

Z aktuálních událostí

■ Zasedání Ústředí OSŽ dne 19. ledna 2022 začalo minutou ticha. Členové nejvyššího orgánu mezi sjezdy tak uctili památku Kurta Mužika, člena Ústředí OSŽ, který zemřel náhle 9. 1. 2022. I proto se jednání s hlasem poradním zúčastnila Danuše Polášková, místopředsedkyně Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ.

Informace ze zásadních jednání začal I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s., Vladislav Vokoun. Popsal události předcházející podpisu kolektivní smlouvy i probíhající jednání ohledně rozdělení finančních prostředků na zlepšení pracovního prostředí. Dále referoval o nové vyhlášce o cestovních náhradách, zmínil i novelizovaný katalog prací, nad nímž byla konečně nalezena většinová shoda. Dodal, že zaměstnavatel zohlední vlakové čety, které se musí naučit pět a více tarifů IDS.

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ Správy železnic (SŽ), informoval mimo jiné o vyjednávání odborových centrál se zaměstnavatelem. V souvislosti s FKSP připomněl příspěvek na rekreaci, který je kromě ČD travel poskytován i u dalších CK (Cedok, Exim, Fischer, Nevda, Mayer Crocus, Canaria travel) spolupracujících s ČD travel. Tajemník PV OSŽ SŽ Miroslav Mašný referoval o ustavení Výboru OSŽ při OR Ostrava 12. 1., který vznikl sloučením dvou výborů OR (Ostrava a Olomouc). Mluvil o i o průzkumu u KOP. Z 2674 zaměstnanců, kteří mají letos nárok na KOP, chce cca 800 využít domácí KOP.

Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo, uvedl mimo jiné, že společnost ČD Cargo získala certifikát ECM (certifikace opravárenských činností) od Drážního úřadu. „**To znamená, že budeme moci zajistit pro naše zaměstnance v opravárenství další rozvoj služeb. Nevěřím totiž, že všech 180 opravárenských firem při certifikaci ECM obstojí,**“ řekl a dále se věnoval růstu mezd.

Tajemnice PV OSŽ ČD Cargo Bc. Marta Urbanová referovala o elektronickém zpracování daňových prohlášení (potvrzení o členských příspěvcích vydávají ZO) u společnosti ČD Cargo (Daňová prohlášení na rok 2022 a žádosti o Roční zúčtování dané za rok 2021 budou již probíhat elektronicky, a to prostřednictvím zaměstnavatelského portálu).

Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru (NeRV) OSŽ, se vrátila k podpisu PKS v Dopravním zdravotnictví, u ZPSV, i k poměrně komplikovanému kolektivnímu vyjednávání u společnosti RegioJet, TSS a Wagon Lostr. U společnosti RYKO Děčín dochází k navýšování mezd diferenciovaně, ve společnosti Trillex je PKS uzavřena, probíhají náborové akce, zaměstnanci přecházejí většinou od ČD.

Informace z jednání tripartity (18. 1. 2022) prezentoval předseda OSŽ.

V další části jednání se členům Ústředí OSŽ představila nová kandidátka Ústředí OSŽ do Revizní komise Věra Šachová, Ústředí OSŽ schválilo evidenční list ZO OSŽ k 1. 2. 2022, informaci o průběhu a vyhodnocení prověrek BOZP v roce 2021, projednalo přípravu VIII. sjezdu OSŽ a výsledky informací zástupců jednotlivých pracovních komisí. Místopředseda OSŽ pro správu majetku Martin Vavrečka pak informoval o rekreačních objektech v majetku OSŽ a inventurách hmotného majetku. Informaci předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunka Balážová, organizačními záležitostmi, a bodem různé, v němž mj. Petr Toman vyzval vedení svazu, „...aby se dostojně rozloučilo s dlouholetým školitelem a čestným členkem Zdenkem Görnerem,“ bylo jednání ukončeno.

■ Jednání Podnikového výboru (PV) OSŽ Správy železnic (SŽ) proběhlo dne 20. 1. formou videokonference. Předseda PV Petr Štěpánek v úvodu informoval o společných jednáních odborových centrál a SŽ k Rámcovým zásadám FKSP a C-FKSP

na rok 2022 a o vytvoření pracovní skupiny, která se bude zabývat zavedením zaměstnavatelské karty od 1. 1. 2023. Při jednání se zaměstnavatelem bylo dosaženo dohody, že nový předpis D1 bude v tištěné podobě na každém pracovišti. Destinace a termíny KOP nejsou dosud známy.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý přednesl informace z jednání tripartity (18. 1. 2022), na níž došlo k dohodě, že se obnoví porada ekonomických ministrů, která bude jednat také se zástupci tripartity.

Petr Štěpánek informoval o jednání se Správou železnic o přístupu odborových organizací do určených aplikací datové sítě Správy železnic.

V části věnované organizačním záležitostem byly projednány návrhy zástupců PV OSŽ SŽ do pracovních komisí VIII. sjezdu OSŽ. Petr Štěpánek podal informaci o rezignaci Petra Máje na funkci ve Výboru OSŽ při OR Ústí n. L. Zazněla informace o účinnosti organizační změny sloučení OJ SŽ OR Ostrava a OR Olomouc k 1. 1. 2022 a s tím související dohoda o ustavení Výboru OSŽ OR Ostrava. Byla zmíněna nová metodika přepočtu nároku na dovolenou v souvislosti s novelou Zákoníku práce.

■ Na jednání Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ, které se konalo dne 20. 1. 2022 v sídle OSŽ, bylo přítomno třináct jejích členů, kteří v úvodu uctili minutou ticha památku nedávno zemřelého předsedy RRS Kurta Mužika, jakož i někdejšího člena RRS Jiřího Soldána. Novou předsedkyní RRS, spojenou s členstvím v Ústředí OSŽ, byla potom jednohlasně zvolena dosavadní místopředsedkyně RRS Danuše Polášková. Na její uvolněné místo místopředsedkyně byla zvolena členka RRS za Středočeský kraj Stanislava Brejníková. Člen RRS za Moravskoslezský kraj místo Kurta Mužika bude v dohledné době osloven a zvolen.

Jako první host vystoupila před členy RRS OSŽ ředitelka cestovní kanceláře ČD travel Blanka Jišová. Informovala členy Rady o situaci v CK ČD travel a doporučila destinace a termíny, které jsou pro seniory nejvýhodnější.

Členy RRS poté oslovili předseda OSŽ Martin Malý a I. místopředseda Vladislav Vokoun. Ten informoval mimo jiné o aktuální situaci na Českých drahách. Předseda OSŽ Martin Malý seznámil členy Rady s průběhem jednání na celostátní tripartitě, vysvětlil své stanovisko k situaci na trhu s energiemi a zodpověděl dotazy na toto téma.

V bodu „různé“ byly projednány otázky, týkající se mezinárodních sportovních her seniorů ČR, které proběhnou od 13. do 15. července v Mostě, Danuše Polášková přiblížila plánované třídní výjezdní zasedání Rady v měsíci březnu v Železném Rudě. Závěr jednání patřil informacím jednotlivým členům Rady o činnosti v Klubech seniorů OSŽ.

■ Na posledním jednání zástupců odborových centrál u Správy železnic (28. 1. 2022) se zaměstnavatelem byla sjednána **2. změna PKS na rok 2022**. Dále při tomto jednání došlo k dohodě účetního vypořádání FKSP za rok 2021 a stanovení zůstatků FKSP k 1. 1. 2022 a jednotlivých organizačních složek a C-FKSP.

■ Stěžejním bodem programu únorového zasedání **Představenstva OSŽ**, které probíhalo 1. února, v době redakční uzávěrky tohoto čísla, byla příprava VIII. sjezdu OSŽ, který proběhne 25. až 26. 3. 2022 v Kongresovém centru Praha, konkrétně návrh programu jednání sjezdu či návrh personálního složení pracovních komisí VIII. sjezdu OSŽ. Mluvil o i o postupu digitalizace a propagace OSŽ. Představenstvo OSŽ se shodlo, že je potřeba současně projekty prezentovat delegátům sjezdu, nejviditelnějším projektem z této oblasti je aplikace Moje OSŽ. P-OSŽ dále vzalo na vědomí „Zprávu Ústředí OSŽ o činnosti po VII. sjezdu OSŽ“ a projednalo a schválilo návrh Volebního řádu VIII. sjezdu OSŽ. **-red-**

Školení ke kolektivní smlouvě Českých drah byla zahájena v Břeclavi

V pondělí 17. ledna 2022 bylo v Dělnickém domě v Břeclavi zahájeno první ze série školení o Podnikové kolektivní smlouvě (PKS) Českých drah na rok 2022. Přítomno bylo na třicet zástupců ZO OSŽ z oblasti jižní Moravy a Vysočiny. Za předsednickým stolem zasedli Vladislav Vokoun, předseda PV OSŽ při ČD, jeho nástupce Štěpán Lev, tajemnice PV OSŽ Věra Nečasová a tajemník Antonín Leitgeb,

který jednání řídil. Přítomni byli i JUDr. Petr Večeř a Ing. Ludmila Malinová z ESOU OSŽ.

Školení zahájil Vladislav Vokoun informacemi o klíčových ustanoveních PKS. Zdůraznil, že při kolektivním vyjednávání odbory vynaložily velké úsilí o zachování reálné úrovně mezd, obhajobu dosažených benefitů, délky dovolené a kondičních pobytů (KOP).

(Pokračování na straně 2)



První ze série školení o PKS Českých drah na rok 2022 se zúčastnila na třicet zástupců ZO OSŽ.



Silný vítr způsobil dne 30. 1. desítky mimořádných událostí na celém území České republiky. U Vysokova na Náchodsku narazil v neděli 30. 1. 2022 do stromu na kolejích vlak, profesionální hasiči z Náchoda pomohli vystoupit 21 cestujícím. Všichni pak odešli na zastávku, nikdo nebyl zraněn. Snímek twitter HZS Královéhradeckého kraje.

Zázrak na železnici! České dráhy, RegioJet a Arriva zasedly k jednomu stolu

Historický okamžik pro železniční dopravu! V pátek 21. ledna 2022 zasedli společně k jednacímu stolu zástupci tří největších dopravců v ČR a společnosti AŽD, aby podpisem stvrdili založení nového sdružení – Svazu osobních železničních dopravců, který bude používat zkrácený název SVOD Bohemia. Mezi hlavní priority SVOD Bohemia patří zvýšení podílu železnice na přepravě osob v ČR, minimalizace dopadů současného stavu tratí, jejich oprav a stavební činnosti na kvalitu služeb a zkvalitnění infrastruktury. Ambiciózní plán počítá s tím, že v desetiletém horizontu vzroste podíl železnice na přepravním trhu z dnešních 9 na 14 %. Česká republika by se tak mohla dostat na úroveň úspěšných evropských zemí a přiblížit se Švýcarsku, které dosahuje nejvyššího podílu osobní železniční přepravy v Evropě (19 %).

Předsedou svazu v tříčlenném představenstvu je společnost Arriva, statutárním místopředsedou České dráhy, členem představenstva RegioJet a společnost AŽD, výkonným ředitelem SVOD Bohemia se stal Petr Moravec, zkušený manažer s praxí v železniční dopravě.

Jak v úvodu tiskové konference, která následovala bezprostředně po podpisu smlouvy v prostorách advokátní kanceláře VKS Legal v Revoluční ulici v Praze, přiznal jeden ze signatářů sdružení, generální ředitel společnosti Arriva vlaky Daniel Adamka, sdružení vzniklo nejen kvůli zvýšení podílu železniční dopravy, ale i kvůli tomu, „...že chceme dosáhnout uhlíkové neutrality, a proto si myslíme, že železniční osobní doprava je nástrojem k tomu, abychom uhlíkovou neutralitu dosáhli. To samozřejmě nejde dělat bez toho, abychom měli kvalitní a kapacitní infrastrukturu a mohli

jste cestujícím nabídnout rychlou, pravidelnou a kvalitní dopravu.“

Ivan Bednárik, generální ředitel a předseda představenstva Českých drah, při té příležitosti vzpomínal, jak před lety (v roce 2016) zakládal ŽESNAD, „...který vznikl v předvečer apríla a všichni jej považovali za výkřik nebo za žert. A dneska sami víte, že z malého dítěte se stal silný junák, který je schopný i vykopnout dveře anebo nahlas zakřičet,“ řekl.

Dopravci sdružení ve SVOD Bohemia reprezentují řádově 97 až 98 % železničního trhu. „V úvodu naší tiskové konference jsem zdůraznil, že otevřené dveře (v místnosti, kde probíhala tisková konference) tu nejsou jen proto, abychom dodrželi protiepidemická opatření, ale také abychom symbolizovali, že jsme otevřeným svazem, který bude sdružovat všechny, kteří o to budou mít zájem,“ dodal Bednárik.

„Kdo by ještě před rokem uvažoval o tom, že České dráhy a RegioJet budou sedět u jednoho stolu a promýšlet společné zájmy?“ poznamenal další řečník, člen představenstva společnosti RegioJet, Jiří Schmidt, který zastoupil nemocného Radima Jančuru. „Míra motivace odpovídá tomu, jak složité situaci jako dopravci v ČR čelíme. Jsme přesvědčení, že manažer infrastruktury, Správa železnic, nenaslouchá dostatečně našim potřebám a nezastupuje naše cíle. To, co se dneska děje na železnici, je pro nás frustrující!“

Dopravci od správce infrastruktury především očekávají, že k nim bude přistupovat jako k partnerům a klíčovými zákazníky. „Nedívejte se, dopravci platí zhruba tři miliardy korun ročně za užití dráhy, a to jsou opravdu velké peníze,“ připomněl moderátor tiskové konference.

mněl moderátor tiskové konference.

Předposledním z řečníků byl generální ředitel společnosti AŽD Zdeněk Chrdle, který, jak se přiznal, „se konečně na sklonku svého profesního života dočkal založení této organizace. Na druhou stranu je potřeba se zamyslet, proč tato organizace vznikla. Někteří se mě ptali, proti komu je tato organizace zaměřena, ale já bych chtěl říct, že prioritně proti nikomu,“ poznamenal. „A co může společnost AŽD tomuto sdružení nabídnout? Například provázání znalostí a informací z infrastruktury, upozorňování na problémy, které dopravci mohou mít,“ konstatoval Zdeněk Chrdle s odkazem na implementaci procesu ETCS, který se velmi silně dotkne osobních dopravců, jejich vozidel, která mají různé stáří, různou technickou úroveň, a ne na všechny ETCS půjde namontovat: „Stát musí akceptovat podmínky a konkrétní situaci osobních dopravců, a ne od stolu říct: tam vás nepustíme. Chceme, aby se s námi jednalo jako s partnery.“ dodal.

„Já bych parafrázoval výrok našeho bývalého prezidenta: Naše železnice nevzkvétá“, řekl poslední z řečníků, výkonný ředitel SVOD Bohemia, Petr Moravec: „Ve srovnání s Evropou jsme na tom až třikrát hůře, než vyspělé státy, ke kterým bychom se rádi řadili. Není to jenom vysokým podílem neelektrizovaných tratí, ale i poměrně nízkým podílem přepravy osob z důvodu chybějící nebo nedostatečné kvalitní infrastruktury, která není v některých klíčových relacích schopna nabídnout konkurenční spojení oproti individuální automobilové dopravě, případně dálkové dopravě autobusové,“ uzavřel.

Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Sport a přesčasová práce se ne vždy dají skloubit dohromady.“

Hovoříme se **STANISLAVEM NOSKEM**, předsedou Regionální sportovní komise OSŽ Praha

Sportovní komise OSŽ Pražské oblasti, jejíž jste vedoucím, zajišťuje sportovní akce pro všechny železničáře bez rozdílu zaměstnavatele, včetně nedrážních členů OSŽ. Co všechno má vaše komise na starosti?

Naše komise má celkem devatenáct členů, kteří se pravidelně jednou za tři měsíce scházejí, aby vyhodnotili svoji činnost a připravili sportovní akce na nejbližší období. Tyto akce zahrnují velkou část sportovních odvětví, v poslední době vzrůstá zájem například o discgolf a minigolf. Stále ale trvá největší zájem o „tradiční“ sporty jako je hokej, cyklistika nebo běh, v zimě pak lyžování. Velký zájem je například také o horská kola, kuželky nebo bowling. Všechny sporty ani nejde vyjmenovat, ročně uspořádáme kolem padesáti jednodenních i vícedenních sportovních podniků. Úkolem sportovní komise je připravit propozice pro jednotlivé sportovní akce a zajistit jejich hladký průběh.

Co všechno taková příprava zahrnuje?

Je nutné zabezpečit sportoviště, dopravu, ubytování a stravování a samozřejmě také vyúčtování všech potřebných položek. Vše se musí vykonat v dostatečném časovém předstihu, aby nedošlo k nepředvídaným výpadkům. Díky našim zkušenostem a potřebným kontaktům, někdy i osobním známostem, se prakticky nestává, že by něco se-

lhalo. Vždy, i v případě jakýchkoli mimořádností, se musí najít cesta, která povede k bezchybnému průběhu soutěží. Já sám se přípravou sportovních soutěží zabývám již bezmála padesát let, takže mě jen máloco dokáže překvapit. A podobně jsou na tom i další členové naší komise, na které je stoprocentní spolehlivost i v případech hodně složitých.

Takovou složitostí, která v loňském roce zásadně zasáhla do přípravy sportovních soutěží, byla nepochybně epidemie covidu. Jak jste se s touto situací vyrovnali a vyrovnáváte?

Nemalá část sportovních soutěží musela být v loňském roce z důvodu epidemie zrušena. Jednalo se například o soutěže ve futsalu, ve volejbale, kopané, běhu či ledním hokeji. Podstatnou část soutěží se však podařilo uskutečnit, i když za cenu nezbytných hygienických opatření. Byly to například soutěže v tenise, stolním tenise, kuželkách, bowlingu, proběhla i soutěž v šachu, či minigolfu. Faktem ale je, že covid nám dal a stále ještě dává hodně zabrat. Například nedávno uskutečněné mistrovství ve sjezdovém a běžeckém lyžování proběhlo za zvýšených hygienických opatření: všichni účastníci museli být očkováni třetí dávkou proti covidu, provedeny byly antigenní testy a byla dodržována všechna ztížená hygienická nařízení. Vše tak proběhlo bez nejmenších závad.



A jak hodnotíte zájem železničářů o sport všeobecně?

Zájem je stále veliký, i když v poslední době se projevuje nedostatek lidí na dráze všeobecně. Chybějící zaměstnanci musejí být nahrazováni přesčasovou prací a tím pak logicky klesá i počet přihlášených do jednotlivých soutěží, i přesto, že zájem by byl. Obojí – sport a přesčasová práce – se však nedají vždycky skloubit dohromady.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

Školení ke kolektivní smlouvě Českých drah byla zahájena v Břeclavi

(Pokračování ze str. 1)

„Skutečnost, že všech jedenáct odborových centrál na železnici se dokázalo shodnout na jednotném stanovisku, hrálo velmi důležitou roli pro zachování úrovně předcházející kolektivní smlouvy a úrovně schopnosti jednat o navýšení mezd, což byla klíčová záležitost,“ dodal. Podle jeho dalších slov byla obhajoba stanoviska odborů velice náročná a vyjednávání mnohdy bylo značně tvrdé. „Doslova až do poslední chvíle byl veden boj o neproloužování pracovní doby,“ přiblížil složitost vyjednávání.

V dalším průběhu školení došlo na sdělení všech změn a novinek v kolektivní smlouvě. V diskusi na toto téma objasňovali Vladislav Vokoun a Štěpán Lev zejména otázky, týkající se především nároku na „šestý“ týden dovolené a celou řadu dalších otázek.

Dále zazněly informace týkající se březnového sjezdu OSŽ a změn v pracovněprávních předpi-

sech, včetně vnitřních předpisů OSŽ. Vedoucí ekonomicko-sociálního oddělení (ESO) OSŽ JUDr. Petr Večeř připomněl mimo jiné, že nemalá část členů OSŽ dosud nevyužívá výhodné pojištění odpovědnosti o tzv. čistou finanční škodu. Zmínil se rovněž o možnosti právní pomoci v občanském životě pro sociálně slabší skupiny členů OSŽ a pomoci z Podpůrného fondu OSŽ při tíživých sociálních situacích, např. způsobené povětrnostními vlivy.

Tajemnice PV Věra Nečasová ukončila školení výkladem zásad o hospodaření se sociálním fondem ČD, a. s., na rok 2022, jehož zásady v podstatě nedoznaly zásadních změn a jejich rozpočet na letošní rok je prakticky totožný s loňským.

Školení k PKS ČD, a. s., pokračovalo následující den (18. ledna) v Olomouci, další proběhla 25. 1. (Plzeň), 26. 1. (České Budějovice) 27. 1. (Praha) a 31. 1. (Praha pro oblast Pardubice).

Miroslav Čáslavský

OŘ Ostrava je druhé největší v síti Správy železnic

Plno lidí zklamanych, naštvaných, část byla propuštěna, po téměř 130 letech ztrácí Olomouc a celá střední Morava vedení dráhy, které se stěhuje do Ostravy. Proti záměru se postavily odbory, které do protestů vložily plno energie – bohužel bezvysledně. K 1. lednu 2022 došlo u Správy železnic ke sloučení Oblastního ředitelství Olomouc s Oblastním ředitelstvím Ostrava, přičemž vedení obou OŘ bylo určeno do Ostravy. Tím byla porušena tradice řízení železnice v Olomouci od roku 1895 a z Ostravy bude nyní řízen kolos, zahrnující tři kraje (Moravskoslezský, Olomoucký a Zlínský). V důsledku této organizační změny bylo propuštěno několik desítek zaměstnanců OŘ Olomouc, čímž mohou být podle názoru zdejších zaměstnanců mimo jiné ohroženy práce na přípravě investičních akcí nadregionálního významu.

Proti této změně opakovaně vystoupili i zástupci PV OSŽ Správy železnic, kteří podpořili stanovisko zástupců zaměstnanců tehdejšího OŘ Olomouc. Svůj nesouhlas s touto změnou vyslovili nejen zástupci zaměstnanců, ale i vedení Zlínského a Olomouckého kraje. Očekávání, že tento proces bude po změně vlády přinejmenším pozastaven a dále projednáván, se nesplnila. Nový ministr dopravy se ústy svého tiskového mluvčího vyjádřil k organizačním změnám následovně: „Snaze Správy železnice o větší efektivitu fungování rozumíme a podporujeme ji. Uvedená konkrétní věc je vnitřní dílčí záležitostí Správy železnic, ke které nám nepřísluší se vyjadřovat.“

Vedení Správy železnic odpovědělo ústy tiskového mluvčí Radky Pistoriusové: „V důsledku slouče-

ní obou ředitelství bylo zrušeno 41 systemizovaných míst, přičemž pracovní poměr v důsledku této organizační změny ukončilo 25 zaměstnanců. Ostatní zaměstnanci našli uplatnění v rámci Správy železnic,“ přibližuje mluvčí personální důsledky sloučení. Pokud se týká budoucího využití rozlehlé budovy sídla někdejšího OŘ Olomouc, její prostory budou podle vyjádření tiskové mluvčí využity pro potřebu Správy železnic.

Jako hlavní důvod této organizační změny byl již dříve označen fakt nutnosti větších organizačních celků. V současné době je OŘ Ostrava (po sloučení s OŘ Olomouc) na druhém místě v počtu systemizovaných míst, při přepočtu na udržovací jednotky je rovněž na druhém místě mezi oblastními ředitelstvími Správy železnic.

A proč nebyla jako sídlo spojených OŘ vybrána Olomouc, která je ve středu Moravy a je sídlem řízení železnic již od roku 1895? „Sídlo koresponduje s velikostí průmyslové aglomerace a velikostí provozních výkonů na železnici,“ vysvětluje závěrem tisková mluvčí Správy železnic Radka Pistoriusová.

Od 1. ledna 2022 se tedy celá olomoucká, zlínská a ostravská oblast řídí z Ostravy. „Musíme zvednout hlavu a jít dál. Dál hájit zájmy našich členů, tentokrát v Ostravě,“ komentuje tuto změnu Milan Blažek, předseda ZV OSŽ žst. Olomouc hl. n., který v době slučování zastával také funkci předsedy Výboru OŘ Olomouc, po sloučení obou OŘ působí jako místopředseda Výboru OSŽ OŘ Ostrava. Jak dále dodává, teprve čas ukáže, zda bylo toto rozhodnutí správné.

Miroslav Čáslavský

PŘEDSTAVUJEME

Milan Blažek: „Ještě pořád se dokáží odboráři v případě potřeby semknout a táhnout za jeden provaz.“

Základní organizace OSŽ Olomouc hl. n. čítá zhruba tisíc členů, z toho přibližně polovina je v seniorském věku. Před asi 15 lety na Olomoucku probíhala vlna slučování menších ZO OSŽ do jedné větší, jejímž předsedou je v současné době Milan Blažek. „Naše základní organizace zahrnuje členy ze Správy železnic, Českých drah, i z ČD Carga. Zájmy zaměstnanců v jednotlivých společnostech zastupují i dva místopředsedové ZV – Miloslava Pečínková má na starosti České dráhy, Jiří Závora pak ČD Cargo. Já sám zastupuji členy Správy železnice a vrcholově vše zastřešuji,“ přibližuje předseda organizační rozdělení zdejší ZO OSŽ. Členové původně menších

nalo velké zklamání a byly viděti slzy v očích. Tradice řízení drah je totiž v Olomouci stará bezmála 130 let.

V oblasti odborářské se však v tomto boji, navzdory porážce, ukázala veliká jednota. „Chtěl bych touto cestou poděkovat všem členům a základním organizacím Výboru OŘ Olomouc za podporu, kterou nám vyjadřovali. Dále si velmi cením a chtěl bych poděkovat členům naší konference za jednotnou podporu napříč různými zaměstnavateli (ČD, ČD Cargo, Správa železnic) i když se některých z nich problém přímo netýkal. Bylo to milé překvapení a po delší době se opět ukázalo, že železničáři dokáží v případě potřeby táhnout za jeden provaz.“

Svým členům zajišťuje ZO Olomouc hl. n. mimo pomoci při řešení pracovních problémů i plnou úhradu pojištění odpovědnosti ve vztahu k zaměstnavateli a dále i 100% úhradu spoluúčasti při pojistné události. „Jakákoliv nepříjemnost se tak finančně našeho člena vůbec nedotkne. Samozřejmostí je i kompletní vyřízení pojistné události a případné právní pomoci ve spolupráci s právníky OSŽ v Praze. Dále poskytujeme našim členům příspěvky k životním výročím, odchodu do důchodu, narození dítěte, účasti dítěte na táboře nebo lyžařském výcviku a v neposlední řadě také možnost zvýhodněného pobytu na rekreačním zařízení v Potštejně,“ vyjmenovává předseda Blažek benefity zdejší základní organizace.

Rekreační zařízení v Potštejně je majetkem zdejší ZO a spravuje ho vlastněná společnost s ručením omezeným RZ Železničář. Zařízení mohou využívat nejen železničáři z celé republiky, ale i nedrážníci. Nabídka rekreací i dětských táborů je zahrnuta i do nabídky Cestovní kanceláře ČD travel, přičemž zaměstnanci železnice mohou získat na pobyt dotace ze sociálního fondu ČD a ČD Cargo, resp. z FKSP pro Správu železnic.

„Rekreační zařízení se snažíme stále vylepšovat. Po opravách střech na chatkách pro letošní rok proběhla kompletní výměna matrací, lůžkovin i povlečení. Sportovní využití jsme rozšířili o nabídku aktivit jako jsou ruské kuželky či stolní fotbal,“ přibližuje Milan Blažek nikdy nekončící práci na údržbě tábora, která je prováděna za pomoci obětavých členů zdejší ZO OSŽ. Tábor funguje od května do konce září a kromě rekreací a dětských táborů zde jsou pořádány školy v přírodě, svatby, školení, oslavy a různé zájmové akce a víkendové pobyty.

Miroslav Čáslavský



Z krytého nástupiště je v současné době přístup pouze k osobní pokladně, vše ostatní je uzavřené.

NAVŠTÍVILI JSME

Opava západ

Nádraží Opava západ leží na trati Olomouc – Křnov – Opava východ – Ostrava střed. Trať z Olomouce do Opavy byla uvedena do provozu v roce 1872, v letošním roce tak oslaví 150 let trvání. K tomuto výročí přispěje svým dílem i v současné době probíhající rekonstrukce výpravní budovy Opava západ, která byla zahájena před rokem – na jaře 2021. Dokončena by měla být na konci srpna letošního roku.

Správa železnic za provedení této rekonstrukce zaplatí bezmála 80 milionů korun, část se jí ale vrátí v podobě evropských dotací. Před zahájením oprav působila budova zdejšího nádraží skoro odstrašujícím dojmem, vůči ledně chátala a sloužila mimo jiné také jako útočiště bezdomovců. Poslední větší opravy zde proběhly před více než šedesáti lety, další navazující menší opravy budově spíše ublížily, než pomohly. Nyní by se mělo vše změnit k lepšímu. Poté, co zde firma Metrostav dokončila opravu střechy, pokračuje výměna oken, která dostávají historizující vzhled, úprava podlah, které byly v dezolátním stavu a další práce. Po jejich dokončení bude celé nádraží přístupné bezbariérově, budova bude zateplená a vzniknou zde prostory pro Policii ČR. K většímu bezpečí cestujících přispěje kamerový systém a vhodnější osvětlení. Co se sem však nevrátí, je původní nádražní restaurace, která v posledních letech sloužila spíše jako pivnice a byla uzavřena v roce 2018.

Po dobu přestavby nádraží nepůsobí příliš příznivým dojmem. Kryté nástupiště je rozkopané a obehnané plotem, podobně nevábny je i prostor před nádražím. Po dokončení opravy se však Opava může těšit na krásné, opravené nádraží, které bude odpovídat nárokům na cestování v 21. století. Krásy sousední nádražní budovy Opava východ sice zdejší nádraží nedosáhne, mělo by však získat solidní vzhled, odpovídající době jeho vzniku. Kromě opravy samotné budovy dojde i ke zkráš-

lení prostoru před nádražím. Jak říká mluvčí magistrátu města Opavy Mgr. Roman Konečný, město se bude podílet na opravě dlažby, chodníků a veřejného osvětlení před nádražím. „Rozsah, cenu, termín apod. ještě neznáme, jasno by mělo být nejdříve na konci ledna. Předpokládáme, že rekonstrukce přednádražního prostoru začne koncem letošního léta,“ informuje mluvčí. Podle jeho dalších slov se jedná o druhé největší nádraží v Opavě, které využívají lidé zejména pro cesty do západní části Moravskoslezského kraje (Křnov, Bruntál, Rýmařov), a je třeba hodně využíváno studenty. „Stav byl dlouhá desetiletí velmi špatný, město proto o rekonstrukci delší dobu usilovalo. Jsme rádi, že se tak konečně stalo a na nové nádraží se těšíme spolu s cestujícími. Velkým kladem je třeba zřízení policejní služebny či nezbytného zázemí, na které jsou cestující z jiných modernizovaných stanic zvyklí,“ dodává Konečný.

V současné době je na nádraží přístupná pouze osobní pokladna a přilehlá čekárna, ta je však vzhledem k probíhajícímu pracím využívána jen minimálně. „Jsem zde jediná zaměstnankyně dráhy, ostatní prostory, včetně dopravní kanceláře jsou již několik let prázdné,“ říká jedna ze zdejších osobních pokladních, které zde slouží na denních směnách včetně sobot a nedělí. „Výpravci zde již několik let neslouží, trať je řízena dálkově z Křnova,“ dodává.

Ve stanicích denně zastavuje více než dvacet párů osobních vlaků, jakož i vlaků spěšných a rychlíků. Převážnou většinu osobních vlaků tvoří modernizované motorové vozy řady 811 ve směru do Rýmařova, každé dvě hodiny zde v obou směrech zastaví rychlík „Praděd“ z Olomouce do Ostravy střed, resp. Ostravy-Svinova. Pokud se týká nákladní dopravy, zajíždí do Opavy posunovací lokomotiva z Křnova, která zde obsluhuje vlečkové a nákladkové koleje.

Miroslav Čáslavský



Celé opavské západní nádraží je v současné době jedno velké staveniště. Na úpravy čeká i přednádražní prostor.

ZE SVĚTA

Rakousko: Přeprava zboží po železnici se snižuje

Přestože se již řadu let prosazuje přesun nákladní dopravy ze silnice na železnici, skutečný vývoj v Rakousku je opačný (asi nejen v Rakousku, pozn. zpracovatele). V roce 2010 byl podíl železnice na pozemní nákladní dopravě ještě 33 %, ale do roku 2020 klesl na 28 %. Podle Verkehrsclub Österreich (VCO) za to může i snížení počtu vlečkových firem, které by vyžadovalo přehodnocení.

Tento vývoj v nákladní dopravě je v rozporu s klimatickými cíli, protože doprava po železnici je pro životní prostředí výrazně méně škodlivá než silniční. Nákladní doprava je zodpovědná za 37 % emisí skleníkových plynů v silniční dopravě. Nákladní automobily jsou zodpovědné za 99 % emisí CO₂ z pozemní nákladní dopravy, železniční nákladní doprava způsobuje 5 gramů primárních a nepřímých emisí skleníkových plynů na tunokilometr, kamionová doprava však mnohonásobně více s průměrně 85 gramů. Přesun nákladní dopravy ze silnice na železnici by proto významně přispěl k účinné politice v oblasti klimatu a životního prostředí.

VCO upozorňuje na využívání železničních vle-

čků: dvě třetiny přepravního objemu na koleje vstupuje z vlečků. Počet aktivních vlečků v Rakousku podle VCO neustále klesá. V roce 2020 bylo hlášeno 1046 vlečků, z toho byla obsluhována pouze polovina (547). Oproti roku 2010, kdy bylo obsluhováno 782 vlečků, to znamená propad o 30 %. Ve stejném období klesl podíl železniční nákladní dopravy na čistých tunokilometrech z 33 % na 28 % v roce 2020. Přibližně 95 % všech vlečků v Rakousku odbočuje ze sítě ÖBB-Infrastruktur. Zbývajících asi 30 vlečků začíná na infrastruktuře soukromých železnic, z toho více než polovina na Graz-Köflacher Bahn.

Mezi spolkovými zeměmi jsou velké rozdíly. Nejvíce vlečků má Dolní Rakousko s 291, následuje 237 v Horním Rakousku a 183 ve Štýrsku. V mezinárodním srovnání je na tom Rakousko lépe než Německo, ale hůře než Švýcarsko. Zatímco v Rakousku je v průměru 20 vlečků na 100 kilometrů veřejné dráhy, v Německu se 7 vlečkami je hustota vlečků jen třetinová, ale ve Švýcarsku se 46 vlečkami na 100 kilometrů je to více než dvojnásobek. Na rozdíl od veřejně financovaného silničního napojení areálů společností je horní hranice dotace 40 % a maximálně 2,5 milionu eur na novou výstavbu, rozšíření a údržbu vlečků.

Z Dispo, 16. 1. 2022, zpracoval –sh–

VŠIMLI JSME SI

● **SPRÁVA ŽELEZNIC** má zaplatit ČEZu přes 1,5 mld. Kč! Správa železnic má podle Městského soudu v Praze zaplatit 858 milionů korun společnosti ČEZ Prodej za neodebranou elektřinu v roce 2011. K tomu musí uhradit úroky za přibližně 700 milionů korun, píše HN. Správa železnic se může odvolat. Příští měsíc by měl soud rozhodnout o obdobné sumě za rok 2010. Spor má kořeny ve smlouvě z roku 2008, v níž si tehdejší SŽDC objednala u doceňné firmy ČEZ elektřinu pro dopravce na několik let dopředu. Následně se změnil zákon, který dopravcům umožnil nakupovat elektřinu přímo a dopravci toho využili.

● **SILNÝ VÍTR** způsobil dne 30. 1. desítky mimořádných událostí na celém území ČR, předběžné odhady škod na majetku Českých drah jsou zhruba ve výši 1,5 milionu korun. „Náklady vznikly i v souvislosti s organizováním náhradní autobusové dopravy, jejich přesnou výši zatím neznáme,“ uvedl mluvčí Českých drah Dušan Gávrda. K největším komplikacím došlo na hlavní trati na Slovensko mezi stanicemi Lanžhot a Kúty, kde kvůli poškozenému trakčnímu vedení na několik hodin uvízl vlak EC z Budapešti. Provoz na této trati byl na několik hodin přerušen. Spadlé stromy, které poškodily trakční vedení, mohou i za přerušovaný provoz na trati 250 přes Vysočinu: v úseku Žďár nad Sázavou – Ostrov nad Ohlavou. Na místě byla zavedena náhradní autobusová doprava. Vlak EC směřující z nebo do Rakouska či Maďarska pak jely odklonem přes Českou Třebovou, Olomouc a Přerov a vyhnuly se tak na své trase Brnu.



● **V SOUVISLOSTI** se silným větrem eviduje Správa železnic za celou poslední lednovou neděli (30. 1. 2022) zhruba 100 mimořádných událostí. Drážní hasiči vyjžděli nejčastěji kvůli popadáním stromů na trať. V dříve většině případů se událost podařilo vyřešit do večerních hodin, od pondělního (31. 1.) rána už byly všechny tratě plně sjízdné. První odhad škod na majetku Správy železnic sahá ke 2 milionům korun, do uvedené částky se promítlo především poničené trakční vedení. Na snímku zásah drážních hasičů u Džbelu, kde na stojící vlakový spadl strom. Vše se obešlo bez zranění. Snímek Správa železnic.



● **V OBZORU Č. 2/2022** vyšel článek s názvem „Jak se neuvěřitelně stalo skutkem“, kritizující nefukčnost motorových vozů řady 841 (na snímku), nakoupených v Německu. Petr Štáhlavský, tiskový mluvčí ČD, nám k problému sdělil: „Českým drahám se podařilo ve spolupráci se zahraničními partnery obnovit provoz všech 14 bohemizovaných motorových vozů typu RS 1 zakoupených v Německu a dříve provozovaných společností SWEG. Vozů tak od 17. ledna začínají postupně zajišťovat své plánované výkony na tratích Louny – Lovosice – Litoměřice – Česká Lípa, Loupy – Kralupy nad Vltavou a Kralupy nad Vltavou – Velvary. Během 18. 1. pokračovalo zařazování dalších motorových vozů RS 1 do plánovaných oběhů. Příčinou závady byla softwarová chyba při zpracování roku 2022 v oblasti řídicí jednotky. Aktuálně zjistili technici Oblastního ředitelství osobní dopravy Západ, provozního pracoviště Loupy ve spolupráci se zahraničními partnery dočasné řešení, které zajišťuje opětovný bezpečný provoz vozů. Práce na finálním odstranění chyby s našimi partnery pokračují a předpokládáme, že už nebudou mít bezprostřední vliv na nasazení vozů RS 1 do běžného provozu.“

Deutsche Bahn chce v roce 2022 zaměstnat minimálně 21 000 nových zaměstnanců

Loni Deutsche Bahn (DB) získala 22 000 nových zaměstnanců. V roce 2022 by jich mohlo být zase skoro tolik, jak oznámila DB. Letos se má přijmout minimálně 21 000 zaměstnanců. Mluvčí společnosti to oznámil v deníku Bild. Podnik hledá zhruba 770 dispečerů a zhruba 740 elektrotechniků a strojevedoucích do výcvikové profese. Mezi 21 000 novými zaměstnanci je celkem 5200 studentů. „Čítáme, že konkurence na trhu práce roste, a proto se budeme ještě více zaměřovat na vlastní výcvik,“ řekl deníku člen představenstva společnosti Martin Seiler.

Loni DB měla 22 000 zaměstnanců. Firma však každoročně přichází o tisíce zaměstnanců, a to především z důvodu věku a odchodu do důchodu. Roční potřeba nových strojevedoucích je přibližně 2000. Zaměstnanost v Německu celkově roste. Skupina DB jen v Německu zaměstnává kolem 220 000 lidí.

Z Weser Kurier, 16.01.2022. zpracoval –sh–

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 5 – 3. 2. 1997

„Vzhledem k neochotě představitelů ministerstva dopravy a spojů a Generálního ředitelství s. o. ČD řešit vážné připomínky Odborového sdružení železničářů, týkající se zvláště nekoncepčnosti a nehospodárnosti řízení Českých drah, rozhodlo vedení OSŽ o svolání mimořádného Představenstva OSŽ,“píše se v úvodním článku na první straně. Text je doplněn další důležitou informací: mimořádné Představenstvo OSŽ dne 29. 1. 1997 rozhodlo, že uskutečnění stávky jako poslední možnosti k prosazení požadavků OSŽ je nevyhnutelné. Obzor zároveň přinesl pokyny pro účastníky stávky.

Předseda OSŽ Jaromír Dušek dne 29. 1. v televizní Aréně, věnované železnici, informoval o hlavním motivu OSŽ ke stávce, což byla ochrana železnice, přičemž argumentačně jednoznačně porazil své oponenty. Obzor z tohoto pořadu přinesl podrobnou reportáž.

Obzor č. 6 – 10. 2. 1997

Úvodní obsáhlá reportáž s titulkem „**Stávka za budoucnost železnice**“ popisuje den za dnem průběh stávky na železnici, která byla vyhlášena dne 2. 2. se zahájením o půlnoci z pondělí 3. na úterý 4. února 1997 a délka jejího trvání byla stanoveno minimálně na 48 hodin s tím, že při nesplnění požadavků stávkujících se může opakovaně prodlužovat vždy o 24 hodin. V prohlášení, které OSŽ vydalo k vyhlášení stávky, je uvedeno, že – není žádná koncepce fungování ČD, – nadále se realizují divoké a nesystémové kroky, – prohlubuje se kritický stav tratí, vozového parku

Zhoršuje se kultura cestování na Ostravsku?

Otevřený dopis generálnímu řediteli Českých drah, Ivanu Bednáříkovi, zaslal čtenář Obzoru z Ostravska Ing. Miroslav Klimeš. Kritizuje v něm kulturu cestování na některých tratích, která neodpovídá Českými drahami prezentované vysoké úrovni. „**Jednou z tratí, kde se kultura cestování stále více vrací do minulého století, je linka z Opavy do Českého Těšína** (trať 321),“ napsal Miroslav Klimeš. Výrazné zlepšení úrovně cestování na této trati přinesly před zhruba dvaceti lety nové patrové soupravy (tzv. Elefanty), které však postupem času byly mnohdy nahrazovány starými a v mnoha ohledech nevyhovujícími pantografy řady 460, kterých zde v současné době jezdí zhruba polovina. „**Proto stále více nabývám dojmu, že uvedená trať je nejen na okraji České republiky, ale i na okraji zájmu ČD, přestože jde o značně frekventovanou linku s tisícovkami cestujících denně, zejména v úseku Ostrava-Svinov – Opava východ!** Nebo snad ČD také čekají, až zde osobní přepravu převezme jiný dopravce a proto zde provozují staré, z jiných oblastí vyřazené soupravy?“ ptá se čtenář.

V další části otevřeného dopisu pak Miroslav Klimeš poukazuje na omezené pracovní doby osobních pokladen na zmíněné trati a z toho mnohdy značné úniky tržeb z přepravy cestujících i kol. „**Není to však v naprosté většině vina průvodčího, který je jeden na celý vlak, ale bohužel není v jeho silách toto odbavení včas stihnout!**“ konstatuje čtenář, který v závěru klade otázku: „**Bude uvedený stav v dohledné době na této trati řešen nebo budou cestující dále přepravováni ve 21. století nedůstojným způsobem, tedy návratem o mnoho let zpět?**“



Pantografy 460 pomalu dosluhují (ilustrační snímek ze žst. Olomouch hl. n.).

PRÁVNÍ PORADNA

Důležité upozornění! Dohoda o rozvázání pracovního poměru

Ekonomicko–sociální oddělení OSŽ – ústředí (dále rovněž „ESO OSŽ – ústředí“) disponuje relevantními informacemi, že v posledním období dochází ke zvýšenému počtu případů, kdy vedoucí zaměstnanci zaměstnavatele (zpravidla i více zástupců zaměstnavatele) předkládají zaměstnanci, členům OSŽ k podpisu písemný dokument – „Dohoda o rozvázání pracovního poměru“ (prvotně nepodepsanou zaměstnavatelem), a členové OSŽ její bez jakékoliv konzultace s funkcíonáři OSŽ nebo ESO OSŽ – ústředí podepisují. Následně se obrací s žádostí o pomoc při jejich řešení.

Zaměstnanci před svým podpisem nevyužívají svého práva, tj. řádného seznámení se s jejích obsahem, popřípadě si nevezmou tzv. čas na rozmyšlenou, není-li jim obsah zcela jasný anebo s ním nesoouhlasí. V takové situaci se nelze vůbec spolehat na tvrzení zaměstnavatele, že jde o tzv. formální záležitost, která nemá žádný vliv na cokoliv.

Zaměstnanci si neuvědomují, že podpis dohody o rozvázání pracovního poměru (§ 49 ZP) může mít do budoucna pro členy OSŽ významné – negativní důsledky (např. problém s vyšší odpustp

a budov Českých drah, – prokazatelně dochází k nehospodárnému používání majetku ČD, – není naplňováno rozhodnutí porady ekonomických ministrů vlády ČR o konsolidaci Českých drah.

Ke stávce se první den připojila Federace vlakových čet a Federace provozních pracovníků železničních stanic.

V pondělí 3. 2. oznámil ministr dopravy Martin Říman sdělovacím prostředkům, že nemíni ustupovat hrubému nátlaku odborů a že OSŽ musí uhradit nejen škody, vzniklé stávkou na železnici, ale i mzdy stávkujícím.

Obzor dále popisuje vývoj nálad i výstupy z tiskových konferencí obou stran tak, jak se postupně vyvíjely. Popis končí středou 5. 2., kdy byla uzavěrka čísla. Ukončení stávky (8. 2.), k níž vedla příjatá dohoda, zaznamenal Obzor až v následujícím čísle o týden později.

Obzor č. 6 přinesl dále reportáže z řady pracovišť po celé republice i názory stávkujících. Účast ve stávce byla kolem 80 %. V čísle bylo otištěno i několik negativních komentářů z tisku, které nabádaly k tomu, aby vláda před ukřiženými odboráři neustupovala. Čísela z nich neznalost poměrů na železnici a někdy i neznalost právních předpisů.

Stávkujícím železničářům vyslovily solidaritu všechny odborové centrály, sdružené v Českomoravské komoře odborových svazů, Odborový svaz dopravy i Rada nedrážních sekcí OSŽ. Mezinárodní dopravní dělnická federace ITF, sdružující dopravní odbory z více než 100 zemí, se kromě vyjádření podpory obrátila přímo na premiéra ČR s naléhavou žádostí o okamžité řešení situace.

–2S–

NÁZORY

To už hlava nebere

Po přetičení rozhovoru s radním pro veřejnou dopravu SČ kraje Mgr. Boreckým (Obzor č. 23/ 2021)se jednomu přímo hlava zatočí. Vyslovené názory a domněnky vyvolávají mnoho otázníků, i to, zda je to myšleno vážně a zda dotýkný má přehled v dané oblasti. Jen pár příkladů.

Pan radní hodnotí některé tratě jako neperspektivní a zbytečné, a to jen proto, že na nich ubývají cestující. To je zajímavá logika. Co se tak podívat na to, proč tomu tak je. Jak je tam organizována doprava, jak se doplňují autobusy se železnici, zda autobusy navazují na vlaky a obráceně. Jak je doprava atraktivní, vyhovuje cestujícím? Proč neustále třeba mluví o jízdě z Dobříše do Prahy, když ta trať zajišťuje poněkud jiné spojení a ne pouze do Prahy, ale i z jiných obcí a do jiných částí Prahy. Co tak konečně vytvořit ten integrovaný a logický systém a ptát se třeba obcí a cestujících, jak by ta doprava měla vypadat. Jak už se jen v Dobříši dostat na nádraží?! Jedině pěšky a třeba i půl hodiny. To je opravdu výhodná veřejná doprava?

A co ten Trhový Štěpánov? Zná to tam vůbec pan radní a zajímal se vůbec o organizaci dopravy zde? Že jsou na trase vlaku podniky, vleký, že tam jezdí lidé do práce, schází napojení vlaku na autobusy třeba ze směru od Dolních Kralovic, okolních obcí i samotného Štěpánova? Že třeba odtud lidé jezdí do Prahy a nemají zájem si to komplikovat autobusy a přestupy? Spočítali krajišti „odborníci“ kolik by získali tržeb a cestujících, pokud by zde ten provázaný systém konečně vytvořili a po více než 50 letech splnili sliby obyvatelům dané? Kdy tedy bude v Trhově Štěpánově konečně dopravní terminál u nádraží pane Borecký? A kdy třeba v Rožmitálu? A že by se řešila celá trať u Rožmitálu jejím protažením blíž k městu o necelý kilometr? S vytvořením nové čtvrti a průmyslového centra v místě? A co až do té Plzně, jak to chtěli naši předci?

Kde je vůbec nějaká koncepce rozvoje té ekologické dopravy? A že by konečně i kraj se začal starat o přesun nákladní dopravy na koleje, aby konečně ročně ušetřil na silnicích, na externalitách i zdraví lidí? Nebo se bude o životním prostředí stále jen mluvit? Doprava v kraji se musí

Káci se u tratí na udání?

Takto smělou myšlenku přinesl měsíčník Lo-voSlovo (č. 12/2021), který v rámci investigativní žurnalistiky řešil případ u koridoru v Lovosicích v ulici K. Malíčkého. Místní smrk se zdál nebezpečný občanovi O. L., který nemá žádné vzdělání v oboru dendrologie nebo příbuzných disciplínách, a nebezpečnost posuzuje pouze tušením a zdáním. Pojal přesvědčení, že strom spadne do 2. t. k. tím, že se i přes závěti přilehlé budovy zlomí a část přeskočí protihlukovou stěnu až na trať. Dožadováno se odstranění u městského úřadu, což bylo zamítnuto vedoucím odboru životního prostředí, který jinak nemá s „neperspektivními“ stromy sítování. Tot zase moje konstatování.

Městský úřad si nechal provést dendrologický posudek se závěrem, že strom je naprosto zdravý a bezpečný. Pan O. L. se myšlenky na pokácení nevdal, ačkoli ostatní sousedi byli stejného názoru jako město. Tentokrát oslovil Dražní úřad. Ten nařídil MÚ strom bez ohledu na posudek pokácet. Město se odvolalo k Ministerstvu dopravy, které rozhodlo, že MÚ bude muset navzdory

Rozvrat tratě na Dobříš

Již měsíc je v platnosti omezení dle rozkazu Středočeského kraje, kdy většina vlaků do Prahy hl. n. obrací v dálkové řízené žst. Čisovice. Na Dobříš v celé trase jede například vlak z Prahy hl. n. v devítihodinovém (!) taktu – 5.25 h (Os 2003) – další ve 14.25 h (Os2015). Obratv v Čisovicích zhoršily pracovní podmínky vlakovému doprovodu. „**Nemáme si kde ohřát oběd ani uvařit kafe!**“ nařikají. Hostinec na nádraží otvírá jen občas, nejbližší hostinec je na hřišti. Ale pracovní doba je tam každý den jinak – v pondělí třeba 10 – 15 hl! Naštěstí je u nádraží aspoň potravinový obchod. Výpravčí v Čisovicích od konce října zuřen.

Při mém pozorování 10. ledna jsem si všiml, že neobsazená budova žst. Čisovice se nepřetržitě vytápí a podle neustálé páry z plynového topení asi nejen na temperující teplotu. Ptám se, kolik stupňů musí mít dopravní technologie v neobsazené stanici, aby přežila? Je vidět, že elektronická doba rozhodně není energeticky výhodná, spíše naopak. Také jsem pozoroval, že do automatického osvětlení není zapojeno osvětlení nástupiště, které ovládal dříve výpravčí. Čekárna, která byla

řešit komplexně, nejen podporou dopravy silniční a tvrdit, že ta ostatní je špatná a drahá, když opak je pravdou.

Zcela šokující jsou úvahy o jízdném a nákladech veřejné dopravy. Pokud pan radní mluví o úhradě nákladů z jízdného ve výši 25 % a potřebě to zvednout na dvojnásobek, bylo by vhodné, kdyby také uvedl, jak je to u autobusové dopravy a obecně u dopravy silniční. Kolik tam její uživatelé hradí procent nákladů a škod? Také ty úhrady z této dopravy zvedneme na dvojnásobek? Nebo podle skutečných výpočtů – tedy bez lhaní? Nebo to budeme dělat jen u té veřejné, aby konečně s tím nikdo nejedzil a my měli důvody na další ničení krajiny silničními stavbami a silniční dopravou?

A opakují – minimální škody ze silniční dopravy na zdraví vycházejí na nějakých 70 mld. Kč, externalita na 200 mld. Kč ročně. A kraj třeba má na silnicích dluh kolem 50 miliard! Na to bude brát peníze kde? Šetřením na lokálkách? Nebo konečně řádným zpoplatněním uživatelů silniční dopravy? Čili třeba jen tím přesunem co největšího množství dopravy ze silnic na koleje by mohl ročně šetřit desítky i stovky milionů a nehledat nesmyslné úspory omezováním spojů na vedlejších

Omezení slev je cestou do pekel

Ministr dopravy Kupka (ODS) chce změnit celoplošné slevy pro důchodce ze slevy 75 procent na 50 procent. Na tom prodělá životní prostředí, místní podnikatelé (restaurace atd.), návštěvnost muzeí a zámků. Je zajímavé, že se na slevy důchodců sahá celoplošně, a přitom v Pražské integrované dopravě, která nyní zahrnuje nejen celý Středočeský kraj, ale zasahuje již i do okolních krajů, jezdí v autobusech, združňují pouze v autobusech(!!!) cestující starší 70 let zcela zdarma, ale ve vlacích za hranici Prahy musí cestující nad 70 let věku platit a budovi platit ještě více. Jedná se léta, od vzniku PIDu, o cílené tarifní a frekvenční plíživou likvidaci železnice. Hádejte, kde jsou při sčítání cestujících důchodci vyhledáni z vlaků sečtení? V autobusech(!) PIDu. Tyto autobusy se rekrutují větší

posudku (na své náklady) ještě na své náklady také smrk pokácet.

Káci se tedy na udání? LovoSlovo není plátek přízvukující městu. Naopak jde o opoziční a k MÚ velmi kritické periodikum. Je jasné, že se DÚ musí obávat rizika zanedbání péče, aby upozornění od místního jen tak přešel. Jak by pak vysvětlil svou nečinnost, kdyby strom na trať skutečně spadl a onen občan by se na DÚ „vozil“ v médiích? Smutné, ale pochopitelné. Problém je v přístupu jednotlivce: pronásleduje ho strach z neovladutelného (to napovídá fakt, že se se stromem na pustém slepém nevyasfaltovaném konci ulice fotí v roušce). Fotí se se stromem, který udával tak dlouho, dokud si pro něj tu smrt nevydupal, ačkoli nezávislý odborník vyloučil jakoukoli společenskou nebezpečnost. Připomínka padesátých let? Nikdy nevíte, kdo je ten vedle vás, jen je vám divné, že kolem mizí... stromy? Zatím stromy. Až nebudou u té tratí stromy, na koho dojde pak? A co s ním pro jistotu udělají úřady?

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

tratích a rozšiřováním dopravy silniční. A tím ve své podstatě naopak nám všem ty peníze z kapes vyhozovat. Ty uváděné úspory kolem 50 miliard totiž naprosto neodpovídají realitě. Navíc tato opatření jen posílí přesun lidí do aut. Navíc jim znepříjemní bydlení mimo velká města. A opět, platit to budeme všichni.

A znovu – kraj operuje cenou 1 km autobusu kolem 40 Kč, ale nezabývá se skutečnou cenou, tedy i s dopravní cestou a s dopady této dopravy. To ani náhodou. To opět zaplatíme všichni, jen kraj to nebude vykazovat ve svém hospodaření. Prostě takové lhaní si do kapsy. A tomu se říká odborná činnost a ekonomika.

Něco je v tomto státe opravdu hodně špatné. A jen poznámka. V takovém Rakousku zavedli velmi levnou síťovou jízdenku na veřejnou dopravu. Co se tak tím inspirovat, včetně masivní podpory železnice? A ta kritika špatné investovaných peněz do tratí? Tak jistě, kraj má pro ministerstvo dopravy dostatek námětů, jak uvedeně tratě přestavět, zvýšit na nich rychlost a jak do nich dostat ty cestující a uvolnit silnice. Jen to nějak není nikde viděta slyšet. Ani to řešení integrace dopravy v kraji, ani řešení nákladní dopravy, aby se všem ulevilo a skutečně něco ušetřilo. Chudáci starostové obcí a obyvatelé venkova. A nakonec my všichni.

Ing. Antonín Minařík

nou ze soukromých firem včetně třeba dcery DB Arrivy. Je to cílené vyhánění starších lidí z vlaků, aby je pak vlakům nepřátelský Středočeský kraj pod vedením PIRSTAN mohl dál rušit.

Predražené jsou i doplňkové pásmové kupony PID, které po odstranění likvidují frekvenci ve veřejné dopravě. Od prosince jezdí autobus v tarifu PID dokonce z Černého mostu přes Turnov až do Harachova, v Turnově končí pásmo PID 11, takže důchodce 70+ jede až do Turnova (!) zcela zdarma na rozdíl od vlaku. To samé do Kutné Hory atd. To panu Kupkovi ani slavným šetrníkům od STAN jaksí nevádí. Hlavně co nejvíc poškodit vlaky. Navíc všepásmová roční jízdenka PID je násobně dražší (40 tisíc Kč!) než celoplošná jízdenka Klimatiket v Rakousku (asi 28 tisíc Kč), kde jsou zcela jiné peněžní poměry. Navíc v autobusech PID si může cestující vybrat při překrývání pásem, co je pro něj levnější, u vlaků v PID nikdy, tam se pásmo nesmějí překrývat, naopak se uprostřed tratě poškodí tarif PID vloženým vyšším pásmem – viz trať Čelákovice – Neratovice či Vraňany – Straškov atd.

Martin Kubík

Myslí se na cestující?

Nevím, na koho se obrátit se zjištěným nepochopitelným stavem přístavených vlakových souprav pro nástup cestujících. Děčín: R v 7.25 hodin, nástupiště 3 – poslední vůz u výstupu z podchodu. Mám-li snahu nastoupit do 1. vozu, musím ujit asi 100 i více metrů nekrytým nástupištem. Přitom kolej v celé délce je volná. Totéž příjezd do Děčína. Lokomotiva zastaví u schodu do podchodu a k poslednímu vozu je opět 100 a více metrů bez krytého nástupiště, přitom opět kolej je v celé délce volná. Praha: R v 13.46 hodin na 6. nástupišti je připraven na konci nástupiště. Do 1. vozu z podchodu téměř 200 metrů, opět kolej v celé délce je volná. Jako bývalý pracovník ČD, dnes obyčejný cestující, žasnou, jak se pečuje o cestující, aby se před dalším sezením ve vlaku prošli. To mně připomíná situaci, kdy vlaky musely zastavit u tabule na konci nástupiště, tam, kde obvykle čekají cestující. Snad i to bylo zrušeno.

Václav Beneš

Reakce Českých drah

V těchto případech je třeba brát v úvahu předpis SŽ D1 – viz: 3033. Je-li to s ohledem na délku vlaku a vjezdové koleje (popř. nástupiště) možné, musí vlak ve stanici zastavit tak, aby uvolnil zadní námezník na vzdálenost nejméně 20 m a hranici izolovaného úseku. Vlaky, zastavující pro výstup a nástup cestujících, musí zastavit pokud možno tak, aby všechny vozy s cestujícími byly u zvýšeného nástupiště. U vlaků s přepravou cestujících, kratších než nástupiště, musí strojvedoucí zastavit vlak co nejbliže u výpravní budovy nebo podchodu (lávky), není-li místo zastavení určeno jiným způsobem.

V případě stanice Praha hl.n. jsou staniční koleje rozděleny na polovinu, jde tedy o uvolnění sousedního oddlu a uvolnění sousedního izolovaného úseku. Nástupiště a místo strojvedoucí zastavit vlak co nejbliže u výpravní budovy nebo podchodu (lávky), není-li místo zastavení určeno jiným způsobem.

V případě stanice Děčín hl.n. jde o staniční řád, konkrétně článek 5. Pro zaměstnance provozu a infrastruktury SŽ ve službě, je za účelem provádění dopravních úkonů u vlaků, činností spojených s údržbou infrastruktury, provádění kontrolní činnosti apod., zbudováno přes koleje č. 3, 1, 2 a 4 v km 539,642 úrovnové spojení: Používání tohoto úrovnového spojení je pro zaměstnance ostatních služebních odvětví a cestující veřejnost zakázáno. Přistavení souprav se tak provádí s přihlédnutím k tomuto článku, aby zůstal služební přechod volný. V obou případech je tedy třeba obrátit se na Správu železnic (*Správa železnic na náš dotaz do doby uzavěrky neodpověděla, pozn. red.*)

Jinak sám jistě víte z provozu a cestování na hlavním nádraží, že kratší soupravy nestojí na konci nástupiště, ale v místě co nejbliže k výstupu, např. jednotky 814 stojí u podchodu a nikoliv až na konci nástupiště. Je tedy plně aplikováno ustanovení o zastavení co nejbliže k příchodu/odchodu od vlaků.

Mgr. Petr Štáhlavský, tiskový mluvčí ČD



Žst. Čisovice, 10. 1., 15.23 h, po devíti hodinách od kuropění jede na Dobříš vlak Os 2015. To není Ukrajina, ale realita Středočeského kraje 21. století.

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



Skupina vlaků v uzlové železniční stanici Ostroměř.

Ostroměř má naštěstí ještě nádražku

Uzlová žst. Ostroměř, do níž se každou hodinu sjíždějí vlaky ze čtyř směrů a tím je zde zaručen přestup a síťovost železnice, která od doby co krajům síťovost neřiká vůbec nic, je vzácná. Ostroměř je také rodiště věhlasného režiséra Karla Zemana (3. 11. 1910 Ostroměř – 5. 4. 1989 Gottwaldov – po roce 1989 a před rokem 1948 Zlín).

Na levé straně historické výpravní budovy funguje nádražní hostinec – otevřen bývá až od 16 hodin. 7. 1. jsem vzal za kliku nádražního hostince v 15.30 h, a hospodský mi řekl, že pivo nemůže dříve natočit, nejdříve však v 15.46 h, až mu spínač povolí sepnutí proudy. Zvláštní doba. Prý je to z důvodu, aby se nepřetahovala pracovní doba. Opravdu se tak v 15.46 stalo...

Na snímku skupina vlaků v 15.00 h 7. ledna. Dlužno podotknout, že i Kralovohradecký kraj ve své době zničil několik lokálních tratí – naivní bylo ukončení osobní dopravy mezi Broumovem a Otovicemi zastávkou, tím později dal do ruky rákosku železniční nepřátelskému místnímu zastupitelstvu, aby blokovalo propojení tratě s Polskem do Tlumacowa potažmo Scinawky Sredni (kamenolom se zásobami na dalších třicet let), kde byl velký zájem o nákladní dopravu a průvoz po síti SŽ, což mohlo ekonomicky pomoci tomuto zapadlému vý-

České dráhy převzaly první dvě jednotky RegioPanter pro Jihočeský kraj

České dráhy převzaly v Plzni dne 28. 1. dvě nové elektrické jednotky RegioPanter 650.216 a 650.217 od společnosti Škoda Transportation. Jedná se o první dvě z celkem deseti souprav, které během první poloviny roku nahradí v regionální dopravě klasické soupravy ze začátku 90. let. Jednotky RegioPanter budou nasazeny na regionální vlaky České Budějovice – Strakonice, České Budějovice – Písek, České Budějovice – Veselí nad Lužnicí – Jindřichův Hradec, České Budějovice – Veselí nad Lužnicí – Tábor a částečně také České Budějovice – Horní Dvořiště.

Z tiskové zprávy ČD



Lokomotivy Siemens Vectron mohou jako první typ v ČR provozovaných železničních vozidel plně využívat výhody jízdy pod dohledem ETCS. Snímek Správa železnic.

Lokomotivy SiemensVectron mohou jezdit pod dohledem systému ETCS

Správa železnic ve spolupráci s firmou Siemens a dopravcem ČD Cargo úspěšně dokončila testování kompatibility lokomotiv Siemens Vectron s novým jednotným evropským zabezpečovacím systémem ETCS, kterým se postupně vybavují i české železniční tratě. Tyto lokomotivy, z nichž jedna je i součástí vozového parku Správy železnic, tak mohou jako první typ v ČR provozovaných železničních vozidel plně využívat výhody jízdy pod dohledem ETCS.

Testování lokomotiv Vectron probíhalo na tratích Břeclav – Česká Třebová – Kolín, Břeclav – Petrovice u Karviné a Praha – Olbramovice, vyba-

běžku. Ale kraj měl tehdy priority, jak co nejvíc trati poškodit – viz také Opocno – Dobruška (nyní sporradičká osobní doprava), či Hněvčev (Sadová) – Smiřice (zcela bez osobní dopravy) a nyní poškodí Lomnici nad Popelkou.

Martin Kubík

Senioři roku 2021 byli oceněni

Na pomyslných vítězných příchách patnáctého ročníku ankety města Ostravy „Senior roku“ stanuly hned dvě osobnosti, Hedvika Juřinová a Josef Juřeník (člen Výboru OSŽ při žst. Ostrava hl. n. Vítězným klubem seniorů se stala zájmová organizace číslo 15 Kreativ. Ceny vítězům předal Zbyněk Pražák, náměstek primátora. Společným jmenovatelem oceněných byla činnost pro ostatní a pomoc druhým.

Ing. Josef Juřeník se věnuje nejen sportovním aktivitám seniorů, podílí se též na chodu železničního muzea, a pro svůj koňáček, orientační běh, se snaží nadchnout i děti. Oceněný je rovněž členem Výboru seniorů OSŽ Ostrava hlavní nádraží, pomáhá se zajištěním různých seniorských aktivit. Několik let zajišťuje orientační pochody seniorů, pořádá různé akce orientačního běhu, je předsedou Sportovního klubu orientačního běhu Ostrava, o. s.

„Práce oceněných seniorů je obdivuhodná. I nadále pomáhají svému okolí, jsou kreativní, velmi činorodí, jejich aktivity jsou často charitativní. Zkrátka jsou vzorem pro ostatní a je mi ctí alespoň tímto způsobem poděkovat za jejich nezdolnou energii, činnost a pomoc ostatním,“ konstatoval náměstek primátora Zbyněk Pražák.

Tradiční anketu Senior roku vyhlásilo město na podzim roku 2021 při příležitosti Mezinárodního dne seniorů. Nominování mohli být aktivní senioři starší 65 let, mající bydliště na území města Ostravy, kteří výjimečným způsobem přispívají ke zlepšení života společnosti. Současně byla vyhlášena



Ing. Juřeník (vlevo) byl oceněn v anketě „Senior roku“ města Ostravy.

také kategorie Klub seniorů roku, do které bylo možno nominovat aktivní organizace, jejichž činnost je pro seniory přínosná a zajímavá. Připomeňme, že v roce 2019 se vítězem anketní kategorie Klub seniorů stalo Sdružení seniorů OSŽ.

Z tiskové zprávy města Ostravy

O zdevastovanou budovu zastávky v Oráčově projevila zájem obec

Na Správě železnic nyní probíhá tzv. „vnitro-podnikové projednávání trvalé nepotřebnosti“ budovy zastávky v Oráčově na trati 161 (Rakovník – Bečov nad Teplou) pro provozování a provozuschopnost železniční dopravní cesty a její možným převodu na obec, respektive za jakých technických podmínek lze tento převod uskutečnit.

„Pokud bude prokázána trvalá nepotřebnost a převoditelnost objektu a budou projednány podmínky převodu, předloží ministerstvo dopravy po mezirezortním připomínkovém řízení vládě žádost o souhlas s převodem. Návrh smlouvy o převodu vlastnického práva se nabyvateli předkládá až na základě souhlasného usnesení vlády České republiky,“ potvrdil mluvčí Správy železnic Dušan Gavenda.

Malebné nádraží na jednokolejné regionální trati z roku 1897 tak má šanci na lepší časy. Na trati 161 v úseku Rakovník – Jesenice probíhala od pondělí 24. 1. 2022 do pátku 28. 1. 2022 v denní dobu (mimo dopravní špičku) výluka, v jejímž rámci se dělala provozní údržba železničního svršku, především se prováděly práce na údržbě zeleně během období vegetačního klidu a odvoz dřevní hmoty z ložských kalamin.

Na regionálních tratích bývá, železniční trať vede mimo centrum obce, po jejím jižním okraji, spoje náhradní autobusové dopravy linky XS57 zastavovaly během výluky uprostřed obce.

—mmč—



Malebné nádraží Oráčov na jednokolejné regionální trati z roku 1897 má šanci na lepší časy. Pokud bude prokázána jeho trvalá nepotřebnost, bude převedeno na obec.

Mimořádná událost

Jak byste se chovali, kdybyste jeli ve vlaku, který nikdo neřídí? Odpověď na tuto otázku hledá Jiří Havelka, režisér a scenárista diváckého hitu Vlastníci, ve svém dalším filmu, komedii Mimořádná událost. „Názvem si nadbíháme, ale samozřejmě doufám, že ano, že to bude pro diváky mimořádný zážitek v mnoha ohledech,“ říká o svém filmu Jiří Havelka.

Mimořádnou událost způsobí strojvedoucí lokálky, který neplánovaně zastaví mezi poli a vystoupí z vlaku, aby vyřešil drobný technický problém. Bohužel zastavil v mírném protisvalu a vlak mu ujede. Samospádem a tam, odkud vyjel. Brblající cestující ocení, že zase jedou, ale záhy si uvědomí, že špatným směrem. Hlasitě protestují a dožadují se informací. Kabina strojvedoucího je zamčená a nikdo se zpoza dveří neozývá. Mezi pasažéry se šíří první náznaky paniky. Kontakt s okolím prostřednictvím mobilních telefonů selhává a nepomáhá ani zoufalý křik z oken. Cestující za pomoci mírného násilí nakonec dveře kabiny strojvedoucí otevřou, ale tam si pouze potvrdí nejhorší očekávání – motoráček nikdo neřídí. Velmi nesourodá skupina lidí, kterou na chvíli svedla dohromady jízda

vlakem, má teď jeden společný cíl – ve zdraví tuhle cestu přežít.

Komedie Mimořádná událost se volně inspirovala skutečným příběhem „splášeného vlaku“, který ujel svému strojvůdci i s cestujícími před pár lety na Českomoravské vrchovině na trati 257 z Křižanova do Studence. Jiřímu Havelkovi nešlo o věrnou rekonstrukci případu, ale o další zábavný ponor do světa úplně normálních lidí, kteří se ocitnou v extrémní situaci. Možná byste se divili, kolik toho můžou mít společného vyprávěta domovní schůze a vlak, který nikdo neřídí.

Datum uvedení filmu do kin 3. 2. 2022. —red—

Předplatné Obzoru

tel. 737 275 079,

e-mail:

marie.bartova@osz.org

SPORT

Vejsplachy uvítaly železničáře v běhu na lyžích

Letošní mistrovství republiky železničářů v běhu na lyžích bylo současně kvalifikací na mezinárodní mistrovství USIC, které se bude konat v příštím roce. Závodníci a závodnice se sjeli na dny 26. – 28. ledna 2022 do Kořenova, kde byli ubytováni v hotelu Lesní chata, který je v majetku OSŽ. Mistrovství se navzdory epidemii covidu při dodržení všech vládních nařízení zúčastnila více než šedesátka mužů a žen, kteří o nejlepší výkony zápolili na stadionu Vejsplachy ve Vrchlabí na umělém sněhu, doplněném druhý den čerstvým prašanem.

První den soutěží proběhly závody na deset kilometrů volnou formou, doplněném odpoledne sprinterskými štafetovými závody dvojic na 2x1 km. Startovalo se v kategoriích A (muži do 50 let) a B (nad 50 let), stejně tak ženy. Nejrychlejší závodníkem prvního dne se stal Zbigniew Kawulok (B), reprezentující Správu železnic, OŘ Ostrava, druhé místo obsadil jeho dlouholetý soupeř Martin Vacek (B) z OCÚ střed, na třetím místě se umístil Lubomír Čapek (A) z ČD Cargo, PJ Ústí nad Labem. V ženách zajela nejrychlejší čas Ema Marková (OPT Olomouc RP), druhá byla Andrea Austerová (ČD CIS východ RP) a třetí Eva Marková (OPT Olomouc). Uznání zaslouží také nejstarší ženy ve startovním poli – Eva Cupalová (1947) a Milena Hrozová (1953), které držely krok i s mladšími účastnicemi mistrovství. Závod se jel na okruhu 3,5 km (tři kola) v otevřeném terénu na precizně upraveném povr-



Nejrychlejší muži v kategorii B v běhu klasickou technikou: (zleva Zbigniew Kawulok, Martin Vacek a Pavel Novotný). Ceny předávala ředitelka mistrovství, místopředsedkyně OSŽ Bc. Renata Dousková – vpravo.



Nejvíce sil bylo nutné vynaložit při běhu do kopce.

chu, zpeštěním třemi výjezdy na umělé kopce.

Druhý den, poněkud ztíženým nárazovým větrem, závody pokračovaly během na 15 km klasickou technikou (čtyři 3,5 km okruhy). Nejrychlejší závodníci a závodnice z minulého dne zde potvrdili své kvality. V mužích si první dvě místa soupeři prohodili: první dojel do cíle Martin Vacek před Zbigniewem Kawulokem. V ženách podala v klasickém běhu nejlepší výkon Andrea Austerová před Lenkou Šřitrovou (ČD – OŘOD střed RP) a Irenou Dudkovou (ZC Česká Třebová).

Po součtu časů z obou dnů bylo pořadí následující: muži – Kawulok, Vacek, Čapek, ženy – Austerová, Ema Marková, Dudková. Podrobné výsledky jednotlivých závodů jsou zveřejně-

nyna <https://www.sportt.cz/datatables/MCR-zelez-nice-2022-stafety>

Nejlepší závodníci byli odměněni věcnými cenami, které jim předala ředitelka závodů Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ, spolu s Ing. Ondřejem Šmehlíkem, vedoucím mezinárodního oddělení OSŽ, který se závodů rovněž aktivně zúčastnil. „Děkuji vám za vaše nasazení a za dobré sportovní výkony,“ řekla při závěrečném hodnocení Dousková. Závody zorganizovala Regionální sportovní komise v Praze, vedená Stanislavem Noskem.

Prvních osm nejlepších závodníků bude nominováno na mistrovství USIC, které na stadionu ve Vejsplachách proběhne příští rok. Závody proběhly za vysokého sportovního nasazení a v družné sportovní atmosféře. Dobrou náladu mezi přítomnými však zkalila zpráva o předčasném úmrtí sportovního kolegy Jana Fmky (+46) z Českých Budějovic.

Miroslav Čáslavský