří z vás zaslali snímky roušek hned několik. Vítězi obdrží hodnotné ceny.

Děkujeme všem za účast v soutěži a za odhodlání pomáhat druhým.



1. místo - rouška s kapsičkami, M. Vantuška.



2. místo - rouška námořnická, Zdenka Velecká.



3. místo - rouška dětská, Bohumír Vitů.

Moudrost pro tento den

„Bolest je doktor, před kterým máme největší respekt. Dobrotě a moudrosti je-nom slibujeme, ale bolest posloucháme.“

Marcel Prout,
francouzský spisovatel (1871 – 1922)



Dne 13. 4. 2020 nás ve věku nedožitých 71 let náhle opustila paní

Zdenka Vacková.

Byla dlouholetou členkou OSŽ a celý svůj profesní život zasvětila železnici. I po odchodu do důchodu v roce 2008 od OPŘ Praha se živě zajímala o dění na železnici a účastnila se setkání s bývalými spolupracovníky. Byla členkou ČZS FISAIC, skupiny kreativní práce, a členkou ČZES, svazu esperantistů. Čest její památce.

Anna Abelovská,
místopředsedkyně ČZES

Hoštejn a Krasíkov – ze dvou stanic dvě neobsazené zastávky

Výpravní budova železniční stanice Hoštejn je architektonicky podobná jako budova v sousedním Krasíkově. Ta hoštejnská stojí vpravo ve směru jízdy od Olomouce do Prahy, krasíkovská pak vlevo. Obě stanice jsou neobsazené, jízda vlaků je zde řízena dálkově z Centrálního dispečerského pracoviště Přerov.

V průběhu stavby tranzitního koridoru byly obě stanice změněny na neobsazené zastávky, dopravní i komerční obsluha jsou zde zrušeny. Kolejové rozvětvení je však zachováno, v případě Hoštejna slouží pro přístup na vlečku zdejší pily, v Krasíkově pak míří vlečková kolej do obrovské rozvodné stanice. Ta rozvádí elektrickou energii o napětí 400 kV, přiváděnou sem 58 km dlouhým vedením z přečerpávací vodní elektrárny Dlouhé Stráně v Jeseníkách. Obě vlečky jsou však na první pohled nevyužívané a ztrácejí se v polích (v případě Krasíkovy) či v nánosů dřevního odpadu (v případě Hoštejna). Určitou zeměpisnou zajímavostí této lokality je skutečnost, že zatímco Krasíkov leží v Čechách (kraj Pardubický), Hoštejn je již na Moravě (kraj Olomoucký).

Obě obce jsou však původně moravské. Zmíněné železniční stanice odděluje horský hřbet zde začínající Zábřežské vrchoviny, která v těchto místech tvoří evropské rozvodí Severního a Černého moře. Někdy je tento hřbet nazýván Zemská koruna. Pod vrcholem tohoto kopce byly při stavbě koridoru vybudovány dva tunely, z nichž ten první (při jízdě od Krasíkova) patří mezi nejdelší tunely na síti SŽDC – měří 1101 metrů – a nahradil původní 146 metrů dlouhý tunel, nyní opuštěný. Trať totiž byla v těchto místech přeložena, spolu se zastávkou Tatenice, která leží mezi oběma bývalými železničními stanicemi a současně mezi oběma zmíněnými tunely.

Zdejší krajina je určitě přitažlivá i pro cykloturisty, a to především kvalitní a velmi klidnou silnicí z Krasíkova do Hoštejna, v němž odbočuje ze silnice známá a frekventovaná cyklostezka údolím Moravské Sázavy, která částečně (cca 2,5 km) vede po tělese opuštěné železniční trati.

Stežka vychází pod podněpřehlédnutelným vrškem nad hoštejnskou stanicí, na němž jsou patrné zbytky hradu ze 13. století a empírový památník ve tvaru obelisku, postavený na paměť do budování této trati Ing. Janem Pernerem v roce 1845.

Železniční trať byla v těchto místech přeložena začátkem nového tisíciletí (2002 – 2006) z klikatícího se údolí Moravské Sázavy do tří tunelů (tunel Malá huba a tunely Hněvkov I a Hněvkov II). „Železniční“ část cyklostezky je vybavena informačními tabulemi, které popisují historii tratě a průběh její přestavby. Na konci této cyklostezky, vedoucí k zastávce Lupěně (u Zábřehu na Moravě) se od roku 2013 nachází železniční skanzen, kterému vědují paměť lokomotiva řady 317. Poblíž ní jsou vystavena stará



Obelisk nad Hoštejnem.

mechanická návěstidla – pro jízdu vlaků i pro posun – a dřevěné závory. Z nedalekého bývalého strážního domku se dnes stala „osvěžovna“ pro cyklisty i in-line bruslaře, kterými se stezka během sezony jen hemží.

Miroslav Čáslavský

Jarní pozdrav ze Švestkovky

Jaro je tady. Konečně jsme se dočkali a příroda se probouzí ze zimního spánku. I když ta letošní zima za moc nestála. Jinak tomu není ani podél kolejí Švestkové dráhy. Krásné jaro a slunečné počasí láká k výletům ven do přírody. Lze si jenom přát, aby současná přísná opatření, vyhlášená vládou z důvodu epidemie koronaviru, co nejdříve pominula a vše se brzy vrátilo (pokud možno) do obvyklých kolejí. A aby se také vlaky zaplnily množstvím natěšeného obecnstva a turistů. Neboť „konečný účet“ za nynější krizi bude i pro naše dráhy opravdu bolestný.

A. K. Kýžl



Pozdrav všem od kolejí Švestkové dráhy.



Lokomotiva řady 317, stojící na začátku cyklostezky ze Zábřeha do Hoštejna, pochází z pomníku v Lysé nad Labem.

Podřipský motoráček letos ještě nevyjel, Ústecký kraj zatím předpokládá zahájení provozu k 1. 5. 2020

K roku 1896 se váže snaha propojit železnici Jenšovice (dnešní Vraňany) s Libochovicemi přes Budyni nad Ohří a lázně Mšené (dnešní Mšené Lázně), ale tento pokus se nezdařil. Až 31. března 1906, na opakované žádosti přilehlých obcí, byl Zemským výborem Království českého vypsan konkurz na výstavbu místní dráhy Jenšovice – Libochovice. 13. října roku 1907 byl na trati Libochovice – Straškov – Jenšovice/Vraňany slavnostně zahájen provoz, ovšem z důvodu nedokončených prací ve stanicích Jenšovice (Vraňany) vlaky prozatímne končily na zastávce, která byla zřízena těsně před stanicí.

Změna nastala o rok později (8. října 1908), kdy do stanice Jenšovice (Vraňany) přijel první

vlak z Libochovic. V rámci výstavby tratě došlo také k úpravám kolejí ve stanicích Libochovice a Vraňany (v souvislosti s výstavbou libochovické výtopny či se stavbou vodárny a nového skladiště ve Vraňanech), na trati byly zřízeny stanice a zastávky v Libochovicích, Žabovřeskách nad Ohří, Budyni nad Ohří, Vrbčicích, lázních Mšené, Charvatcích, Račiněvsi (dnes Bříza obec), Straškově, Mnetěš, Kostomlatech pod Řípem a Horních Beřkovicích.

K vlečkám do cukrovarů v Libochovicích a Mšeném, do Ústavu choromyslných v Horních Beřkovicích, a v Charvatcích, přibyl v roce 1922 i vlečka do továrny v Radovesicích. Za zmínku stojí ještě rok 1934, kdy nabyl platnosti jízdní řád

obsahující přímé osobní vlaky Libochovice – Jenšovice (Vraňany) – Praha Masarykovo nádraží.

Z novodobé historie je třeba připomenout datum 1. června 1985, kdy byla vlaková doprava z důvodu zchátralosti traťového svrhu zrušena (vlakovou dopravu nahradila doprava autobusová). V období od 8. dubna 1986 do 1. července 1987 prošla trať celkovou rekonstrukcí, po níž se osobní vlaky sice vrátilo do provozu, ovšem v redukováném počtu. K další redukci vlakových spojů došlo až v roce 1990. Zatím poslední větší oprava trati proběhla v červenci 2006, kdy během 14denní výluky došlo k opravě dvou mostů přes řeku Ohří, k vytržení manipulační a dopravní koleje ve stanicích Lázně Mšené a k podbití

podloží mezi Libochovicemi a Láznemi Mšené. Paradoxně však 10. prosince 2006 v úseku Straškov – Libochovice dochází definitivně k zastavení provozu. Jízdní řád platný od 11. 12. 2004 do 9. 12. 2006 se tak stává nadlouho posledním jízdním řádem, během něhož byl v úseku Straškov – Libochovice zajišťován pravidelný provoz osobních vlaků. Díky úsilí dopravce KČZC nachází trať před deseti lety (v roce 2010) své uplatnění v rámci jízdy tzv. Podřipského motoráčku na trase Roudnice nad Labem – Litoměřice, přes Straškov, Mšené Lázně, Budyni nad Ohří, Libochovice a Lovosice. Tyto jízdy se konaly vždy v květnu a září u příležitosti kulturních akcí v Roudnici nad Labem. Pro velký zájem jsou v dalším roce (2011)

jízdy Podřipského motoráčku znovu pořádány, a to nejen v rámci kulturních akcí v Roudnici nad Labem.

Trať, nazývaná „Budyňka“, se nakonec dočkala jízdního řádu pro celou turistickou sezonu a od roku 2017 ožívá alespoň jízdy turistických vlaků. V turistické sezóně jezdí od roku 2017 v trase Libochovice – Mšené Lázně – Roudnice nad Labem Turistická linka T5 – Podřipský motoráček (objednatel Ústecký kraj DÚK, dopravce KČZC Doprava, s. r. o., období provozu 28. 3. až 1. 11., soboty, neděle, svátky). Letos z důvodu koronavirové epidemie vlaky ještě nevyjely, zahájení provozu Podřipského motoráčku se zatím předpokládá 1. 5. 2020. **Michael Mareš**



Podřipský motoráček letos z důvodu epidemie ještě nevyjel, ale Ústecký kraj – DÚK zatím předpokládá zahájení provozu 1. 5. 2020. Podpora rekreační dopravy v době, kdy se nebude smět vyjet za hranice, je zásadní pro každého objednatel veřejné dopravy. Na prvním snímku osobní vlak 19610 linky U21 na pozadí báje hory Říp, na druhém snímku osobní vlak 19611 na odjezdu z výchozí zastávky Bříza obec. Chybějící kolejnice, oprýskaná budova se zabedněnými okny (třetí snímek), taková je současnost stanice Budyni nad Ohří, ležící v km 6,6 trati 095 Libochovice – Vraňany.