

Z aktuálních událostí

Zasedání Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ se uskutečnilo v Praze, v sídle OSŽ, v úterý 24. ledna. Hostem jednání byl předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša. Ten v úvodu zrekapituloval hlavní události posledních týdnů na železnici; hovořil mimo jiné o nesmyslné snaze ministerstva dopravy zavést tzv. „vlakopůjčovnu“, která našťástí byla – i díky aktivitě OSŽ – zažehnána. Zmínil se i o tom, že poslanecká sněmovna bude projednávat poslanecký návrh novely zákona o zadávání veřejných zakázek, která by měla vyřešit účast Českých drah ve veřejných soutěžích, a také o tzv. IV. železničním balíčku, který se týká liberalizace na železnici. „O bezbřehé liberalizaci se nyní už nebude jednat v Bruselu, ale u nás, na půdě parlamentu i v krajích,“ řekl Bc. Pejša a dodal, že v souvislosti s tím se zřekne své kandidatury na funkci viceprezidenta ETF (mezinárodní sdružení evropských odborů na železnici), protože podle jeho slov je třeba se soustředit na práci v tuzemsku.

Předseda OSŽ se dále věnoval postavení seniorů v OSŽ. Seniori, jak uvedl, svými 13 tisíci členy tvoří nezanedbatelnou část členské základny OSŽ. „Snahy zbavit seniory OSŽ volebního práva na sjezdu jsou scestné,“ zdůraznil Bc. Pejša a připomněl, že to byli právě seniory, z jejichž členských příspěvků se vytvořil základ majetku OSŽ.

Členové RRS se poté věnovali přípravám na VII. sjezd OSŽ. Především dostali za úkol posoudit návrhy dokumentů pro konferenci seniorů, která se uskuteční 20. 6. v České Třebové. Předseda RRS Kurt Mužík prezentoval návrh na založení Regionálních rad seniorů, které by měly zlepšit kontakty s jednotlivými kluby seniorů OSŽ. Republiková rada seniorů OSŽ po diskusi doporučila konferenci seniorů OSŽ nominovat na předsedu OSŽ v dalším volebním období Bc. Jaroslava Pejšu. Ten kandidaturu přijal.

Ve středu 25. ledna zasedalo v sídle OSŽ Ústředí OSŽ. Podstatná část programu byla věnována letošnímu VII. sjezdu OSŽ a tedy i práci předsedzových komisí, které již zahájily, nebo v nejbližších dnech zahájí svoji činnost. V rámci informací ze zásadních jednání uvedl I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun mj., že od 1. 4. 2017 bude muset národní doprava povinně poskytovat ostatním dopravcům tzv. povinné služby (např. čerpací stanice či fekální koleje). Místopředseda OSŽ Miroslav Novotný informoval především o jednáních u dvou největších stavebních firem (OHL ŽS Brno a Skanska), kde mají problém sehnat kvalitní pracovníky a dodal, že některé stavební firmy odmítají přijmout zaměstnance, kteří chtějí být organizováni v odborech.

Člen Ústředí OSŽ Petr Kubička mluvil o situaci ve společnosti ČD Cargo (místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola se spolu s tajemnicí PV OSŽ ČD Cargo z důvodu soběoběžného semináře z jednání Ústředí OSŽ omluvil), například referoval o hektickém konci roku, o jednotlivých vozových zásilkách, či o novém komerčním produktu pro zaměstnance (In Kartě). Místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý referoval o tom, že letos se v SŽDC rozhodli aktivně ke změnám v PKS nepořádat, naopak však uspořádali školení k PKS SŽDC pro zástupce SONU, kteří v polovině minulého roku k SŽDC přešli od Českých drah, ale PKS SŽDC se na ně vztahuje až od 1. ledna 2017. A také zmínil některé současné aktivity ve společnosti (jako například, že na úrovni OR mají být vytvo-

vána zatížená pracoviště pro přiznání vyšší výkonné odměny), kupříkladu i fakt, že na SŽDC zatím nebyla uzavřena smlouva s dodavatelé kondičních pobytů. V diskuzi padla i zmínka, že může dojít ke kolapsu dopravy z důvodu nedostatku výpravčích a také padl návrh na zkrácení kurzů u výpravčích.

V další části pak členové Ústředí OSŽ vzali na vědomí zprávu o předběžných výsledcích hospodaření OSŽ za rok 2016, schválili návrh evidenčního listu ZO OSŽ k 31. 1. 2017 projednali návrh vzdělávacích aktivit na I. pololetí 2017, vylechli zprávu předsedy Revizní komise OSŽ Pavla Fraňka a člena Správní rady Zdravotní pojišťovny Ministerstva vnitra Bc. Petra Tomana, který mimo jiné členy Ústředí OSŽ informoval o ukončení činnosti pracovní komise pro LOP (léčebné ozdravné pobyty) dětí u moře z důvodu, že ČD travel nespĺňuje podmínky zadavatele výběrového řízení.

Konečná verze návrhu přidělení počtu míst delegátů, to byl jen jeden z mnoha návrhů, předložených ke schválení členům Podnikového výboru OSŽ SŽDC na jednání v Praze 26. ledna. Z dalších návrhů, formulovaných jako doporučení PV účastníkům Podnikové konference SŽDC (18. května), je návrh na rozšíření počtu členů PV na 29 (rozšíření o zástupce SŽG, SS a TÚDC a paritní posílení zastoupení RP z OR s největším počtem členů za RP – Praha, Hradec Králové a Brno). Podnikový výbor také doporučil konferenci podpořit kandidaturu současných členů revizní komise OSŽ a přijal návrh tajemníka PV Adolfa Hradilky doporučit konferenci nominaci Mgr. Martina Malého jako kandidáta na předsedu OSŽ (návrh na kandidaturu Martin Malý přijal). Jednání PV bylo premiérou pro nově zvoleného člena Ing. Jana Hemalu, který jako zástupce Výborů SON byl do PV nominován (a má pouze hlas poradní).

Po celém jednání PV byl hostem předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, který mj. podrobně objasnil důvody, které jej vedly k tomu, že změnil své rozhodnutí nekandidovat na sjezdu na předsedu OSŽ a na dotazy novinářů sdělil, že tuto funkci hodlá obhajovat, pokud jej nějaká skupina navrhne. To se také stalo, když jej PRF seniorů OSŽ na svém jednání v Praze 24. ledna navrhla.

Části jednání se zúčastnili ředitel personálního odboru GR SŽDC Ing. Pavel Koucký spolu s Ing. Hanou Kohoutovou a Bc. Jitkou Dolejšovou. „Jste v roce, kdy chceme nastartovat obnovu majetku, který k nám přišel v souvislosti s prodejem části závodu,“ řekl Ing. Koucký a dále uvedl, že bude postupovat centralizace řízení provozu, dojde k posílení HZS o 45 zaměstnanců, pro 2. fázi převodu pozemků budou posílány SŽG a pro účely diagnostiky rovněž TÚDC. Předseda PV Martin Malý v diskusi otevřel otázku řešení nákladů na užívání prostor odborovými organizacemi pro převodu budov železničních stanic k SŽDC. Došlo ke shodě na postupus tím, že členové PV vstoupí do jednání s příslušnými řediteli SON a OR. Ing. Kohoutová seznámila přítomné s pokyny GR, které byly vydány k pracovní době zaměstnanců a cestovním náhradám, s vydáním nových mzdových výměrů, realizací vyplacené mimořádné odměny zaměstnancům atd. Bc. Dolejšová pak informovala o databázi důchodců, kteří se účastní sportovních a kulturních akcí, pořádaných ve spolupráci odborů a SŽDC.

Poslední část jednání PV se pak věnovala přípravám na konferenci SŽDC. -red-

Strojvůdců je nedostatek, zájem o tuto profesi ale dál roste a láká i ženy

Pět zajímavých témat bylo náplní setkání novinářů s vedením Drážního úřadu ve čtvrtek 26. 1. 2017 v sídle Drážního úřadu v Praze na hlavním nádraží. O jaká témata konkrétně šlo? Vydávání licencí strojvedoucím (a průkazů způsobilosti na vlečku), vznik nové (evidenční) webové aplikace pro dopravce REDOS, kácení dřevin v ochranném pásmu dráhy (ohlédnutí za rokem 2016 plus plánovaná změny v legislativě), informace o opatřeních proti projetí návštěv a problematická služební zákona a s tím

spojené nesnáze ohledně nábory nových lidí a odborníků. Výše uvedená témata přišli novinářům představit Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu (DÚ), Martin Roedl, ředitel sekce stavební DÚ, a Ondřej Fanta, ředitel sekce provozně-technické (DÚ).

„Věřím, že to bude stát za to, protože se dnes dozvíte spoustu zajímavých informací z našeho prostředí, zejména z Drážního úřadu,“ slíbil na úvod mluvčí úřadu Martin Roedl. (Pokračování na straně 2)



Snímek ze setkání novinářů s vedením Drážního úřadu, zleva Martin Roedl, Jiří Kolář a Ondřej Fanta.



Okolí města Horní Planá se pyšní rozsáhlou sítí turistických tras a cyklostezek, v zimních měsících pak běžeckých tras. Snímek M. Mareš

Chystá se program sledování licencí strojvedoucích, v průběhu prvního pololetí by měl být spuštěn do zkušební provozu

V posledních letech byl zaznamenán rostoucí trend počtu jízd na červenou, zatímco v roce 2013 to bylo 83, vloni už 116. „V loňském roce jsme proto dělali šetření ČD, ČD Cargo i s Federací strojvedoucích, abychom zjistili, kdo nejvíce projíždí návštěvídla, ale přiznám se, že jsem byl nepříjemně překvapen. Nevyslo to ani na mladého, ani na starého, nedošlo k tomu ani nad rámem, ani o půlnoci, bylo to opravdu tak zprůměrované, že jsme prostě nezjistili prakticky nic a ani jsme z toho nemohli vyvodit závěr, jestli se zaměřit na začínajícího strojvedoucího, nebo na strojvedoucího před důchodem,“ řekl ve čtvrtek 26. 1. ředitel Drážního úřadu Ing. Jiří Kolář na brifinku s novináři.

Zástupci Drážního úřadu rovněž popřeli informaci jednoho z novinářů, který s odkazem na slova generálního ředitele Českých drah Pavla Krtka uvedl, že k projetí návštěvídla dochází nej-

více u společnosti ČD Cargo. „Nepopírám slova pana Krtka, ale: ČD mají trojnásobně větší počet projetí návštěvídla než ČD Cargo, ale jsou to absolutní čísla, nemáme to staženo k počtu najetých vlakokilometrů, takže to nelze úplně vyhodnotit,“ doplnil ředitele DÚ Ondřej Fanta, ředitel sekce provozně-technické. Novinář se rovněž zajímal o to, kdy bude zavedena tzv. „jednoznačná identifikace strojvedoucích“, aby strojvedoucí nemohli přecházet bez odpočinku mezi dopravci. „Úplně hlavní by měla být zodpovědnost toho konkrétního člověka, především strojvedoucí by měl vědět, že veze tolik a tolik tun, nebo tolik a tolik cestujících, a měl by do práce přijít odpočatý,“ uvedl dále Ondřej Fanta s tím, že „nějaké projekty, jak tomu předcházet, už jsou připravené“.

Podle Jiřího Koláře je především povinností dopravce, aby si zkontroloval svého zaměstnance, než nastoupí do práce, zdali je odpočatý

a střídavý. „Ale, jak už bylo naznačeno, připravujeme ve spolupráci s velkými dopravci a SŽDC program sledování licencí na vlaku, ten by někdy v průběhu prvního pololetí měl být spuštěn do zkušební provozu, ale rád bych jej představil – ve spolupráci s ostatními našimi partnery – až to bude funkční.“

Každý strojvedoucí má od DÚ vydanou licenci, která obsahuje číslo a to právě bude systém chystaný Drážním úřadem sledovat. Na otázku, zda se tedy jedná o tzv. „jednoznačnou identifikaci strojvedoucích“, Jiří Kolář odvětil: „Jednoznačnou ano, ale strojvedoucí mohou samozřejmě švindlovat.“ Podle mluvčího DÚ se jedná o opatření, která možná pomůžou tomu, aby strojvedoucí chodili do práce odpočatí a neohnili se za melouchy u menších dopravců. „Možná i kvůli tomu z toho srovnání vycházejí stále České dráhy tak špatně,“ uzavřel Martin Novák, mluvčí DÚ. Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„K práci na železnici mě přivedla náhoda.“

Hovoříme s Ing. VLADISLAVEM CZARNIKEM, novým členem Republikové rady seniorů OSŽ

Jednání Republikové rady seniorů OSŽ na Ramzově v říjnu loňského roku jste se poprvé zúčastnil jako její nový člen. Nově také zastáváte funkci předsedy Klubu seniorů OSŽ v Hradci Králové. Jak jste se dostal k práci na železnici a měl jste nějaké předky v rodině, kteří pracovali na železnici?

Pocházím z obchodnické rodiny a na železnici mě přivedla jen náhoda. Asi se projevil geny, protože můj dědeček byl mašinfírou na šachtě. Také můj strýc pracoval na železnici v různých dopravních funkcích, nakonec jako náčelník stanice Karviná hl. n., a ten mě ztotožnil s myšlenkou pracovat jako výpravčí. Vzhledem k tehdy již probíhajícímu kurzu na výpravčí jsem nastoupil jako posunovač ve stanici Bohumin s tím, že budu zařazen do dalšího běhu. Řízením osudu a na rady mého šéfa jsem nastoupil ke studiu na VŠD v Žilíně.

Co jste chtěl dělat, jaké povolání jste si zvolil a kde a v jaké profesi a také v jakých funkcích jste na železnici působil?

Po absolvování studia mě osobní důvody zavály do Hradce Králové, kde jsem vykonával nejdříve vojenskou službu, poté praxi výpravčího v několika stanicích, a nakonec jsem přešel na provozní oddíl. Zde jsem pracoval v oblasti řízení provozu ve funkci vlakového dispečera, inženýra železniční dopravy, vedoucího skupiny provozních rozborů a analýzy provozní práce, vedoucího personální skupiny. Po zrušení PO Hradec Králové jsem pracoval na OPŘ Praha jako pracovník kanceláře ředitele a později vedoucí kanceláře ředitele. Tuto funkci jsem také vykonával v rámci OPŘ Pardubice a později na odboru 11 GR až do skončení aktivní činnosti.

Kdy jste se stal členem odborové organi-

zace a čím jste za ta léta prošel?

Do odborů jsem vstoupil při svém prvním pracovním působení jako posunovač v železniční stanici Bohumin. V rámci činnosti na PO Hradec Králové jsem pak pracoval v revizní komisi ZV. V souvislosti s vykonávanou funkcí jsem v roce 1993 z odborů vystoupil a teprve v průběhu starobního důchodu jsem začal pracovat ve výboru Klubu seniorů při ZO OSŽ Hradec Králové.

Jak vidíte dnešní situaci v odborech a na železnici? Určitě se najde řada věcí, s kterými nejste spokojeni.

V současné době je práce odborového aktivisty poměrně obtížná. Tato situace souvisí s tím, že se projevuje zejména nezájem lidí o jakoukoliv společenskou angažovanost. Většina lidí považuje odbory za užitečné a potřebné, avšak současně jejich postavení hodnotí jako politickou záležitost s levicovým zaměřením. Organizace činnosti na železnici je, dle mého názoru, roztržitá a zejména pro cestující veřejnost naprosto nepřehledná. Chtěl bych doufat, že si hlavní zákazníci na tento systém zvyknou.

Vzhledem k tomu, že jste předsedou Klubu seniorů v Hradci Králové, máte jistě spoustu plánů. Před vámi působil v Klubu seniorů zesnulý Ing. Jaroslav Novotný, který byl velmi oblíbený, aktivní sportovec i jako senior, určitě není lehké jej nahradit. Jaké akce připravujete pro seniory, na co se mohou těšit?

Moje působení v Klubu je poměrně krátké, proto mým cílem je udržení dosavadní úrovně činnosti. K tomu chci hlavně čerpat z poznatků a rad zkušenějších členů výboru. Ing. Novotný měl dlouhodobé zkušenosti v této práci, chci na ně navázat a činnost klubu zaměřit více na lidi.



Pro nadcházející období budeme připravovat plán činnosti, který by měl vycházet z reálných námětů členů klubu.

Poslední otázka se týká vašich zálib a rodinného zázemí. Máte podporu v rodině pro vaši novou funkci v odborech? Čím se zabýváte v důchodu kromě toho, že máte na starosti vlastní členy v Klubu seniorů a nové vás čeká práce Republikové rady seniorů? Máte také nějaké koníčky, sbíráte něco?

Jsem ženatý, mám dvě dospělé děti a čtyři vnoučata. Bez tolerance podpory rodiny nelze tuto činnost vykonávat. V důchodu se opravdu nenudím, s bývalými zaměstnanci PO Hradec Králové se scházíme ve Vědeckotechnickém klubu, jehož jsem předsedou. Mám také celou řadu koníčků, rád pracuji na zahrádce, rád luštím křížovky a sudoku, poslouchám českou folk a country hudbu a jezdím na kole.

Děkují za rozhovor a přejí vám, aby vás práce pro seniory ve vašem Klubu, ale i v radě seniorů bavila a přinášela jenom radost a uspokojení! Miroslav Gloss

Strojvůdci je nedostatek, zájem o tuto profesi ale dál roste a láká i ženy

(Pokračování ze str. 1)

Strojvůdci je stále nedostatek

První téma se týká vydávání licencí strojvedoucím. Ke zkouškám pro získání osvědčení strojvedoucího přišlo vloni v Česku 1013 lidí, meziročně to představuje nárůst o 240 žádostí. I přes rostoucí zájem o tuto profesi je ale počet strojvedoucích na české železnici stále nedostatečný. U zkoušky totiž uspěje zhruba polovina uchazečů (více v článku na www.osz.org). Licenční strojvedoucí je v České republice vydáno cca dvacet tisíc. „Pokud mám informace od generálních ředitelů ČD a ČD Cargo, tak těmto dvěma podnikům schází zhruba dvě stě strojvedoucích,“ uvedl Jiří Kolář.

Podle mluvčího úřadu Martina Nováka obecně platí, že ženy chodí ke zkouškám lépe připravené než muži. „My to považujeme za důkaz toho, že zatímco ženy tu profesi chtějí dělat doopravdy, někteří muži to naopak jen zkouší. Nedá se to sice generalizovat, ale naše zkušenosti jsou takové, že ženy ty zkoušky udělají většinou napoprvé, kdežto někteří pánové jsou schopni to dělat dvakrát, třikrát, i čtyřikrát.“ „Kdyby každý uchazeč zaplatil tisícovku za pokus, tak by si to pak asi rozmyslel,“ dodal Jiří Kolář.

Webová aplikace REDOS

Druhým tématem byla nová aplikace určená dopravcům na železnici – REJSTŘÍK Doplňujících OSvědčení – REDOS. Dopravci mají povinnost ze zákona o drahách vést a pravidelně aktualizovat údaje o osobách, kterým bylo vydáno osvědčení strojvedoucího (tzv. rejstřík osvědčení strojvedoucího). „Vzhledem k tomu, že máme v České republice cca sto dopravců, tak rozmanitost jednotlivých rejstříků je velmi široká. Aby byly Drážní úřad, Drážní inspekce nebo jiné orgány schopny kontrolovat, jakým osobám byla osvědčení vydána, musí rejstřík splňovat i některé parametry, které předepisuje EU. Proto vznikl tento centrální rejstřík, který bude na našem serveru,“ objasnil Ondřej Fanta.

Kácení dřevin v ochranném pásmu dráhy

V rámci vykonaných státních dozorů byly na DÚ řešeny i možné zdroje ohrožení dráhy a drážní dopravy; v roce 2016 bylo nařízeno celkem 8x odstranění překážek vzrostlé zeleně - viz seznam níže (ale ani v jednom případě nebylo káceno) – 8x bylo podáno odvolání k MD (odvolání ale nemá odkladný účinek, při vzniku mimořádné události jdou veškeré následky na bedra vlastníka). „V současné době nám MD potvrdilo čtyři naše rozhodnutí a domníváme se, že další čtyři nám ministerstvo dopravy potvrdí,“ uvedl Martin Roedl s tím, že ve dvou případech SZDC již podala podnět k zahájení exekuce. „Nejvíce nás trápí trať Záboreň nad Labem – Kolín, kde se jezdí rychlostí 160 km/h a kdyby, nedej bože, k něčemu došlo, tak by to bylo velké neštěstí.“

Podle Martina Roedla se zatím na DÚ řešily jen ty „nejzaváhavější, nejpalčivější případy na železnici“, které si sám vytipoval správce infrastruktury. „Vzhledem k tomu, že nás jemálo vzhledem k rozloze republiky jsme rádi i za těch osm případů,“ podotkl Roedl.

leznici“, které si sám vytipoval správce infrastruktury. „Vzhledem k tomu, že nás jemálo vzhledem k rozloze republiky jsme rádi i za těch osm případů,“ podotkl Roedl.

Opatření proti projetým návštěvníkům

V posledních letech byl zaznamenán zvyšující se počet jízdy na červenou (2013 – 83; 2014 – 91; 2015 – 92; 2016 – 116); vloni na podzim (2016) byli proto dopravci vyzváni, aby navrhli systémová opatření, která zabrání dalšímu nárůstu nebezpečných jízd a informovali Drážní úřad o každé takové mimořádné události. „Za jakých okolností a proč k ní došlo, a jaká (dopravci) přijali systémová opatření, aby se to neopakovalo,“ uvedl Ondřej Fanta s tím, že dopravci k tomu přistoupili „poměrně aktivně“.

„K těm 13 dopravcům, kteří v minulém roce měli nehodu kategorie C6, se připojilo dalších dvacet, takže jsme nakonec obdrželi 33 námětů, respektive opatření, jak tyto dopravci reagují na tento negativní trend. Samozřejmě se objevily i informace o tom, že by dopravci rádi zaváděli některé lepší zabezpečovací prostředky tak, aby to nestálo vždycky jenom na hrubé strojvedoucího,“ doplnil Ondřej Fanta.

Nábor odborníků

Státní správa se obecně potýká s nedostatkem odborníků. „Věkový průměr našich zaměstnanců je 54 let, z toho je okolo 25 % nad šedesátkou,“ uvedl Jiří Kolář. „Opravdu, sem se odborníci nehrou, a proto máme tak vysoký věkový průměr a potíže s přebíháním nejnemohotnějších míst, ale – a to hlavně – i výše postavených míst v úřadu. Kupříkladu řádového právníka jsme sháněli rok a půl, po kterém výběrovým řízením se nám přihlásil šedesátník, který tady samozřejmě dokončí svoji kariéru. Ideální není ani čerstvý absolvent, protože nemá odborné zkušenosti, ale mnohdy bychom na těch pozicích byli vděční i za absolventa.“ Michael Mareš

Pozn.: V roce 2016 bylo (DÚ) nařízeno celkem 8x odstranění překážek vzrostlé zeleně: Plzeň – Cheb, TÚ Oselín – Pavlovice v km 400,900 – 401,300, K. Vary – Potůčky st. hr., TÚ Nové Hamry – Pernink v km cca 27,555, K. Vary d. n. – Potůčky, TÚ Nová Role – Nejde v km cca 13,165, K. Vary – Potůčky st. hr., TÚ Nové Hamry – Pernink v km 34,750 – 35,950, Chomutov – Cheb, TÚ Citice – Dasnice v km 216,120 – 216,215, K. Vary – Potůčky st. hr., TÚ Nová Role – Nejde v km 16,695 – 16,500, Kolín – Pardubice, TÚ Kolín – Záboreň n. Labem v km 337,840 – 338,710, Praha – Braník – Vrané n. Vltavou – Dobříš, v km 24,600 – 26,200

Seznam 13 dopravců, kteří měli podle hlášení v roce 2016 MÚ kategorie C6 – projetí návštěvníka: GW Train Regio, Unipetrol Doprava, Advanced World Transport, GJW Praha, IDS Cargo, KZC Doprava, Leo Express, Metrans Rail, Rail System, Sokolovská uhelná, Tomi-Remont, ČD Cargo, ČD. Zdroj: DÚ



Letos naposledy bude možné v letních měsících využít na trati 194 speciální vozy Českých drah, které přepravují jízdní kola. Nezapomenutelný zážitek v zimě přináší bruslení na zamrzlém lipenském jezeře.

NAVŠTÍVILI JSME

Horní Planá

Panenská příroda, množství okouzlujících vyhlídek do krajiny, krásná malebná zákoutí, to vše nabízí město Horní Planá a jeho okolí – „místo práci celoroční dovolené“, uvádí se v informačním katalogu turistického informačního centra v Horní Planě.

Co je malebné pro turisty, už nemusí být příjemné pro zaměstnance Českých drah, zejména pro ty, kterých se dotkne prosincová změna dopravce. Osobní dopravu na tratích České Budějovice – Černý Kříž (194), Čičenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary bude totiž od neděle 10. prosince 2017 zajišťovat společnost GW Train Regio. Mnozí ze zaměstnanců Českých drah teď žijí v nejistotě. Prosincová změna dopravce se dotkne zhruba stovky zaměstnanců Českých drah, přibližně 36 vlakvedoucích, 11 pokladních a 50 strojvedoucích. Ne všichni ale o práci přijdou, osobních pokladních, vlakvedoucích i průvodčích je obecně nedostatek.

„Dostal jsem čas na rozmyšlenou, chtěl jsem vědět, kdo by chtěl zůstat i za cenu dojíždění, a kdo chce skončit, ale pro všechny se zřejmě práce nenajde,“ říká průvodčí osobního vlaku 8103 (Č. Budějovice – Nové Údolí), která v této funkci pracuje už 24 let a která s prosincovou změnou dopravce jako vlakvedoucí u Českých drah skončí. Jednak proto, že nový dopravce – průvodčí od Českých drah nepřevzme, jednak z rodinných důvodů jinam dojíždět nemůže. „Kdyby ta možnost přejít k novému dopravci byla, tak bych určitě ráda přešla,“ dodává. Dlužno dodat, že někteří z průvodčích už na nic nečekali a od dráhy sami odešli.

Ačkoliv v zadávacích podmínkách pro výběrové řízení bylo údajně uvedeno, že společnost GW Train Regio na tratích zachová prodej jízdnek, osobní pokladní v Horní Planě o tom nic neví a zatím jí ani nikdo s takovou nabídkou neoslovil. „Někdo rozhodl za nás a my s tím

Michael Mareš



Horní Planá je rozvíjející se turistické středisko, v letních měsících spojuje břehy Horní Planě a Blížší Lhoty převoz, který je zajímavou turistickou atrakcí. V čekárně železniční stanice Horní Planá je i nyní, v mrazivých dnech, díky osobní pokladní teplo a útulno.

ZE SVĚTA

Trenitalia podepsala 10letou smlouvu na spoje intercitu

Hlavní manažerka společnosti Trenitalia Barbara Morgante a italský ministr dopravy a infrastruktury Graziano Delrio podepsali dne 19. ledna v Římě 10letou smlouvu na provoz běžných spojů intercitu a nočních vlaků. Smlouva poběží od 1. ledna letošního roku do 31. prosince 2026 a vyžaduje přepravní výkon 25,1 milionů vlakokilometrů ročně, což představuje 7% nárůst ve srovnání s předchozí smlouvou. Smlouva zahrnuje provoz 118 běžných dálkových spojů denně, včetně 20 nočních vlaků (30 o víkendech). Předchozí smlouva vypršela v roce 2014 a byla prodloužena o dva roky bez jakýchkoliv změn v podmínkách.

Podle nové smlouvy vyplatí vláda v roce 2017 Trenitalia 347,9 milionů eur na provoz sítě intercitu a noční intercitu, v následujících letech se pak částka zvedne na 365,9 milionů eur. Dopravce Trenitalia tvrdí, že smlouva stanovuje přísnější kritéria kvality než ta předchozí a obsahuje motivační systém a sankce zajišťující přesnost, frekvenci a čistotu. Dopravce Trenitalia říká, že nová smlouva zajišťuje finanční udržitelnost a díky investicím 300 milionů euro do technologií a modernizace vozového parku mu tak umožňuje oživit spoje intercitu.

Do konce roku 2017 spadne průměrný věk vozového parku intercitu z 25 let na 15 a interiér

i exteriér vozů dostane postupně nový kabát. Převzato z webu: <http://www.railjournal.com/index.php/main-line/trenitalia-signs-10-year-intercity-contract.html>

Přeložila Kateřina Vokounová

Kvůli nárůstu útoků na železničáře přijme ÖBB nové bezpečnostní pracovníky

Kvůli stále častějším útokům na zaměstnance železnice je Rakouská spolková dráha (ÖBB) nucena přijmout do konce roku 2018 dalších 425 bezpečnostních pracovníků. Důvodem je prudký nárůst útoků na železničáře v roce 2016, jichž bylo hlášeno 164, zatímco napadání cestujících zůstalo loni zhruba na stejné úrovni. Příslušníci Securityts byli napadeni v 76 případech, uvedl deník Die Presse.

Podle průzkumu institutu IFES z prosince loňského roku se 78 procent pasažérů ÖBB cítí bezpečně nebo velmi bezpečně, konstatoval spolkový ministr dopravy Jörg Leichtfried (SPÖ). Pouze čtyři procenta respondentů z celkem 600 dotázaných mělo opačný pocit. Avšak ve večerních hodinách se cítí bezpečně jen asi polovina a v nočních už jen čtvrtina cestujících. Právě z toho důvodu budou například posíleny vlaky o příslušníky Securityts.

Do zlepšení bezpečnosti ve vlacích a na

VŠIMLI JSME SI

● **Z DŮVODU VÝLUKY** ve stanici Praha hl. n. jsou až do 7. února 2017 všechny osobní vlaky z tratě 210 (Praha – Čerčany/Dobříš S8/80) v čase 3.00 h až 21.00 h a v úseku Praha hl. n. – Praha–Vrsovice a opačně odřeknuty, cestující mohou využít ostatních pravidelných vlaků, naopak v noční době (21.00 h – 3.00 h) jsou vlaky vedeny bez omezení. Stejně tak jsou do 7. 2. 2017 všechny vlaky z tratě 122 (Praha–Hostovice–Rudná u Prahy S65) odřeknuty v úseku Praha hl. n. – Praha–Smíchov severní nástupiště (a opačně).

● **POLICISTÉ** z Bojkovic se zabývají kuriózním poškozením zabezpečovacího zařízení na přejezdu železniční trati v Záhorovicích na Uherskohradištsku. Červené světlo na něm nesvítilo, neboť v něm byl zapichnutý šíp vystřelený z kuše nebo luku. Uvedla to policejní mluvčí Milena Šabatová. Bezpečnostní systém podle ní našťastě zůstal funkční, i když byl poškozen. Nebyla tak ohrožena bezpečnost provozu na železnici, dodala mluvčí. Událost se stala letos v lednu a po pachatelích nebo pachatelích se pátrá.



● **POSÁZAVSKÝ PACIFIK** má svou poezii v každé roční době. 23. 1. v 16.34 h zastavil ve Hvězdonicích Os 9206 relace Světla n. s. – Čerčany, vedený motorem 101.587–6. Hvězdonic jsou příznivé i pro cestující, neboť je zde i výjezdna jízdních dokladů. Nad Hvězdonicemi na mostě nad tratí a řekou Sávozou dnem i nocí burácí dálnice D1. Snímek Martin Kubík.



● **NA EX 115** Cracovia z Prahy do Bohumína s odjezdem z pražského hlavního nádraží v 10.22 h je pravidelně nasazována polská lokomotiva řady EP 09 a také dětské kino! To je umístěné v jednom z oddílových vozů 2. třídy (mistenkový vůz č. 350, oddíl č. 7). ČD tak už má dětské kino ve dvou druhých vlacích, v railletech a ve vybraných expresech na trase Praha – Ostrava – Žilina (označení kino v hlavičce vlaku). Ve vlaku je plánováno i řízení vozu s bezdrátovým připojením k internetu, WIFI je dostupné v plánovaných dvou vozech řady Bdmpee (čísla vozů 349 a 368), stejně jako přeprava spoluzavazadel s povinnou rezervací místa pro jízdní kolo a cestujícího. Vlak je provozován jako komerční vlak na obchodní riziko společnosti ČD, a. s., a to v úseku Praha hl. n. – Ostrava hl. n. a jde o spoj linky Ex1 (MDČR) Praha hl. n. – Bohumín – Polsko/Slovensko.

● **NATRATI073** byly v rámci rekonstrukce trati přesunuty zastávky Těchlovice a Svádov, které se tak nacházejí blíže obcím.

● **OD ZAHÁJENÍ** platnosti letošního jízdního řádu je možno jet vlakem ČD, a. s., v sobotu až do 25. března tr. do stanice Poláky. O den později včetně neděle je potom možno vlakem národního dopravce dojet do stanice Hradeč u Kadaně. Od Kadaně Pruněvova do této stanice vlaky ČD tudíž jezdí bez řádné propagace o víkendech, kdy poslední vlak pojedve v neděli 26. března. Ve vlacích je oznáveno běžné jízdné ČD, a. s.

PŘEDSTAVUJEME

Dana Žáková: „Mám ráda lidi a jsem mezi nimi ráda.“

Oddělení BOZP OSŽ je opět kompletní, 1. 12. 2016 na Ústředí OSŽ nastoupila Dana Žáková, nová oblastní inspektorka BOZP pro oblast Středočeský, Královéhradecký a Pardubický kraj. Od chvíle, co se Dana Žáková od známých dozvěděla, že Ústředí OSŽ vypsal na uvolněnou pozici konkurz, měla jasný cíl – vyhrát. „Měla jsem pocit, že nutně potřebuji změnu,“ říká s odstupem několika měsíců. Dana Žáková, „vyrostla“ v infrastruktuře, od roku 1985 prošla v podstatě vším, co souviselo se „sdělovačinou“ či „zabezpečovačinou“. A přitom Moravačka původem z Brna do svatby o dráhu ani nezavádila.

podala žádost o změnu práce z důvodu nevyužití kvalifikace. „A tak jsem se dostala k ‘zabezpečovákům’. Pár let jsem dělala klasického sdělovačka, opravovala jsem telefony, telefonní ústředny. Po revoluci jsem si pak udělala zabezpečovací zkoušky, abych mohla opravovat přestavníky, návštěvníka, přejezdový reléový zařízení, ovládací pulty, výhybky, prostě abych mohla do terénu.“

Od roku 1985 se Dana Žáková pohybuje mezi Kolínem a Prahou, posledních sedm let (od roku 2009) pracovala na OŘ Praha (SZDC), kde zajišťovala agendu BOZP. „Tu nábidku jsem tehdy dostala v pozici návštěvního dozorce, v podstatě pěšáka, takže jsem po těch letech přivítala, že už nebudu muset v zimě každý den ven, a velmi jsem si té příležitosti, nekam se posunout, tehdy vážila,“ říká se šibalským úsměvem.

Nyní, když jí kamarádi zavolali a řekli jí o možnosti zúčastnit se konkurzu na uvolněnou pozici na oddělení BOZP OSŽ, bylo vymalováno. „Hodně se spoléhám na instinkt, v ten moment jako by mi něco říkalo: jdi do toho. Tak jsem to zkusila a jsem tady,“ směje se. „Instinktem se často řídím, mám ráda lidi a jsem mezi nimi ráda.“ Ostatně to je asi ta největší aprobace pro oblastního inspektora: chodí mezi lidmi na pracoviště, provádět kontroly dodržování (zásad) BOZP a občas si vyslechnout i nějakou tu výtku či stížnost. „Ale to je přesně to, co mě baví,“ zarezauje okamžitě. „Vždycky jsem se snažila hledat rovnováhu mezi tím, co se musí, a tím, co se může, prostě mezi tím, co potřebuje zaměstnavatel, a tím, co potřebují zaměstnanci. Vždy jsem spolupracovala s odbory, chodila mezi lidmi a naslouchala jim, a pak jsem hledala kompromis, aby byli všichni šťastní a spokojení.“

Dana Žáková pracuje na Ústředí OSŽ v pražských Vysocanech jako oblastní inspektorka BOZP OSŽ pro kraje Středočeský, Královéhradecký a Pardubický. Zastihnout ji můžete na telefonu 9722 41903 nebo na e-mailu: dana.zakova@osz.org.

Michael Mareš



„Jsem absolventkou průmyslové školy (elektro) v Brně, po škole jsem začínala v Brně u telekomunikací, ale na dráhu jsem se dostala vlastně náhodou,“ vypráví a vzpomíná, jak jí tchyně před více než třiceti lety po svatbě sháněla místov Čechách, aby mohla následovat manžela. „A tak jsem nakonec nastoupila jako administrativní síla na traťovou v Českém Brodě. Byla to v podstatě náhoda, manžel nepochází z nádražácké rodiny.“ Jenže administrativní jí k smrti nudila a tak si za tři měsíce

Nákladní vlak z Číny dojezdí do Londýna

První testovací vlak dopravce/operátora InterRail-Gruppe, který vyjel z Číny, dorazil po 18 dnech ve středu 18. 1. do Londýna na nádraží Barking. Nákladní vlak vyjel 1. 1. 2017 z Jivu v přímořské provincii Že-ji-ang. Na své cestě vlak projel Čínu, Kazachstán, Rusko, Bělorusko, Polsko, Německo, Belgie a Francii. Kontejnerový vlak projel Eurotunelem a ujel celkovou vzdálenost 12 000 km. Byl naložen především textilním zbožím. Pověření pro společnost InterRail udělila doceňná železniční společnost CRIMT z Číny.

Z Transportweb, 19. 1. 2017, zpracoval-sh

Obzor č. 5 - 10. 2. 1992

„Vládo, probud' se!“ Článek s palcovým titulkem na str. 1 a 2 otiskuje výňatky z interpelačního otázky zastavení provozu na tzv. nerentabilních železničních tratích. „**Toto katastrofální rozhodnutí bude mít nedozírné důsledky v oblasti ekonomické, sociální a vyvolá to napětí ve společnosti,**“ konstatuje poslanec Jindřich Konečný (Občanské hnutí) a pokládá otázku, zda je vůbec na ministerstvu dopravy a financí někdo, kdo problematiku železniční dopravy rozumí. Pripomíná rovněž zkušenosti z Velké Británie, kde pozastavení provozu na řadě tratí mělo vážné důsledky a obnovu provozu na těchto tratích je neuvěřitelně nákladné. „**Co je nejvíce pobuřující na celém postupu, je administrativní a neobjektivní přístup ÚR ČSD,**“ zdůrazňuje dále poslanec a tvrdí, že údaje, které Ústřední ředitelství udává, jsou často zkrácené a nepravdivé. „**Vzávěru chci vládu říci, že jestli schválí zamýšlený projekt, vyžene lidi nebo převážnou část lidí z oblasti. Tyto oblasti se stanou poustinou a to by byl nepodstavitelný zločin. Mohu apelovat na vládu jedinou výzvou, a sice: vládo – probud' se!**“

Argumenty poslance Konečného podpořili Ján Horník (KHD) a dodal, že na Slovensku byly zrušeny některé tratě, výhledně pro ekonomiku, například trať Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička nebo Ružomberok – Korytnica–Kúpele. Rovněž Michal Kováč (HZDS) vyjádřil nesouhlas s rušením tratí a požádal vládu, aby předložila na budoucí plénum údaje o tom, kolik se odstavením tratí ušetří a kolik ztratí. „**Řešení negativní ekonomické situace ČSD tímto způsobem je podle mého názoru neodborné a zásadně chybné,**“ řekl mimo jiné poslanec Ondřej Huml (ODS) a upozornil, že důsledkem takových kroků mohou být sociální výbuchy.

Proti zastavení provozu se postavily rovněž Děti země a Dopravní klub ČSFR.

Na straně 1 se dále dočítáme o tom, že v Rakovníku zahájil činnost uzlový stávkový výbor, a to v pobočném lokomotivním depu. Zástupci stávkového výboru vydali prohlášení, jímž požádali cestující veřejnost o podporu v případě vyhlášení stávkové akce a zároveň vyzvali občany, aby se se svými protesty proti rušení tratí obraceli na své volené zástupce ve Federálním shromáždění, v České národní radě či přímo na ÚR ČSD.

Vedení OSŽ, jak se dočítáme v rubrice „**Co se děje v ústředí,**“, se v té době chystalo na jednání s představiteli Federálního shromáždění, vlády a s ústředním ředitelem ČSD za účasti

ministra dopravy. Ústředí OSŽ proto vyzvalo členskou základnu OSŽ, aby do doby ukončení těchto jednání nepodnikalo žádné individuální či skupinové akce.

Obzor č. 6 - 17. 2. 1992

„**Dopraváci jednotně!**“ je mezititulék pravidelné rubriky „**Co se děje v ústředí,**“. Článek informuje o schůzce zástupců většiny odborových svazů v dopravě, kteří se sešli 29. 1. 1992, aby zhodnotili kritickou situaci v dopravě a domluvili se na dalším postupu. Ze schůzky vzešel společný požadavek na systémové řešení problematiky resortu dopravy včetně legislativních opatření, nazveřejněním ověřené odpovědnosti představitelů státní správy za vývoj situace a požadavek uskutečnit společně jednání příslušných vedoucích pracovníků resortu dopravy se zástupci odborů. V prohlášení se dále uvádí, že nebude-li společně jednání znamenat zásadní změnu přístupu k řešení problémů v dopravě, dojde dne 10. 2. 1992 k uskutečnění ohlášené stávkové akce. „**Pokud ani tato akce nepřinese výsledky, vstoupí dne 6. 4. všechny odborové svazy v dopravě na 24 hodin do generální stávky,**“ uvádí se v prohlášení.

Další významné jednání se uskutečnilo 30. 1., tentokrát za účasti zástupců odborů na železnici, ústředního ředitele ČSD a ministra dopravy. Předsedla OSŽ na něm vyslovil zásadní nesouhlas se záměrem pozastavit provoz na některých železničních tratích. Ústřední ředitel ČSD však na svém rozhodnutí trval a zopakoval svá ekonomické zdůvodnění.

Téhož dne se sešli v Dopravní komisi parlamentu zástupci odborových organizací všech druhů dopravy s poslanci Federálního shromáždění. Poslanci přislíbili, že se budou problematikou dopravy zabývat a že přizvou na jednání parlamentu všechny zainteresované ministry.

Dne 3. 2. se sešla mimořádná Rada dopravy ČSFR, která dospěla k závěru, že řešení situace je nutné realizovat na úrovni předsedů vlád a zákonodárných sborů.

O tom, že železničářům v regionech již docházela trpělivost, svědčí článek „**Železnice ve varu,**“ který otiskuje jednak prohlášení uzlového stávkového výboru Rakovník, který vyjadřuje nesouhlas s rušením tratí a vyhlašuje od 1. února stávkovou pohotovost, jednak prohlášení železničářů krkonošského regionu, které kromě nesouhlasu s rušením tratí požaduje radikální organizační změny v řízení ČSD.

Zdeňka Sládková

INFORMACE

Školení na počítačích v roce 2017

Ve spolupráci s lektory agentury e-generation, s.r.o. připravilo Ú-OSŽ pro své členy další sérii školení zaměřených na získání, resp. rozšíření znalostí práce na PC. Po zveřejnění informace na webu OSŽ jsou volná místa pouze v květnovém termínu a několik míst v březnovém termínu. Pokud se nepřihlásí dostatečné množství zájemců z řad začátečníků (6 osob), bude i květnový kurz pro pokročilé uživatele.

Na druhé pololetí roku 2017 nejsou žádné vzdělávací počítačové kurzy připravovány v souvislosti s akcemi spojenými s přípravou a konáním VII. sjezdu OSŽ.

Kapacita kurzu: 8 účastníků + max. 2 se svými vlastními notebooky vybavenými operačním systémem Windows 8 (8.1), 10 a Microsoft Office 2013 nebo 2016. Minimální počet účastníků pro otevření kurzu je 6 osob.

1. 3. – 3. 3. (středa – pátek) – pro pokročilé
3. 5. – 5. 5. (středa – pátek) – pro začátečníky
Účastnický poplatek za školení je stanoven na 500,- Kč/osobu. Potvrzení o úhradě daného

poplatku obdrží každý účastník na místě oproti hotovostní platbě. Na konci semináře každý účastník obdrží potvrzení o účasti na semináři (možno využít § 203 odst. 2 písm. c) ZP a platné znění. **Refundace ze strany OSŽ-Ú se neposkytuje!**

Školení probíhá v zasedací místnosti v sídle Ústředí OSŽ (Dům Bohemika, Praha 9), kde je rovněž zajištěno bezplatné ubytování pro mimopražské účastníky. Každý účastník rovněž obdrží stravenku na oběd v hodnotě 80,- Kč. Podrobné organizační pokyny obdrží účastníci jednotlivých seminářů společně s pozvánkou.

Přihlášky na jednotlivá školení zasílejte na e-mail: helena.romanova@osz.org.

S případnými dotazy ohledně počítačových kurzů se obračtejte na vedoucí oddělení kanceláře předsedy OSŽ Helenu Romanovou (tel: 972 241 907, 777 071 917).

PhDr. Helena Romanová, vedoucí oddělení kanceláře předsedy OSŽ

PRÁVNÍ PORADNA

Nepodepisovat důležité písemné dokumenty bez konzultace!!!

V poslední době dochází ke zvýšenému počtu případů, kdy zaměstnanec - členové OSŽ - podepíše písemný dokument (i v souvislosti s mimořádnou údolostí) a následně se obrací se žádostí o pomoc při jejich řešení na funkcionáře OSŽ a ekonomicko-sociální oddělení OSŽ - ústředí (dále jen ESO OSŽ - ústředí).

Zaměstnanec přes mnohá další upozornění podepisují různé pracovní právní a personální dokumenty, aniž by se s jejich obsahem řádně seznámili, popřípadě si vzali tzv. čas na rozhodnutí, není-li jim obsah zcela jasný nebo s ním nesouhlasí. V takové situaci se nelze vůbec spolehnout na tvrzení zaměstnavatele, že jde o tzv. formální záležitosti, které nemají žádný vliv na kokoliv. Zaměstnanec si neuvědomuje, že podpis jakékoliv písemnosti, zejména dohod:

- o rozvázání pracovního poměru (§ 49 ZP);
- změny pracovní smlouvy (§ 40 ZP);
- kvalifikační dohody (§ 234 ZP);
- uznání závazku k náhradě škody a dohody o způsobu náhrady škody (§ 263 odst. 2 ZP);
- protokolu o projednání náhrady škody podle ustanovení § 263 ZP (§ 263 odst. 3 ZP);
- odsouhlasení pracovního úrazu (§ 269 ZP a násl.) apod.;

může mít v některých případech do budoucna pro členy OSŽ významné - negativní důsledky. Tyto důsledky jsou mnohdy nevratné, které nelze vůbec změnit anebo je lze změnit pouze výjimečně a velice obtížně. U členů OSŽ není dostatečně vnímána odpovědnost za právní jednání v písemné formě (podpis), který je

komplikovatelně napadnutelný. Dochází pak k neřešitelným situacím v oblasti pracovního právního poradenství, právní pomoci nebo ochrany oprávněných zájmů zaměstnanců. Výše uvedené skutečnosti nabývají na významu i v době častých organizačních změn u zaměstnavatelských subjektů, kdy se v jejich rámci mění řada ustanovení původních pracovních smluv zaměstnanců.

ESO OSŽ - ústředí doporučuje členům OSŽ: - **aby nepodepisovali žádný jim nejasný nebo z jejich pohledu problematický písemný dokument předložený zaměstnavatelem, bez porad (konzultace) s funkcionáři OSŽ, smluvními advokáty nebo ESO OSŽ-ústředí.**

Sdělení některých vedoucích zaměstnanců zaměstnavatele, že tyto dohody (nebo jiné písemnosti) musí podepsat ihned, jsou naprosto irelevantní. Jedná se o dohody, tedy o dvoustranné právní jednání, tj. obě smluvní strany (tedy i zaměstnanec) by měly mít dostatek času si dohodou důkladně přečíst (prostudovat), než přistoupí k jeho podepsání. Na výše uvedené sdělení zaměstnavatele lze pohlížet jako na jednání proti dobrým mrávům, v některých případech zřejmě až šikanózní a určité zneužívání postavení silnější strany v pracovním vztahu, což není v souladu se základními zásadami pracovních právních vztahů dle zákoníku práce (např. ustanovení § 1a písm. a), e) ZP).

Mikuláš Hubický, manager pro kolektivní vyjednávání
JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ - ústředí

Roční plán výluk 2017

Stejně jako každý rok i letos přinášíme přehled větších výluk, které se chystají na síti SŽDC v průběhu roku 2017 a to v členění dle krajů. Vybrány jsou významnější, deletrajující výluky. Stejně jako v minulých letech, i letos budou pokračovat mohutné investice do zabezpečení železničních přejezdů a to plošně na celém území Česka. A stejně jako v minulých letech i letos platí, že z různých důvodů se některé výluky mohou posunout v čase nebo se nemusí uskutečnit vůbec.

Moravskoslezský kraj

Na jaře začnou práce na optimalizaci úseku z Dětmovic do Českého Těšína.

V průběhu března až května bude vybudována zastávka Havířov nemocnice.

Další nová zastávka vznikne v říjnu v Ostravě a bude mít název Ostrava-Zábřeh.

Zlínský kraj

Na trati Vsetín - Velké Karlovice proběhne řada drobných oprav včetně rekonstrukce některých přejezdů.

Jihomoravský kraj

Na trati 340 vznikne v říjnu nová zastávka, která bude mít název Veselí nad Moravou-Milokoš. Vlastní stanice Veselí nad Moravou bude letos procházet celkovou rekonstrukcí.

Od 18. září do 18. prosince projde rekonstrukcí úsek Šlapanice - Brno-Slatina, jehož výsledkem bude zvýšení rychlosti. Na probíhající revitalizaci tratě Náměst nad Oslavou - Třebíč naváže další úsek a to z Náměstě do Zastávky u Brna v 1. pololetí roku.

Ve druhém čtvrtletí se uskuteční revitalizace úseku Boří Les - Valčice na trati 246. Po celý rok se bude přestavovat žst. Kuřim včetně navazujícího úseku do Tišnova.

Na jaře bude rovněž započata rekonstrukce úseku Rikonín - Víkov v Tišnově, která potrvá až do podzimu.

Kraj Vysočina

Ve druhé polovině října se vybuduje zastávka Lesůňky na trati 241.

Až do konce července bude probíhat rekon-

strukce kolejí mezi Okrouhlicí a Havlíčkovým Brodem.

Středočeský kraj + Praha

V 1. pololetí bude pokračovat rekonstrukce kolejí mezi Čáslaví a Golčovicemi Jeníkovem. Od května do července se bude rekonstruovat most mezi Revnicemi a Dobřichovicemi.

Na jaře začne přestavba žst. Čelákovice, která potrvá až do konce roku, v jejímž rámci se vybuduje podchod na nové ostrovní nástupiště.

V létě skončí oprava zastřešení hlavního nádraží v Praze. Následně by měla být zahájena rekonstrukce Negrelliho viaduktu spolu se zřízením provizorního nástupiště Praha-Bubny u metra Vltavská.

Na jaře by se měly zahájit práce na náročné modernizaci úseku Praha-Vršovice - Praha-Hostivař.

V říjnu a listopadu proběhne rekonstrukce „Pražského semmeringu“, která se dotkne tratě koleje, stanic a nástupišť na zastávkách. Pokračovat se bude v nedávno zahájené optimalizaci stanice Beroun a navazujícího úseku do Králova Dvora.

V úseku Hořovice - Zdice se ve druhé polovině roku budou opravovat závady v základech náspu u Červeného potoka.

Ústecký kraj

V Teplicích v Čechách se bude rekonstruovat most, což si vyžádá dopravní omezení ve stanicí po celé 1. pololetí roku.

V září a říjnu proběhne přestavba žst. Čížkovic a Chotěšov p. H. včetně rekonstrukce koleje Čížkovic - Libochovice.

V září a říjnu proběhne rekonstrukce několika mostů mezi Děčínem východ a Českou Lípou a také mezi Mikulášovicemi a Panským, která si vyžádá nepřetržitou výlukou.

Královéhradecký kraj

Na podzim začne revitalizace tratí Náchod - Hronov.

Pardubický kraj

V červnu se přesune zastávka Pokřivky blíže obci.

Karlovarský kraj

Od dubna až do konce roku bude probíhat modernizace žst. Karlovy Vary a ve stejné době také revitalizace tratí Karlovy Vary - Potůčky. Současně se od března do konce září bude peronizovat žst. Chodov.

Na podzim začnou přípravné práce na modernizaci žst. Cheb.

V létě proběhne nepřetržitá výluka mezi Mariánskými Lázněmi a Bečovem nad Teplou s cílem odstranit propady rychlosti.

Liberecký kraj

Pokračovat bude přestavba žst. Česká Lípa hlavní nádraží a Frýdlant v Čechách.

V září projde obnovou tratě úsek Železný Brod - Velké Hamry.

Jihočeský kraj

V květnu bude vybudována zastávka Tábor-Měšice na trati 224 a v říjnu pak Písek-centrum na trati 201.

Od 20. září do 18. listopadu se bude přestavovat most mezi Křemží a Boršovem nad Vltavou.

Plzeňský kraj

V listopadu se opraví most mezi Kdyní a Domažlicemi.

Celé září, říjen a listopad bude vyloučen provoz mezi Nýrskem a Železnou Rudou z důvodu sanace skal, opravy mostů a tratě koleje.

Pokračovat budou náročné výluky u uzlu Plzeň, mj. směrem na Domažlice.

Další náročná výluka čeká trat z Pňova do Bezručic, kde se letos opraví most nad přehradou, některé tratě úseků a vybudují se nová nástupiště v Konstantinových Lázních Bezdružicích.

V létě proběhne rekonstrukce mostu mezi Plasy a Mladoticemi a následně na podzim sanace svahu Pastuchovice spolu s opravou tratě koleje mezi Žihlívou a Blatnem u Jesenice.

Připravil
Martin Hájek

NÁZORY

Jaký bude další osud Koží dráhy?

V médiích se objevila zpráva ohledně neoprávně Koží dráhy. Správa železniční dopravní cesty prý vyčísila, že zprovoznění tratě by stálo

Spoj linky é iks tři (on í eks tři)

Mnoho let jsou cestující ČD mateni značkami integrace jednotlivých směrů. Na odjezdových tabulích i v hlášení se dovědí, že jejich spoji linkou S 41, pak teprve jeho číslo 12115, a teprve nakonec, v jakém směru se tento vlak bude pohybovat a ze které koleje vůbec odjede. A tak si každý musel už tisíckrát vyslechnout čísla a písmenka, která ani ortodoxním nádražákům moc neřikají: trati 090 se přezdvíá S4, trati 120 zase S5, nebo trati 221 dokonce S9. Mnoha lidem jezdicím včasně již ujel vlak proto, že linku S7 hledali na nástupišti 7S místo třeba 3S.

Ale to jde jen o osobáky. Těmi cizinci tolik nejedí. Že je někde problém, když se linka R přejmenovává během jízdy podle zvlíe kraje, jímž právě projíždí, bylo delší dobu nabílední. Ministerstvo dopravy to pochopilo a zavedlo nové číslování, takže rychlíková varianta linky S4 se jmenuje R20, pro mezinárodní variantu směru Ex3. Potud fajn. Problém je, že se stalo povinností čísla hlásit a zobrazovat na cedulích. Nezkoušený cestující, ale i ti znalejší, jsou totálně zmateni. Nástupiště ještě nemají určeno, ale pod číslem vlaku se skví Ex3. Co by to mohlo být jiného, než Exit 3? Takový vlak přece musí jet ze třetího nástupiště! Honem tam, vždyť to i hlásí s předločkou „on“, ta se používá ve spojení „na“ nástupišti!

Když si to spletou jednotky cizinců denně v zimě, kolik jich bude v létě? Desítky? Jenom proto, že ministerstvo vyžaduje, aby zaznělo „spoj linky é iks tři“, v angličtině „on í eks tři“? Pokud se označení z Ex1 až Ex4 nestane třeba EL1 až EL4 a nezazní jako „expres lajn fór“, budeme si dělat čárky za ujetý přípoj na A4 („on ej fór“).

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Ohlas na článek „Jaká budoucnost čeká České dráhy?“ v č. 1/2017

Plně souhlasím s názory Ing. A. K. Kýzla, zvlášť jako důchodce ČSD a bývalý věrný pracovník Českých drah. Také je mi smutno, stejně jako panu inženýrovi, když si pomyslím, kde všude bude jezdit soukromník a co si počne naše dráha.

Stále hovořím o „naší“ dráze, i když už jsem od ní úplně odstaven. Snad opravu zbydou pro národního přepravce jen osobní vlaky? A nač budou potom režijky? On vlastně už nastal čas, že na trati (už nevím jaké) už režijky neplatí, i když pracovníci ČD jezdí tou tratí do práce. Bude to ještě horší? To je potom budoucnost Českých drah nejasná! A to se také týká i cestující veřejnosti, když nebudou na tratích provozovaných soukromníkem platit dosavadní slevy Českých drah. Dótkne se to také zaměstnanosti na železnici, vždyť už takhle odešly od dráhy tisíce lidí.

Když si pomyslíme, že dráha taky měla kolem

20 milionů (což jsou dle mého názoru „drobné“), ale když Ústecký kraj neobjedná pravidelnou železniční dopravu alespoň na dalších pět let, neopraví nic!

Ale jak může kraj objednat, když je trať nesjízdná? Toť Hamletovská otázka. Je zajímavé, že v roce 2007, co kraj tou trať záměrně zlikvidoval, byl postaven zbrusu nový železniční most přes dálnici D8 za x milionů!! To by patrně měl teď někdo vysvětlovat! Ta samá firma postavila také železniční most v Benátkách n. J. a nikdy po něm nejel vlak. Proto, ať kraj přestane lavírovat a urychleně objedná pravidelnou dopravu! Ta trať je ideální pro příměstskou dopravu do Děčína a z druhé půlky tratě do Teplic.

Je vidět, že je absolutně jedno, kdo v Ústecském kraji vládne - odešák zrušil krajskou objednávku železniční dopravy, socialista ne-

chal trať chátrat a komunistá v tom pokračuje. Navíc na trať navazuje i další doprava - lanovka v Krupce (postavena již v roce 1952) a na autobus u stanice Telnice. Z Telnice původně navazovala do Ústí tramvaj.

Ústecký kraj je známý svou paranoidní snahou likvidovat kolejovou dopravu. Je to tradice již od roku 1970, kdy v Ústí zničili tramvaje a předtím v Teplicích. Ústecký kraj již za normalizace začal ve spolupráci s tehdejší Federálním ministerstvem dopravy jako jeden z prvních krajů v tehdejší Československu rušit ty nejkrásnější lokální tratě v Českém středohoří.

Kdy konečně nejen v Ústí pochopí, že doba nazrála k renesanci železnice? Viz i rozhovor v Obzoru v č. 25/2016 s Miroslavem Zikmundem o současné revitalizaci některých tratí na „západě“.

Martin Kubík

Nově rekonstruované závory v Jinonicích vedou do zdi



Závory v obvodu žst. Praha-Jinonice má obsluhovat hláskař. Zajímalo by mě, jak to provede, když z přejezdu chybí drátovaya a pohon, závory navíc končí v protihlukové zdi s průchodem pouze pro chodce; ale uznejte, nejsou krásně zrekonstruované?... Snímek ze 17. 1. 2017.

na americké firmě GE, ta propustila většinu zaměstnanců a zbylou výrobu převedla do jiných destinací.

V minulém roce byla téměř celá továrna zbořena, pouze některé objekty budou přestavěny na další a další drahé byty.

Stanice Jinonice má již svá nejlepší léta také za sebou, výpravčí zde již léta není pravidelně obsazen (výluka služby výpravčího byla například přerušena 12. 11. 2016 z důvodu narozeninového vlaku), nakládka zde neexistuje, i když v obvodu stanice je kovošrot, ten již roky po železnici nevozí nic. Jediným dopravním zaměstnancem v Jinonicích tak zůstává hláskař.

Po rozhodnutí o vedení vlaků z Hlavního nádraží místo ze zrušené oblíbené zastávky Na Knížecí nemohou cestující této změně přijít na chuť, ale to je tak jediné, co mohou. Developer rozhodl jinak a rozhodl tak, protože mu to umožnilo Memorandum města a České dráhy, a. s., již v roce 2004.

Martin Kubík



Osobní vlak 2053 projíždí po trati 210 mezi stanicí Čisovice a zastávkou Rymaně.

Zamračená vezla skauty na zimní přechod Brd

V sobotu 28. 1. 2017 se uskutečnil již 48. ročník tradičního Skautského přechodu Brd. Kvůli tomu České dráhy posílily, pro očekávaný zájem velké skupiny cestujících, osobní vlak 2053 z Prahy do Dobříše. Souprava se pak vracela zpět do Prahy na osobním vlaku 2058. V čele repasovaných patrových vozů se představila v plné kráse „Zamračená“ 749.006, pro niž byl tento výkon bohužel jedním z posledních, protože je určena k prodeji k soukromému železničnímu dopravci. Ještě druhý den, v neděli 29. ledna, si „dala“ naposledy pod dopravcem České dráhy, jeden pár vlaků z Prahy přes Vrané nad Vltavou do Čerčan a zpět. Vychutnat si její krásný, bublavý beztlumičový zvuk, který se dlouhá léta rozléhal pod vrcholky Brd a v údolí trempů a výletníků v Posázaví, si nenechaly ujít řady našich i zahraničních příznivců navzdory podzimu a mrazivému počasí.

Vít Mareš



Zvláštní vlak přijíždějící do zastávky Želina.

Pololetní vlak

Pod tímto názvem byl v sobotu 28. ledna vypraven vlak na turistickou linku T6 Ústeckého kraje. Vlak byl veden s motorovým vozem řady 810.526 Railway capital, a. s. Cestující tak měli v zimním období možnost projet se z Kadaně Prunéřova přes Vilémov u Kadaně do Radonic, odkud se motorový vůz vydal zpět přes Vilémov, aby pokračoval přes

Krásný Dvůr, známý nádherným zámekem, do stanice Kašice.

Odtud se vlak vydal s cestujícími, kteří mohli ve vlaku využít jak jízdenku Ústeckého kraje, tak jízdenku na celý okruh v ceně 80 Kč (děti platily poloviční jízdné) do Kadaně, kde jízdu ukončil.

Jaroslav Rajnýš

„Mirošovka“ v novém hávu

V říjnu roku 2016 byla téměř dokončena modernizace 27 km dlouhé regionální trati SŽDC č. 175 Rokycany – Nezvěstice, které se přezdívá „Mirošovka“ kvůli zde se nacházejícímu městu Mirošovu, jež je vstupní bránou do západních Brd. Tato dráha byla vybudována především za účelem rychlé a efektivní přepravy uhlí z tehdy se rozvíjejících kamenouhelných dolů v okolí Mirošova. Modernizační práce se na této trati začaly realizovat již před lety.

Po ničivých povodních v roce 2002 byl nákladně rekonstruován železniční most přes Úslavu u Nezvěstic, v roce 2006 byly v úseku Nezvěstice – Příkosice tamní nechráněné železniční přejezdy opatřeny světelnou a zvukovou signalizací AŽD 97. V říjnu 2015 byla zahájena rozsáhlá rekonstrukce traťového úseku Rokycany – Mirošov – Příkosice v délce zhruba 13,5 km, který je provozně nevytíženější, neboť vede hustě osídleným regionem s řadou průmyslových podniků (hutní průmysl), tudíž je zde zaveden hodinový takt osobních vlaků po celý den.

Tato revitalizace v hodnotě 1 069 645 343 Kč byla spolufinancovaná z prostředků Evropské unie – Fondu soudržnosti Operačního programu

Doprava 2007 – 2013. V celém předmětném úseku byla položena bezstopková kolej, přičemž byl kompletně zrekonstruován železniční spodek a svršek (ten je částečně nový a zčásti použitý z regenerovaných materiálů). Současně byla provedena rekonstrukce výhybek na odbočujících vlečkách. V rámci těchto stavebních prací zde byly dále rekonstruovány mostní objekty, tj. 3 mosty a 33 propustků, zároveň došlo k úpravě geometrické polohy traťové koleje za účelem zvýšení traťové rychlosti. V úseku Rokycany – Mirošov město bude traťová rychlost 80 km/h, v úseku Mirošov město – Příkosice pak 60 km/h.

Dne 11. 12. 2016 jsem si byl tuto trať projet, zatím je tu zavedena původní traťová rychlost 45 – 50 km/h a nové rychlostníky zakryty. Prý se na trati po rekonstrukci místy objevily závady, jež si vynutily pomalé jízdy 20 km/h, v letošním roce by měly být odstraněny. Součástí revitalizačních prací byla též výstavba nových bezbariérových nástupišť s výškou 550 mm nad temenem kolejnice ve zdejších stanicích a zastávkách, jež byly nově opatřeny informačním systémem Iniss, přičemž žst. Mirošov a Příkosice byly navíc vybaveny informačními panely zobrazujícími odjezdy

nejbližších vlaků. V celé trati je instalováno nové zabezpečovací zařízení třetí kategorie, pro zjištění volnosti vlakové cesty jsou nyní použity moderní počítače náprav.

Revitalizace tratě zahrnovala také modernizaci nechráněných železničních přejezdů, jež byly opatřeny přejezdovými zabezpečovacími zařízeními (PZZ) a novými konstrukcemi, přitom přejezd v km 0,895 bude po vyřízení výkupu pozemků a územního řízení přemístěn do nové polohy. Cílem revitalizace této lokálky vedoucí malebným a členitým podhůřím Brd, jež je v provozu od roku 1882, je potřebné zefektivnění a zrychlení provozu, v neposlední řadě též zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících.

Tomáš Martinek



V rámci revitalizace regionální trati SŽDC č. 175 Rokycany – Nezvěstice zde byly modernizovány železniční stanice a zastávky. Na snímku Příkosice – zastávka dne 11. 12. 2016.

Jizerskohorská železnice

„Jizerskohorská železnice“, tak jsou dnes uváděny všechny tratě ve Frýdlantském výběžku. Patří k nim i koleje, vedoucí z Liberce do Harrachova s odbočkou ze Smržovky do Josefova Dolu. Všechny dohromady představují zhruba 35 % regionální železniční dopravy Libereckého kraje.

Trať Liberec – Harrachov (Sklářská Poruba), SŽDC č. 036, byla uváděna do provozu postupně v letech 1888 – 1902. Její úsek z Tanvaldu do Kořenova je znám jako „Tanvaldská ozubnicová dráha“. Jedná se o nejstrmější železnici u nás se stoupáním až 58 promile. Od 80. let minulého století je zde ale v běžném provozu zabezpečován adhezní provoz, bez ozubnice. Osobní dopravu na trati č. 036 zajišťují dnes moderní jednotky RegioSpider, které jezdí přes den mezi Libercem a Kořenovem v hodinovém taktu. Některé vlaky zajišťují až do Harrachova a do Sklářské Poruby v Polsku. Tito „Pavouci“ (řada 840) jsou velice čilí a díky svému výkonu 2x265 kW a nízké hmotnosti disponují i na poměrně sklonově náročné trati slušnou akcelerací. Vybavení jsou pěti nezávislými brzdovými systémy, což je nutné vzhledem k úsekům s velkým klesáním.

Celá trať prošla náročnou rekonstrukcí, díky níž nalezneme na všech zastávkách upravená a zvýšená nástupiště. S ohledem na pěkné výhledy do krajiny, četné oblouky, tunely a mosty patří trať k nejhezčím u nás. Ve Smržovce překračují koleje údolí Smržovského potoka po kamenném mostě z roku 1894, který se svými

osmioblouky patří k dominantě městečka. Most, postavený z jizerské žuly, je 123 m dlouhý, vysoký až 23,5 m a veden v oblouku o poloměru 180 m. Pro cestovatele je příjemné, že i za současných mrazivých dnů naleznou ve zdejší železniční stanici vycpanou čekárnu a v prostoru nádraží „osvěžovnu“ Kufr. A. K. Kýzl



V mrazivém lednovém ránu přejíždí jeden z libereckých „Pavouků“ po kamenném železničním mostě ve Smržovce. Vláček míří z Desné do Liberce.

Motorové vozy řady 810 oživí lokálky v Polsku

Kdysi nerozšířenější a nepočtenější řada motorových vozů na území bývalého Československa, která je u nás v současné době na ústupu a na Slovensku dokonce už mimo pravidelný provoz, nachází nové uplatnění v Polsku, kam byly 25. ledna 2017 v rámci prodeje předány motorové vozy 810.054 (ex DKV Plzeň), 810.210 (ex DKV Plzeň), 810.569 (ex DKV Brno) a 810.642 (ex DKV Praha). Jednalo se o provozuschopné motorové vozy, které bylo možno spatřit v provozu takřka do poslední chvíle před stažením za účelem přepravy k novému majiteli. Tak mohl vzniknout ještě i snímek motorového vozu 810.210 ve stanici Obrataň dne 27. 12. 2016. V době pořízení tohoto snímku autora fotografie ani nenapadlo, že by



o měsíc později mohl tento motorový vůz jezdit už v Polsku. Novým vlastníkem uvedených motorových vozů se stala společnost SKPL Cargo, která celoročně provozuje osobní dopravu na trati se splátkou normálního a úzkého rozchodu Pleszew Miasto – Pleszew Waskotorowy a v letní sezóně také na úzkorozchodné trati Zbiorsk – Opatówek Waskotorowy a na normálněrozchodných tratích Bytów – Lipusz a Wegorzewo – Ketrzyn. Martin Kalousek

Transsibiřskou magistrálou z Moskvy do Vladivostoku

Chcete si projet nejdelší světovou magistrálu? Tak pojedte ve dnech 30. 8. až 16. 9. 2017! Letadlem se dopravíme z Prahy do Moskvy a odtud pak již vlakem až do Vladivostoku. Přejezd bude přerušován tak, aby bylo možno si ve dne prohlédnout města (Moskva, Kazaň, Jekatěrinburg, Novosibirsk, Krasnojarsk, Ulan Ude, Čita) a také muzea. Protože zájezd je orientován především na fandý železnice, v programu je zahrzena prohlídka železničních muzeí – moskevské železnice s pobočkou na Rižském nádraží, sverdlovské železnice, i muzei v Novosibirsku. V Moskvě na zkušební okruhu ve Ščěrbince se v té době koná největší železniční výstava

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky
ÚNOR

Žleby – Třemošnice
15. 2. 1882 – 135 let

Křinec – Městec Králové
19. 2. 1882 – 135 let

EXPO 1520, kterou rovněž navštívíme. Jízda vlakem bude zakončena ve Vladivostoku po ujetí téměř 10 000 kilometrů. Návrat z Vladivostoku do Prahy bude letecky s přestupem v Moskvě. Na výstavu EXPO 1520 je pořádán samostatný zájezd i s návštěvou železničních muzeí.

V centrální Evropě se můžete projet úzkorozchodnými železnicemi v německém pohorí Harz s návštěvou muzeí v Chemnitz a v Halle a zúčastnit se například železničního svátku v depu ve Stassfurtu.

Podrobnosti ke všem zájezdům najdete na WWW.CKPRADED.CZ nebo na tel.: 583 455 596. -r-

SPORT

Skvělé lyžování železničářů v Krkonoších

Ve Skiareálu Harrachov se ve čtvrtek a pátek 26. a 27. ledna uskutečnilo Mistrovství České republiky železničářů v běhu na lyžích mužů a žen pro rok 2017. Přeborů se zúčastnilo osmdesát závodníků z celé republiky, kteří byli po dobu závodů ubytováni v hotelu OSŽ Lesní chata v Kořenově. Po několika „hubených“ letech, kdy běžecům závodění neprálo počasí, byly letos podmínky pro lyžování skvělé a takřka ideální – teplota jen několik stupínků pod bodem mrazu, bezvětří a více než půl metru zmrzlého prachového sněhu s bezvadně upravenou dráhou. Druhý den navíc zaplavily běžecy areál sluneční paprsky.

Ve čtvrtek byl na pořadu závod smíšených štafet na 4 x 1,5 km, který se běžel na zajímavě trasovaném okruhu pod Čertovou horou, v blízkosti mamutího skokanského můstku a harrachovské sjezdovky trati. Díky vynikajícím sněhovým podmínkám, jakož i úsilí závodníků, byl závod velmi rychlý. Vítězná dvojice Martin Vacek a Jiří Martinák (oba DKV Česká Třebová) dosáhla času 19:49 min, dvojice na druhém místě Vavřínek Fojtík (SŽDC – OR Ostrava) a Daniel Kouřil (SŽDC – HZS Česká Třebová) byla jen o dvacet pět vteřin pomalejší. Na třetím místě došla dvojice Jiří Cibulka a Aleš Palko (HZS Hradec Králové a GR Praha).

Odpoledne téhož dne nastoupili závodníci k soutěži v běhu na 15 km (ženy 10 km) volnou technikou na tříapůlkilometrovém okruhu, zvoleném z bohaté nabídky zdejších běžecových tratí. V ženské kategorii zvítězila Květa Volkmanová (ZAP Brno) před Gabrielou Muchovou (ZAP Brno) a teprve dvacetiletou Lucií Pejškovou (ZAP Ostrava - RP). V závodech mužů byl nejrychlejší Daniel Kouřil před Martinem Vackem a Zbigniewem Kawulokem (SŽDC – OR Ostrava).

Závěrečný den závodů patřil běhu na 15 km (muži) a 10 km (ženy) klasickou technikou (ve stopě). V ženské kategorii získala „zlato“ opět Květa Volkmanová před Gabrielou Muchovou, na třetím místě došla devatenáctiletá Jana Závorková (DKV Praha - RP). V kategorii mužů byl nejrychlejší opět Martin Vacek před Zbigniewem Kawulokem a Jiřím Cibulkou. Mužská kategorie byla v obou závodech rozdělena na muže do 40 a nad 40 let, přičemž mezi mladšími muži kraloval Jiří Moravec (GR – ČD Cargo, RP) před



Část závodníků na trati 15 km volným stylem. V popředí Zdeněk Doležal (č. 75), ČD Cargo, PJ Ostrava, Jan Fišák (č. 78), důchodce ČD, a Stanislav Starý (č. 57), SŽDC, OR Ústí n. L.



Nejrychlejší ženy v závodech na 10 km volné (zleva): Gabriela Muchová (2.), Květa Volkmanová (1.) a Lucie Pejšková (3.).

Lubošem Vemerem (ČD Cargo – PJ Ústí nad Labem) a Jiřím Sládkem (SŽDC – OR Ústí nad Labem). Dlužno dodat, že „veteráni“ svými časy předstihli své mladší kolegy.

Mistrovství zorganizoval OSŽ prostřednictvím pražské regionální sportovní komise, jejímž předsedou je Stanislav Nosek. Technickým ředitelem byl člen Ústřední sportovní komise OSŽ Zdeněk Hamala, hlavním rozhodčím Jiřím Zachařem, velitelem trati Ladislav Kolský. Pofadatelé se své role po všech stránkách zhostili, stejně jako v předchozích letech, na jedničku.

Vyhlášení výsledků a předání pohárů vítězům proběhlo v Lesní chatě za přítomnosti místopředsedy OSŽ Miroslava Novotného a tajemnice Nedrážního republikového výboru (NeRV) OSŽ Renaty Douskové. Sportovní akce byla finančně zajištěna s pomocí dotací ze SF ČD, a. s., ČD Cargo, a. s., C – FKSP SŽDC a prostředků OSŽ. Miroslav Časlavský