

Z aktuálních událostí

■ První zasedání Představenstva OSŽ se po sjezdu se konalo v úterý 5. 4. 2022 na Lesní chatě v Kořenově. „**Jednak jsme tak učinili proto, abyste se na vlastní oči přesvědčili o výsledcích rekonstrukce objektu Gočár na apartmánové jednotky, a druhá věc, která se nám u výjezd-ních zasedání osvědčila, je, že tady bude prostor pro to, říct si i věci, na které jinak není čas,**“ řekl na úvod jednání Martin Vavrečka, místopředseda OSŽ pro správu majetku. Na odpolední část dorazili i nájemci objektů Lesní chaty a Oddech, aby členům představenstva prezentovali svoje zkušenosti s uplynulými dvěma roky v oblasti rekreace.

„**Od pondělí 4. 4. 2022 je novým generálním ředitelem a předsedou představenstva ČD Mgr. Michal Krapinec,**“ řekl na úvod informací ze zásadních jednání Štěpán Lev, nový místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD, s tím, že zbývá ještě doplnit jednoho člena představenstva. „**V pátek jsem krátce jednal s Mgr. Blankou Havelkovou** (členka představenstva ČD odpovědná za lidské zdroje) **ohledně změny přílohy č. 4, PKS o stravování a náhradě výdajů** (jednání proběhne ve druhé polovině dubna), **následně i o dopadu inflace, na niž máme v PKS ustanovení, kdy zaměstnavatel musí po 30. 6. 2022 vyvolat jednání s odborovými organizace-mi,**“ uvedl dále Štěpán Lev.

Tajemnice PV OSŽ při ČD Věra Nečasová informovala o materiálu týkajícím se centralizace MTZ. Dle předloženého záměru budou pracovníci skladu v OCÚ centralizováni pod Zásobovací centrum (ZC) v České Třebové. Na jednání PV ve středu 13. 4. 2022 proto byla pozvána ředitelka ZC v České Třebové Ing. Zuzana Ajrmanová, aby byl předložený materiál prodiskutován.

Tajemník PV OSŽ při ČD Antonín Leitgeb informoval o jednání odborových centrál s řediteli odborů GR ČD na téma mimořádné odměny pro zaměstnance, kteří pomáhají ukrajinským uprchlíkům (například ve stanicích Bohumín a Praha hl. n., nebo vlakovým četám) s tím, že na to odpověděl ředitel O16 Petr Vondráček, že to je v kompetenci manažerů jednotlivých RP ZAP. Antonín Leitgeb doplnil ještě informace o dopadech růstu cen energií a o potížích ČD s plněním uzavřených smluv.

Poté štafetu převzal Radek Nikola, I. místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo, který informoval především o jednání Dozorčí rady (DR) ČD Cargo, které proběhlo den před VIII. sjezdem OSŽ (24. 3.). „**Byli nám představeni čtyři noví členové DR a prezentovány byly i záměry vedení společnosti,**“ řekl mimo jiné a dále referoval o investicích do nákupu nových vozidel či o humanitárních vlacích, o kontraktu se společností ČEPRO, o fungování ČD Cargo Adria, které začíná působit na evropských trzích. Zmínil se i o snaze zachovat přepravu železné rudy z Ukrajiny, dále o tom, že podnikatelský plán se plní, o implementaci předpisu D1, či o školeních k PKS.

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ Správy železnic, informoval o jednání odborových centrál se zaměstnavatelem, kde byl projednán plán mzdových a ostatních osobních nákladů pro rok 2022, „**jehož součástí je vyčlenění finančních prostředků určených k motivaci zaměstnanců a je i vytvořena rezerva na výplatu odstoupného,**“ poznamenal Petr Štěpánek a dále informoval mimo jiné o pomoci Správy železnic Ukrajině či o chystaném společném jednání PV OZZ při ŽSR a PV OSŽ SŽ ve dnech 27. – 29. 4. v Kutné Hoře.

O aktivech u Dopravního zdravotnictví poté in-

formovala Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru OSŽ, a dále informovala o vyjednávání u společnosti RegioJet (účelově založená odborová organizace, jejímž cílem je nepostupovat v součinnosti s ostatními odborovými centrály). „**Očekáváme souboj právníků, je to běh na dlouhou trať,**“ poznamenala. Věnovala se i kontrolám BOZP či navyšování cen energií. „**I stavební firmy s tím mají problém.**“

PhDr. Helena Svobodová, vedoucí kanceláře předsedy OSŽ, informovala o jednání Výkonného výboru ETF, které se konalo ve dnech 29. – 31. 3. 2022 v Praze. Převážná část agendy se týkala příprav VI. Kongresu ETF, který se uskuteční koncem května v Budapešti. Výkonný výbor také mj. jednal o humanitární pomoci Ukrajině a schválil založení Fondu solidarity.

O průběhu dopravní tripartity, respektive o dopadu novelizace nařízení vlády č. 589/2006, upravující pracovní dobu zaměstnanců v dopravě učiněné od 1. ledna 2022, kterou se mj. mění minimální doba odpočinku mezi směnami, informoval předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který se obrátil na ministra dopravy s podnětem na řešení negativních dopadů na odpočinek zaměstnanců řízení provozu SŽ ve stanicích, kde je noční přerušení provozu delší než 6 hodin, ale kratší než 7 hodin. Ministr dopravy přislíbil, že se pokusí učinit nápravu. „**Tato iniciativa má za cíl doplnit nařízení vlády v tom smyslu, že pro případ, kdy místo odpočinku je shodné s místem výkonu práce a je zajištěn odpočinek na lůžku v délce minimálně 6 hodin, by bylo možné zkrátit odpočinek pod 7 hodin,**“ poznamenal (více v článku a rozhovoru na této straně). Martin Malý dále informoval o jednání předsednictva ASO a poradního týmu RHSD pro hospodářskou politiku. Tématem bylo zejména projednání zprávy o stavu přípravy a realizace Národního plánu obnovy, Modernizačního fondu a Fondu pro spravedlivou transformaci. „**V zásadě většina projektů teď nabírá zpoždění, a to zejména z důvodu komplikací způsobených vysokou mírou inflace a potížemi v dodavatelských vztazích z důvodu nedostatku některých výrobků a komodit,**“ uvedl s tím, že dalším tématem byla problematika řešení následků možného přerušení dodávek plynu z Ruska do Evropy. Řešila se jednak problematika uplatnění regulačních stupňů odběru plynu v případě jeho dočasného akutního nedostatku a také dlouhodobá koncepce nahrazení ruského plynu jinými zdroji energie. „**Zesílit by měl nákup plynu z Norska a případně také přes Rakousko,**“ poznamenal s tím, že i takto bude pro ekonomiku šok, který tady dlouho nebyl. V diskusi zaznělo, že situace je vážná, a mnozí spotřebitelé si to plně uvědomí až v okamžiku, kdy dostávají zučtování cen energií a zároveň jsou jim předepisovány nové zálohy.

V odpolední části jednání členové Představenstva OSŽ projednali a schválili tři žádosti o poskytnutí právní pomoci (respektive navýšení částky) zastoupením v řízení před soudem, Martin Vavrečka předložil dokument týkající se inventarizace majetku k 31. 12. 2021 a návrh na vyřazení hmotného a nehmotného majetku (materiál bude předložen Ústředí OSŽ 20. 4. 2022, představenstvo se ještě bude zabývat inventarizací drobného hmotného majetku).

Projednáván byl i návrh delegace na 73. kongres IFEF v Berouně a návrh delegace na jednání valné hromady FISALC (schváleno). Závěr patřil organizačním záležitostem, informací Revizní komise OSŽ a bodu „různé“.

-red-



Zatím cestující v pražských Vysočanech používají provizorní nástupiště, podle plánu budou vlaky u nového ostrovního nástupiště zastavovat od středy 17. srpna 2022. Snímek Michael Mareš

Vládní nařízení o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců v dopravě: více směn, více dojíždění, méně odpočinku!

Vládní nařízení o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců v dopravě je paradoxně kontraproduktivní! Více směn, více dojíždění, méně odpočinku! Vloni v listopadu (28. 11.) se zaměstnanci Správy železnic z vybraných stanic na trati 185 (Horaždovice předm. - Domažlice) obrátili na ministryni práce a sociálních věcí v demisi Janu Maláčovou s dotazem na změnu zákona, respektive na úpravu vládního nařízení o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců v dopravě (NV 589) s cílem nalézt vhodný způsob řešení negativního dopadu tohoto vládního nařízení v železničních stanicích, kde je noční přerušení provozu delší než šest hodin, ale kratší než sedm hodin, což je i případ výše zmíněných železničních stanic. „**Pracujeme jako výpravčí na trati 185. Sloužíme tzv. čtyřadvacitky s přerušením v délce cca 6 hodin a 15 minut. Dle nového zákona, kdy minimální odpočinek je 7 hodin, přijdeme o tento ideální turnus a nastoupíme na turnus absolutně kon-**

traproduktivní, co se týče odpočinku. Budeme mít jednou tolik směn. Většina dojíždí z velkých vzdáleností, tudíž budeme více v zaměstnání na cestách než doma,“ uvedli zaměstnanci Správy železnic v dopise, v němž bývalou ministryni upozorňují na to, že cca v 10 hodin dopoledne nastoupí na směnu, pracují do 21.50 h, pak mají zmíněný odpočinek na lůžku, po něm odslouží pár hodin a zase odjíždějí domů. „**Tento (původní) turnus je pro výpravčí na regionální trati, kde se v noci nejedí, opravdu ideální, jsme velice nešťastní ze změny, která má nastat,**“ postěžovali si. Nepřetržitý odpočinek v délce sedmi hodin měl být podle nich specifikován pro konkrétní zaměstnance dopravy, kteří se přesunují na místo odpočinku. „**Výpravčích je stále nedostatek, obáváme se, že se změnou turnusu další odejdou. Doufáme ve vaši pomoc, budeme vám opravdu vděční. Děkuje-me.**“

Připomeňme, že Nařízení vlády č. 589/2006 Sb.,

kterým se stanoví odchýlná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, bylo přijato na základě iniciativy ministerstva dopravy i na základě řady podnětů ze strany zaměstnanců v drážní dopravě, ve kterých upozorňovali na skutečnost, že délka zkráceného odpočinku mezi směnami v rozsahu 6 hodin je příliš krátká pro zajištění řádného odpočinku na lůžku. A to hlavně z důvodu, že se do této doby započítává i cesta z místa práce do místa odpočinku a následně cesta zpět do práce. Některým zaměstnancům tak zbýval velmi krátký čas na skutečný spánek. „**Ale nikdo ze zástupců ministerstva dopravy, krajů nebo zástupců zaměstnavatelů a zaměstnanců nevznese námitku, že by délka minimální doby zkráceného nepřetržitého odpočinku mezi směnami měla být odlišná pro výpravčí pracující na regionální trati v drážní dopravě,**“ odpověděla vloni v prosinci ministryně Maláčová na podnět zaměstnanců z tratě 185. (Pokračování na str. 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Medializace problém nevyřeší, od toho jsou jednání, nicméně aspoň kolegové uvidí černé na bílém, že se problém opravdu řeší.“

Hovoříme s LENKOU SALÁKOVOU, výpravčí Správy železnic a iniciátorkou petice za změnu vládního nařízení o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců v dopravě

Pokud vím, dopisovala jste si nejen s paní Maláčovou, či Karlem Havlíčkem, ale také se současnými ministry za ministerstvo práce a sociálních věcí a dopravy: Jurečkou a Kupkou. Z reakce Martina Malého, předsedy OSŽ, usuzuji, že se tím zabývá i OSŽ. Máte pocit, že se to někým posouvá? Vidíte to pomyslné světlo na konci tunelu? Domníváte se, že medializace pomůže problém vyřešit?

Máte pravdu, pane redaktore, komunikují se všemi ministry, minulými i stávajícími, všichni jsou velice vstřícní. Pan ministr Marián Jurečka z MPSV je k řešení nakloněn, což je pro nás to pomyslné světlo na konci tunelu. OSŽ i zaměstnavatel (Správa železnic) jsou s námi na jedné lodi, bojujeme společně. Medializace problém nevyřeší, od toho jsou jednání, nicméně: co je psáno, to je dáno. Aspoň kolegové uvidí černé na bílém, že se problém opravdu řeší. Očekávám, že po přečtení našeho rozhovoru setrvají v zaměstnání a vyčkají, jak vše dopadne. Velmi by nám chyběl každý z nich.

Ministryně Maláčová vás v dopise, který mám k dispozici, a ze kterého jsem čerpal, v podstatě podpořila, ale zároveň naznačila, že lze učinit výjimku (doslova píše: domluvte se s vaším zaměstnavatelem nebo zástupci odborů na vyjednání takového rozvržení pracovní doby, které vám bude vyhovovat). Přesto k tomu nedošlo, z jakého důvodu? U zaměstnavatele jste nenašli pochopení?

Paní ministryně Maláčová byla velice ochotná, podpořila nás pouze ve vyjádření, které jste četl

(viz výše), ale k úpravě či výjimce nedošlo, zákon zůstal stejný. Zaměstnavatel pochopení určitě má, ale porušit zákon nelze. Dokud nebude schválena výjimka nebo dodatek od MPSV, nelze nic dělat, zákon je zákon.

Z vaší reakce („Starý turnus, tzv. čtyřadvacítka, vycházel osmkrát za měsíc. Nový turnus? Malá čárka znamená noc, dlouhá den, o víkendů čtyřadvacítka. Mrkněte na můj březen! Myslím, že i nezasvěcenému je jasné, že jsem stále v práci, tak kde je ten slibovaný odpočinek?“) vyvozují, že jste, a nejenom vy, hodně „vytočená“, znechucená, naštvaná?

NV 589 se ve finále negativně dotklo 300 zaměstnanců, a myslím, že jsme všichni hlavně unavení. Mrzí nás, že tato situace nemusela vůbec nastat. Místo odpočinku máme na pracovišti, tudíž požadovaný odpočinek minimálně 6 hodin splníme vždy, nikam se nepřesouváme, tudíž je bezpředmětné něco měnit k horšímu. Paní ministryně napsala, že nikdo nevznese připomínky, já mám ale informace od zaměstnavatele i OSŽ, že připomínkování proběhlo. Kde se stala chyba, netuším. Doufáme však, že vše dopadne pozitivně. Máme svou práci rádi a moc si přejeme návrat k původnímu turnusu, který je na regionální trati s VDS (výluka dopravní služby) bezkonkurenčně nejlepší.

Zmínila jste se, že se to ve finále negativně dotklo 300 zaměstnanců, přesto jste se ozvala jako jediná, těm zbývajícím to nevadí?

Samozřejmě, že jsou nespokojeni všichni, si-



tuace se řeší napříč republikou, kompletní informace má zaměstnavatel a odbory. Nevlastním seznam stanic z ostatních PO, za PO Plzeň situaci řeším já. Kolegové mi dali důvěru, svým podpisem na petici vyjádřili svou nespokojenost, a společně jsme se dohodli, že efektivnější bude komunikace jednoho zástupce než jednotlivců. Potřebujeme úpravu vyřešit co nejrychleji s ohledem na blížící se dovolené, KOP atd. Ve stávajícím turnusu sloužit směny navíc je naprosto nemyslitelné, viděl jste můj březen – pouze tři dny volna. Jsme na tom hůře než „osmičkáři“, tohle se nedá dlouhodobě vydržet. Starý turnus (24hodinový) vám naopak dává jistotu, že se po směně vždy kvalitně vyspíte doma, na další směnu máte nástup v 10 hodin, i když je nějaká ta směna navíc, jste odpočatí, což je pro výpravčí nezbytné.

Michael Mareš

Cyklohraček vyjel do 9. sezony!

Cyklohraček opět jezdí: o sobotách, nedělích a státních svátcích od 26. března do 30. října 2022. Vyjíždí dvakrát denně z pražského hlavního nádraží přes Prahu–Smíchov (severní nástupiště), Jinonice, Cibulku, Zličín a Hostivice do Slaného (ve dnech 30. 4., 21. 5., 18. 6., 30. 7., 27. 8. a 24. 9. 2022 pak odpolední vlak pokračuje až do Zlonic). Vlček pro malé a velké výletníky jezdí za standardní tarif Pražské integrované dopravy (PID) či tarif Českých drah. Děti dostanou na památku drobné upomínkové předměty včetně dětské jízdenky, kterou si sami orazítkují, cyklisté pak obdrží reflexní pásku s cyklomapou. Pokud nemáte

pevně stanovený cíl cesty, můžete s Cyklohračkem vyrazit i na dobrodružný výlet. „Hrajevodouci“, kteří spolu se strojevodcům a vlakvedoucím vlak doprovázejí, vám ochotně poradí. V soupravě jsou zařazeny speciální vozy: nízkopodlažní (oranžové) řídící vůz plný hraček (80–29 101–0), růžový vůz (93–29 601–4 Bdtax) plný balonků, modrý vůz plný her (24–29 540–8 Bdtax) a vůz plný kol (24–29 550–7 Bdtax určený pro přepravu jízdních kol), to vše je obvykle taženo „Veselou krávou“, jako například v neděli 3. 4. 2022 lokomotivou 714.009–8 (na snímku souprava v žst. Praha-Zličín).

-mmč-



Vládní nařízení o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců v dopravě: více směn, více dojíždění, méně odpočinku!

(Pokračování ze str. 1)

Ministryně Maláčová tehdy dala výpravčím v podstatě za pravdu a podpořila je: „Věřím, že se domluvíte s vaším zaměstnavatelem nebo zástupci odborů na vyjednání takového rozvržení pracovní doby, které vám bude vyhovovat,“ podotkla a dodala: „Naším cílem bylo snížit riziko vzniku tragických událostí, spojených s únavou zaměstnanců v drážní dopravě, kterých jsme byli svědky například v minulém roce.“

Zaměstnanci PO Plzeň nakonec sepsali petici, předložili ji vedení Správy železnic, odborům, a čekali. „Budeme se modlit, aby výjimka byla vyjednána. Od 1. 1. 2022 najždíme na nový turnus, snad nebude trvat dlouho, je to turnus opravdu velmi unavující,“ napsali tehdy.

I vedoucí funkcionáři OSŽ o problému vědí. „Aktuálně se nyní zabýváme problematikou ne-

gativního dopadu nařízení vlády o pracovní době zaměstnanců v dopravě (z konce minulého roku) na dojíždění a odpočinek zaměstnanců, kdy je třeba na úrovni ministerstva dopravy a práce a sociálních věcí nalézt vhodný způsob řešení potíží zejména v železničních stanicích, kde je noční přerušování provozu delší než šest, ale méně než sedm hodin,“ uvedl nedávno předseda OSŽ Mgr. Martin Malý.

Ale čas běží a zaměstnanci jsou s novým turnusem značně nespokojeni: Za všechny to shrnu- la výpravčí Lenka Saláková: „Starý turnus, tzv. čtyřadvacítka, vycházel osmkrát za měsíc. Nový turnus? Krátká čárka znamená noc, dlouhá den, o víkendu čtyřadvacítka. Mrkněte na můj brejzen! Myslím, že i nezasvěcenému je jasné, že jsem neustále v zaměstnání, tak kde je ten slibovaný odpočinek?“ Michael Mareš

České dráhy koupily autobusového dopravce VYDOS BUS

Národní dopravce se stal 100% vlastníkem společnosti VYDOS BUS a.s. České dráhy firmu využijí pro zajištění náhradní autobusové dopravy během plánovaných výluk nebo mimořádných událostí. V letošním roce dojde ke změně názvu autobusového dopravce na ČD BUS. Uzavření smlouvy v minulých dnech schválil Řídící výbor ČD. „Cílem pořízení vlastního autobusového dopravce je snaha snížit náklady na zajištění náhradní autobusové dopravy. Ročně zaplatí České dráhy za náhradní autobusy až 900 milionů korun. Vzhledem k množství výluk a potřebě zajištění náhradní dopravy pro nás bude rozšíření vozidlového parku o autobusy velkým přínosem, a to nejen z ekonomického, ale i z provozního hlediska. Vstupem do autobusové dopravy totiž snížíme závislost na externích dodavatelích. Transakce je zároveň součástí Strategie 2030 Českých drah,“ uvedl Michal Kraus, místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro servis.

Původní zakázky společnosti VYDOS BUS budou dokončeny ve stávajícím rozsahu, jedná se o zajištění MHD ve Vyškově a jednoho provozního souboru při výluce Brno – Adamov – Blansko. „Pod VYDOS BUS spadá aktuálně osm desítek autobusů. Ve firmě zůstávají také stávající zaměstnanci. Dává nám smysl, abychom si vzhledem k vysokým cenám od externích dodavatelů zajišťovali náhradní autobusovou dopravu vlastními silami a snížili tím náklady. Vzhledem k množství výluk, ať už těch plánovaných nebo způsobených mimořádnými událostmi, ale budeme i nadále větší část výlukové dopravy sou- těžit,“ říká Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu.

„Nynějším zaměstnancům nabídneme stabi- lní pracovní zázemí. Rádi bychom postupně navýšili počet autobusů a samozřejmě i zaměstnanců, tedy především řidičů. Nabídneme tak nové pracovní příležitosti,“ doplňuje Adam Svojanovský, předseda představenstva VYDOS BUS. Konsolidace VYDOS BUS do Skupiny ČD s úplným začleněním do dceřiné firmy ČD BUS proběhne během letošního roku. Finanční poradenství při

akvizici poskytla Česká spořitelna, kompletní due diligence poradenství a právní podporu poskytlo PwC Česká republika a PwC Legal Česká republi- ka.

Z tiskové zprávy Českých drah

Do Zkušebního centra VUZ Velim dorazila na testování jednotka Stadler Flirt3 BEMU2 SH

Dne 8. 4. 2022 dorazila do areálu Zkušebního centra VUZ ve Velimi elektrická jednotka Stadler s alternativním pohonem z baterií Flirt3 BEMU2 SH. Technické řešení elektrické jednotky od švýcarského výrobce Stadler vychází z osvědčeného kon- ceptu 3. generace nízkopodlažních jednotek Flirt3, které se nejčastěji používají pro příměstskou a mezi- regionální dopravu. BEMU2 je označením dvouvo- zové bímódní jednotky, která pro svůj pohon – vedle možnosti elektrického pohonu na německém střídavém systému 15kV/16,7 Hz – využívá baterie.

Technické řešení Flirt3 BEMU2 SH je specifické umístěním baterií, přičemž jedna sada baterií je nainstalovaná pod podlahou, dvě další pak na střeše jednotky. Baterie jsou umístěny ve speci- álních kontejnerech, které je chrání před ohněm a umožňují jejich snadnou výměnu. Dobíjejí se buď z troleje systémem 15kV/16,7 Hz (během jízdy), z topné spojky 1 kV (například při nočním odstavení v depu) anebo prostřednictvím napájení 3x400 V. Nejrychlejší je dobíjení z troleje, nejdéle trvá po- slední uvedená možnost.

Maximální rychlost testovaných jednotek dosa- huje 160 km/h a provozovány mohou být až 4 jed- notky ve vícečlenném řízení.

Z tiskové zprávy Výzkumného Ústavu Železničního, a.s.

PŘEDSTAVUJEME

Milan Poles: „Odcházejí staří zkušení harcovníci a už nebude, kdo by ty zkušenosti předával dál!“

Ve funkci předsedy ZO OSŽ DKV SÚ (Středisko údržby, bývalé lokomotivní depo) Tábor je Milan Poles, mechanik motorových lokomotiv a vozů, už druhé volební období. I tady v depu řeší generační výměnu: „Teď sice přišli mladí elektrikáři, ale ji-



nak je to stejné jako všude jinde: neprijdou vyu- čení mechanici, ale truhláři, zedníci, a ti se musí zaučit. Někteří jsou po zaučení doopravdy šikov- ní, ale horší je, že nám ubývají ti, kteří by je mohli zaučovat. Odcházejí starí zkušení harcovníci, a už nebude, kdo by ty zkušenosti předával dál,“ říká. Milan Poles nastoupil do tábořského depa v roce 1976 a v podstatě na jednom pracovišti pra- cuje nepřetržitě 45 let. „Letos v létě mám jít do

důchodu, ale říkal jsem, že to dotáhnu do konce roku.“

Sám o sobě říká, že je srdcař, neumí si předsta- vit, že by dělal něco jiného. „Prošel jsem vším možným, dělal jsem na párách, potom jsem pře- šel na motorovou trakci, kdy se tady dělaly velké vyvazovací opravy dvanáctiválcových motorů. Takže člověk si opravdu prošel vším, jen těch organizačních změn, co jsem zažil na vlastní ků- ži...“ mávne rukou. Milan Poles je svým způsobem chodící kronikou. Teď ho trápí, že by na svoji pozici měl zaučit nového mistra, „ale zatím se do toho nikdo nehrne,“ přiznává s úsměvem. V současnosti velí partě třinácti lidí plus čtyř lidí v režijní (údržbář- ské) četě. K ruce má partáka, který mu pomáhá, ale stejně tak má práce až nad hlavu, „...protože to není jenom otázka koordinace prací, ale musím zajišťovat náhradní díly a s tím související admi- nistrativu,“ postěžuje si.

V praxi to funguje tak, že se dvě party střídají na denních směnách v tzv. poloturnusu (v krátkém a dlouhém režimu: jeden týden středa/čtvrtek, dru- hý týden pondělí/úterý a pátek až neděle) a oběhy vozidel jsou napasované tak, že večer vozidlo přije- jede a druhý den jde na údržbu. Zatím prý o za- městnance nouze není, ale výhledově to bude podle Milana Polese horší. „Protože třeba u mě je v partě jenom jeden, který dělal na brejlovicích, ostatní už jenom přebírali zkušenosti od jiných. Nejhorší na tom je, že v minulosti někdo rozhodl, že lokomotivy řady 754 půjdou pryč, že tady skončí, a pak je sem za osm let, kdy ti opraváři už tady buď nejsou, nebo to zapomněli, zase vrátí,“ podivuje se závěrem. Milan Poles byl vloni v červnu zvolen předsedou ZO na další období, ZO OSŽ DKV Tábor má 45 členů. Michael Mareš



Upravená točna s namontovanými tzv. saněmi, které kolej na točně o několik centimetrů prodlužují.

NAVŠTÍVILI JSME

Provozní pracoviště Tábor, Středisko údržby

Stará rotunda v Táboře má bezesporu svoje genius loci. Na osmnácti kolejkách tady čekají na svoji příležitost nebo opravu jak historické vozy (například Da 93–20 487–2, Ce 3–0507), tak i slav- ná Elinka (M.400.001). Opravy ale v současnosti probíhají především v sousedních halách (staré a nové) vybavených moderní technologií. „Do ro- tundy na prohlízkové kanály se sice vejde regiono- va celá, ale točna musela být kvůli nim upravená – na kolejnicích jsou namontované tzv. saně (nájezdy), které kolej na točně o několik centi- metrů prodlužují,“ protože regionovy by se tam jinak nevešly. Když ale potřebujeme zajet na krátký kanál do staré haly, tak regionovou stejně musíme rozpítlit,“ říká Milan Poles, předseda ZO OSŽ a mistr čety poloturnusu, v níž jsou mechanici kolejových vozidel, elektromechanici, elektronici a pracovníci režijní čtyři.

Raritou tábořského depa je i stará hala s odklá- pěcí kolejí. Na stání, kde bývala hříž na vyvazování dvojkoli z parních lokomotiv, je nyní prohlízková jáma doplněná o speciální odklápací část. „Takže se krásně dostaneme k motoru. Odklápací kolej je unikát, který nám každý závidí,“ říká Milan Poles s úsměvem a dodává: „A pak tady ještě máme novou halu se dvěma kolejemi, vybavenou těž- kým jerábem a zvedáky, zrovna teď tady vymě- ňujeme čelní sklo na regionově (914.089–8). Na vedlejší koleji je na zvedácích Žehlička (210.039–4), na které se právě mění dvojkoli. A zmínit musíme kolový soustruh, na kterém jsme za rok 2021 osoustružili 241 dvojkoli pro ČD a GW Train Regio.“

V tábořském depu se starají (včetně oprav po násilném poškození) především o regionovy, kte- rých tu mají celkem 14, a které jezdí směrem na

Benešov u Prahy (teď o výluce nejjezdí), a také na Horní Cerekev a na trati Veselí nad Lužnicí – České Velenice. „Pak tu máme ještě Bechyňku (na níž jezdí lokomotivy řady 113). Udržujeme i českobu- dějovické 210; mazání a provozní ošetření sice probíhává v depu v Č. Budějovicích, ale velké opravy se dělají v Táboře, protože je v Českých Bu- dějovicích nato málo místa. A ještě tady udržuje- me Brejlovce (řada 754), které jezdí na rychlicích České Velenice – Veselí nad Lužnicí a České Budějovice – Český Krumlov, a také motorové vozy řady 842, které jezdí směrem na Písek – ale teď je výlučka, dělají most v Červené nad Vltavou, takže tři jsou deponované v Protivíně, a ty naše jezdí k mostu,“ vypočítává dále Milan Poles s tím, že občas do depa zajede i „Plecháč“ (242) nebo „Eso“ (362) na provozní ošetření. A co až tady „Ple- cháč“ dojezdí? zajímám se. „O práci se nebojíme, přiřaдили nám hromadu vozů řady Bdt na prohlídky, které jezdí na spěšných vlacích na Prahu,“ dodá- vá Milan Poles.

Na své znovuprovozování čeká v tábořském depu i slavná Elinka (M.400.001), ta vyjela napo- sledy v roce 2019, kdy ji „odešel“ trakční motor. Podle Milana Polese je ale naděje, že letos Elinka vyjede. „Záleží na tom, kdy dorazí trakční moto- ry. Kdyby přišly koncem dubna, tak se to dá ještě stihnout. Vlastními silami!“ slibuje (poznám- ka autora: termín dokončení opravy a následné zpětné montáže umožní obnovení provozu Elinky zřejmě v červenci letošního roku). V opravě jsou i obě letos pětadesátileté Bobinky: u E 422.0003 se řeší silové kabeláže, E 422.001 prochází větší opravou s cílem uvedení do provozu, včetně no- vého laku.

Michael Mareš



Na stání, kde bývala hříž na vyvazování dvojkoli z parních lokomotiv, je nyní prohlízková jáma doplněná o speciální odklápací část.

ZE SVĚTA

Deutsche Bahn objednává od Siemense dalších 43 ICE vlaků

Deutsche Bahn (DB) rozšiřuje svůj dálkový vo- zový park a od Siemensu si objednalo 43 vlaků ICE za 1,5 miliardy eur. „Je to klíčem k mnoha věcem, které jsme si jako společnost stanovili: dosáh- nout našich klimatických cílů, umožnit moderní mobilitu a udržet naši zemi propojenou,“ řekl šéf železnic Richard Lutz při představení nového vlaku ICE 3 Neo v Berlíně. Již v červenci 2020 si DB ob- jednaly u mnichovské skupiny Siemens 30 vlaků nového typu za miliardu eur. První ze 73 nyní ob- jednaných vlaků by měly být uvedeny do provozu od konce roku – zpočátku mezi Severním Porýním– Vestfálskem a Mnichovem. Poslední ICE 3 Neo má být dodán do roku 2029.

Jednotky poskytnou dalších 32 000 míst k seze- ní. Novými modely železnice navazuje na starší řadu ICE 3, která jezdí na platformě Velaro od Siemensu a v Německu jezdí už řadu let. ICE 3 dosahuje na plánovaných trasách nejvyšší rych- losti 320 km/h, zatímco ICE 4 dosahuje jen rychlosti 265 km/h.

Nové modely by měly cestujícím přinést výrazně lepší příjem mobilních telefonů, výtah pro vozíčká- ře, 8 míst pro kola a nově navržené zavazadlové nosiče s větším úložným prostorem. Vlak jsou vy- ráběny v továrně Siemens v Krefeldu. Dodávky po-

cházejí mimo jiné z Norimberka a Rakouska. Podle šéfa Siemensu Rolanda Busche bude ICE 3 Neo znamenat v Německu tisíce pracovních míst. ICE 4 zůstává důležitou součástí flotily dálkové dopravy, zdůraznil šéf DB. Nejnovější řada je v pravidelném provozu od roku 2017.

Deutsche Bahn objednaly od společnosti Sie- mens celkem 137 vlaků, které by měly být dodány do roku 2024. Podle šéfa drah už existují úvahy o ještě novějším typu vlaku. „Pak to bude vlak, který bude integrován do vozového parku kon- cem 20. a začátkem 30. let.“

Z Cash, 1. 2. 2022, zpracoval –sh–

Maďarský premiér chválí železniční spolupráci s Čínou

Maďarský premiér Viktor Orbán, který byl na návštěvě Srbska, se spolu se srbským preziden- tem Aleksandarem Vučićem zúčastnil slavnostní- ho otevření úseku rekonstruované železniční trati Bělehrad – Novi Sad na maďarsko–srbské želez- nici v Srbsku. Orbán vysvětlil význam železnice a sdělil, že je rozumné rozhodnutí spolupracovat s Čínou na výstavbě železnic. Maďarsko–srbská železnice je pilotním projektem iniciativy Hedváb- ná stezka, do které se společně zapojují Srbsko, Maďarsko a Čína. Projekt se zaměřuje nejen na cíl modernizace železničních tratí, ale mnohem více i na obchodní rozvoj.

Z CRJ.online, 20. 3. 2022, zpracoval –sh–

VŠIMLI JSME SI

● VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ

(VRT) se stále zřetelněji začíná rýsovat v plánech projektantů. O zamýšlené trase na úseku tzv. Mo- ravská Brána 1 (Prosenice – Hranice na Moravě) již intenzivně jednají projektanti společnosti AFRY se zástupci obcí, do jejichž katastrofu bude VRT zasahovat. V plánu je mj. komplexní přestavba železniční stanice Hranice na Moravě, kde bude možný přestup z VRT na trať ve směru na Vsetín. Podrobnosti o výhledech VRT v této oblasti zve- řejníme v příštím čísle Obzoru.

● ZÁJEM

o jízdu historickým vláčkem po trati Kozi dráhy (Děčín – Telnice) neutuchá. V uply- nulých dubnových víkendech byly všechny vlaky, vedené motoráčkem M 152.0, plně obsazené. Trať byla znovu zprovozněna 26. března a až do kon- ce října zde budou o všech víkendech a svátcích jezdit historické vlaky v režii KZC.



● V ŽST. ÚSTÍ NAD LABEM

hlavní nádraží dochází k postupnému rozšiřování slu- žeb pro cestující. V tamním podchodu jsou před otevřením další tři nájemní jednotky poskytující gastronomické služby. Jedná se o cukrárnu, bis- tro, či pekárnu (na snímku Tomáše Martinka). Tímto dojde ke zlepšení kultury cestování v této velice frekventované stanici.



● V ŽST. PRAHA–ZBRASLAV

se při instalaci informačního panelu nějak zapo- mnělo na podstatný detail – hroty proti holubům, a tak se na něm tyto opeřenci usídlili a postavili si hnízdo. Na jinak pohodlnou lavičku pod panelem si cestující čekající na vlak na rozdíl od holubů nesedne (i když nepřímo přispívá na ošlapné), protože je pochopitelně znečištěná holubím tru- sem. Co na to SZ? Vyměří snad holubům obletné? Snímek Štěpán Hálek.



● SYMBOLICKÁ

čepice neznámého výpravčího (na snímku D. Klímy) se objevila před ukončením provozu v žst. Heřmaničky (trať 220) nad vchodem do dopravní kanceláře jako upomín- ka na všechny, kteří zde sloužili. Jak dlouhá bu- doucnost tento symbol čeká, je ale ve hvězdách, budovu nádraží Heřmaničky údajně čeká změna majitele a nutná rekonstrukce. Jde o recesi a za nejzásadnější lze považovat informaci, že ačkoli čepice neznámého výpravčího může asociovat jis- tou podobnost s názvy, kde se objevuje slovo „ne- známého“, nejedná se o pietní místo – pod čepicí není nikdo pohřben.

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 15 - 7. 4. 1997

Dne 28. března 1997 byla podepsána kolektivní smlouva Českých drah. Obzor na první straně přináší výťah z nejdůležitějších změn, například zkrácení pracovní doby na 36 hodin se rozšířilo o další profese (např. návestní mistr), celkový mzdových nákladů 12,23 % a u pracovníků v nepřetržitém provozu o 13,2 %), byly zvýšeny některé příplatky a přislíbeno dopracování příspěvku na penzijní připojištění pro zaměstnance.

Mistopředseda OSŽ Jiří Kratochvíl v rozhovoru uvedl, že nový generální ředitel Ing. Vladimír Sosna udělal (na rozdíl od předchozího generálního ředitele Rudolfa Mláčka) vše pro to, aby byla kolektivní smlouva co nejdříve podepsána. Jiří Kratochvíl k tomu dodal: „**Já to vidím stále stejně. To je prostě situace, která předcházela i samotné stávce na železnici. Bývalý pan generální ředitel to podle mého soudu hnal do konfliktu, chtěl být tím hrdinou, který odbory sráží na kolena, a používal k tomu všechny prostředky včetně medializace různých rádobý skandálů a včetně pokusů o rozbití Odborového sdružení železničářů.**“ K nárůstu mezd poznamenal, že i při nárůstu 17,2 % budou stále na železnici profese, které nebudou ušetřeny sociálních starostí.

Obzor se zabývá i chystanými změnami v nákladní přepravě. Jak uvedl pro Obzor Ing. Vladimír Ivan z odboru nákladní přepravy GR ČD, nákladní přeprava je v mnoha případech prodělečná, proto bude postupně docházet k soustředování ložných manipulací do stanic s vyšším obrátem vozů a tím ke snížení vlakových kilometrů u manipulačních vlaků. „**České dráhy se musí chovat tržně a nemohou si dovolit luxus, jímž je doplácení prokazatelně neefektivní nákladní přepravy,**“ řekl Ing. Ivan. Z více než 1300 tarifních bodů v síti Českých drah, což byly v podstatě železniční stanice a nákladíště s výpravní oprávněností pro nákladní přepravu, jich mělo být v první etapě zrušeno 212.

Obzor č. 16 – 14. 4. 1997

„**Dohoda o ukončení stávky podle OSŽ plně na není**“, uvádí titulke na první straně. Vedení OSŽ zaslalo 6. 4. 1997 dopis ministru financí Ivanu Kočárníkovi, ve kterém ho žádá o svolání signatářů dohody o ukončení stávky na železnici. Podle

OSŽ byla totiž dohoda sto procentně naplněna pouze v bodě 5, ve kterém se hovoří o ukončení stávky.

Obzor dále informuje o tom, že ministr dopravy Martin Ríman dokončil materiál, který se týká koncepce a změn na železnici. Potvrdil to na tiskové konferenci 4. 4. 1997, detaily však zatím nechtl uvádět. Přiznal pouze, že bude třeba přijmout jednoznačné koncepční stanovisko k celému souboru regionálních tratí. Nechtěl se podrobněji zabývat ani chystaným zdražením jízdného, připustil pouze, že by jízdné na železnici mělo zhruba kopírovat výši jízdného v linkové autobusové dopravě.

„**Odboráři z olomouckého dopravního podniku stávku prohráli,**“ dočteme se na straně 3 v rozhovoru s Josefem Dudkem, předsedou ZV Dopravních podniků města Olomouc. Na neúspěchu stávky za navýšení mezd se podle jeho slov podíleli stávkokazí, které zorganizoval ředitel DPMO spolu s přímátorem Olomouce, a dále také nízká solidarita dalších řidičů – odborářů. Podle tajemníka OSŽ Jana Petru byla za neúspěchem stávky olomouckých dopravců její špatná připravenost. „**Odbory podcenily nutnost lobbování v Radě a Zastupitelstvu města, nezískaly podporu žádné politické strany ani skupiny poslanců. V době stávky došlo ke zhroucení řízení stávky odbory a k převzetí aktivity protivníkem a došlo i k dalším taktickým chybám.**“

Celá jedna strana tohoto osmistránkového čísla je věnována železniční trati Chodov – Krásný Jez, jejíž osud v té době visel doslova na vlásku. Dodejme, že provoz na trati, který byl zahájen v roce 1901, byl přes všechny snahy o její zachování v roce 1997 zastaven. Od roku 2006 je v provozu trať do Lokte předměstí. V roce 2013 byl slavnostně zahájen provoz na šestikilometrovém úseku z Krásného Jesu do zastávky Ležnice (nově přejmenována na Horní Slavkov–Kounice), kde nyní jezdí sezonní osobní vlaky.

Obzor dále zveřejňuje mimo jiné hodnocení roční činnosti organizace Save our railways (Zachraňte železnici), která ve své zprávě zdůraznila, že privatizace železnic je v každém klíčovém oboru chybná. Podle názoru tajemníka této organizace Keitha Billa by se železnice měla vrátit pod státní kontrolu.

–zs–

Monitoring licence strojvedoucích zatím umožňuje strojvedoucím nekontrolované jezdit na vlečkách či pracovních vlacích

„**Bezpečnost českého železničního systému se zvyšuje, je vidět skoro dvojnásobné zvýšení u změny zabezpečení přejezdů. To znamená, že majitelé infrastruktury vysílali počty nehodových událostí na přejezdech a opravdu zvyšují zabezpečení přejezdů, i když otevřeně říkáme, že každý přejezd v ČR je určitým způsobem zabezpečen,**“ řekl na úvodtiskové konference, která se konala 15. 3. 2022, ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. Řeč byla i o rušení nepotřebných přejezdů, kácení stromů v ochranném pásmu dráhy, ETCS, i o bezpečnosti lanových drah. Před novináři předstoupili: doc. Ing. Jiří Kolář, Ph.D., ředitel Drážního úřadu, Ing. Martin Roedl, ředitel sekce infrastruktury, a Ing. Radek Šafránek, ředitel sekce provozně-technické.

Srovnáním počtu vydaných závazných stanovisek Drážním úřadem v letech 2020 a 2021 pokračoval v tématu zabezpečení přejezdů Ing. Martin Roedl: „**Většinou se jedná o přidání závor kesvětlům, přidání pozitivní signalizace,**“ poznamenal s tím, že co se naopak nedaří, je rušení přejezdů. „**Silniční správní úřad nejprve zruší přejezd a je-li jeho rozhodnutí pravomocné, tak my jako stavební úřad teprve odstraňujeme stavbu přejezdu. Těm silničním správním úřadům se ale ty přejezdy moc rušit nedaří, většinou Správě železnic žádosti zamítají, protože se odvolává obec, obvykle se odvolává vlastník komunikace, která jde přes ten přejezd, i v případě, že se nemůže dostat na druhou stranu, přestože v té cestě jsou i metrové brízy.**“

V pasáži věnované kácení stromů v ochranném pásmu dráhy Martin Roedl, s odkazem na platnou novelu zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (od 15. 1. 2020), kdy byly zákonem č. 115/2020 Sb. do paragrafu 10 „Ochrana dráhy“ přidány tři odstavce, uvedl: „**Zásadní je odstavec 3, který jim (Správě železnic) umožňuje vstupovat na cizí pozemek a kácet, pokud se domnívají, že ten porost, stromoví, může ohrožovat provoz. Provozovatel dráhy má totiž právo odstraňovat a oklešťovat stromoví a jiné porosty, které při svém pádu mohou zasáhnout do průjezdného průřezu dráhy. Těšili jsme se, že tento odstavec bude SŽ hodně využívat, ale myslíme si, že opak je pravdou. Máme určité indicie, že této možnosti příliš nevyužívají,**“ zdůraznil Roedl.

Ředitel DÚ Jiří Kolář si však myslí, že ochranné pásmo dráhy by mělo být vykáceno, aby do kolejiště nemohlo nic spadnout. „**Ale vidíte při každé vičřiči, kolik trati se zastaví, bohužel orgán ochra-**

ny životního prostředí je placen za to, že chránítý stromy, a my jsme naopak placeni za to, že je doporučujeme vykácet, a v tom se opravdu neshodneme. Ale pokud cestujete po Evropě, tak sami vidíte, že například ochranné pásmo v Německu u hlavních tratí je vykácené.“

Také Radek Šafránek, šéf sekce provozně technické, se snažil „vypchnout“ pro novináře nejdůležitější a nejatraktivnější body: především státní dozory na vozidlech a zjištěné nedostatky: např. jsou překračovány proběhy hnacích vozidel do jednotlivých stupňů oprav.

Doslova hitem posledních dnů je pak Monitoring licencí strojvedoucích: Novela zákona o dráhách zavedla od 1. 2. 2022 povinnost provozovatelů celostátní nebo regionální dráhy zajistit v elektronické podobě Drážnímu úřadu údaje od dopravců: číslo licence strojvedoucího a evropské číslo drážního vozidla s údajem o začátku a konci doby řízení daného drážního vozidla. Povinností dopravců je tyto údaje neprodleně po zahájení nebo ukončení jízdy vozidla oznámit provozovateli dráhy. Systém do 1. 2. 2022 fungoval u Správy železnic na bázi dobrovolnosti, do systému bylo zapojeno pouze několik dopravců, od 1. 2. 2022 nahlíží DÚ do systému MLS Správy železnic na denní bázi a nepřesnosti jsou ve spolupráci se SŽ a dopravci postupně odstraňovány. Drážní úřad



Na snímku zleva Radek Šafránek, Jiří Kolář, Martin Roedl a zcela vpravo tisková mluvčí DÚ Pavlína Straková.

NÁZORY

A šetřit se bude za každou cenu!

Šetřit se musí za každou cenu, ať to stojí, co to stojí. Toto rčení připomíná počínání a řadu opatření v naší republice. Nejinak je tomu i u slev na jízdném pro některé skupiny obyvatel. Tedy ta mnohými napadaná sleva 75 %, označovaná za naprosté vyhazování peněz. Přitom mělo jít o maximálně 6 miliard Kč ročně. Částka však nikdy nebyla vyčerpána, a když to srovnáme s jinými částkami na velmi podivné věci, tak proč zrovna ta někomu vadí? Nemluvě o tom, že když se podíváme do zahraničí, pak o jejich nápadech na slevy si můžeme nechat jen zdát. Víz třeba Rakousko se síťovou jízdenkou, která je při jejích příjmech opravdu „zadarmo“. Toho se ale u nás asi nedočkáme, na rozdíl od tlaku na další peníze na stavby silnic a dálnic, na nulové platby za provoz automobilů, na levný benzin atd. Přitom podpora využívaní veřejné dopravy je zcela logická, pokud to myslíme s problematikou životního prostředí vážně. Ony totiž ty ceny veřejné dopravy jsou pro řadu lidíček neúnosné. Zejména na krátké vzdálenosti, které jsou nutné pro to nejčastější dojíždění – tedy za prací, do škol, k lékaři, za nákupy, na úřady atd. Ale třeba i za rekreaci či kulturu, což snad by mělo být ve 21. století normální a podporované.

Diskutovat lze o nastavení principu slev namísto jejich omezování, tedy rozumně upravit. Kritizována byla tato sleva u mládeže a dokonce snad jimi samotnými. Podivně. Ale dejme tomu, že zde se to dá akceptovat. Mládež má slevy na dojíždění do škol a 50 % slevy do 15 let. Mají možnost si přivydělávat, takže nemají takové problémy se zajištěním financí jako lidé v důchodu a ve vyšším věku vůbec. Na druhé straně by ale měl být zájem, aby mládež využívala veřejnou dopravu a tak by i nějaká zvýhodnění navíc byla vhodná.

Zcela jinak je tomu ale u starších osob. S přibýváním věku se zhoršuje zdraví, tedy i schop-

nost řízení automobilů, a tak využití veřejné dopravy a zejména železnice je vhodným řešením. A co se týče výše příjmů lidí v důchodu, tak tady snad není ani o čem diskutovat. Takže ta sleva alespoň ve výši 70 % by byla oprávněná (úleva pro stát 5 %).

Špatné však je to, že sleva se vztahovala jen na jednotlivé jízdenky. Scházelo zavedení slev na předplatní jízdenky síťového charakteru, což je účinnější i vhodnější. A přineslo by státu a dopravcům určitě vyšší využití spojů. Nyní by to šlo v prvé řadě u železnice. A zde by se od těch 65 let mělo uvažovat se slevou alespoň 70 %. A samozřejmě možnost k tomu použít i 1. třídu, která by ale mohla být již prodávána za normální cenu. Ono totiž dávat přes 20 000 Kč ročně za jízdné je skutečně pro lidi v důchodu nad jejich možnosti (a nejen pro ně). A snad se konečně dočkáme i síťové jízdenky na celou veřejnou dopravu v ČR. Včera bylo pozdě.

Otázkou ale je, kde by tato sleva měla být uplatňována. Měla by určitě platit jen ve spojích dotovaných nebo placených státem, kraji, obcemi a nemělo by se to vztahovat na komerční spoje, které neslouží potřebné plošné obsluze státu.

A když se tak nad tím zamyslíme, částka 6 miliard Kč by se jistě podstatně snížila a naopak by došlo k navýšení tržeb za síťové jízdenky, protože o ně by určitě byl zájem. A pokryla by se tak dopravní dostupnost území jak pro ty, co jezdí jen ojediněle (jednotlivé jízdenky), třeba jen k lékaři, za rodinou či na nákupy, od těch, co mají zájem jezdit častěji a třeba se i na starší konečně podívat i tam, kde nikdy nebyli, dostat se do přírody, za památkami apod., na což při nutnosti chodit do zaměstnání a vydělávat čas nebyl.

Takže co kdyby ministerstvo dopravy a vláda se více zamyslely a udělaly také něco, co je logické, potřebné a rozumné, a vyhověly tak i potřebám

Pro spokojenost cestujících

Ve čtvrtek 10. 3. 2022 byly v okrese Brno-venkov jarní prázdniny. Pozval jsem vnučata na výlet do Starého Města u Uherského Hradiště (Kovozoo). Na nádraží ve Vranovicích jsme přišli včas, zakoupili jízdenky a čekali na příjezd vlaku (4607) směr Hustopeče s tím, že v Šakvicích přestoupíme na R 805 směr Olomouc.

Zpoždění 15 minut nevěstilo nic dobrého. Nebyli jsme sami, kteří chtěli v Šakvicích přestupovat. Požádal jsem pokladní o informování o vzniklé situaci příslušného dispečera a o případné mimořádné zastavení rychlíku. Byla upozorněna i vlaková četa 4607. Pak jsme jen čekali na příjezd vlaku. Vjížděl do stanice současně s R 805, který ho předjel po souběžné koleji. Cestou do Šakvic jsme plánovali změnu vletu nebo návrat domů, protože další cestování do Břeclavi a dále by znamenalo příjezd do Staráku o hodinu a půl později.

k 28. 2. 2022 evidoval 10 579 platných licencí. „Problémy jsou s přeshraničními vlaky, ty budou ze systému zcela odstraněny. V tomto okamžiku nám obrovsky narostla agenda, odstraňujeme nedostatky systému, především systémového charakteru, a zaměřujeme se na překračování stanovené doby řízení kolejového vozidla,“ poznamenal Šafránek. „Zatím ale neznám jediný případ, že by se stalo, že strojvedoucí překročil stanovenou dobu řízení.“

Jiří Kolář v této souvislosti připomenul rozšiřující se nešvar, kdy někteří strojvedoucí jezdili pro více dopravců, překračovali dobu jízdy a nedodržovali dobu odpočinku. Monitoring licence strojvedoucích vznikl na popud velkých dopravců, kteří tomu chtěli zabránit. Nicméně, jak ředitel Drážního úřadu přiznal, Monitoring licence strojvedoucích zatím umožňuje strojvedoucím nekontrolované jezdit na vlečkách či pracovních vlacích: „**Chtěli jsme obsáhnout veškeré vlaky jako jsou posun, vlečky, práce na vyloučené koleji, tohle zatím ten monitoring skutečně neumí. Může se stát, že ten strojvedoucí si po noční můze jít lehnout na vlečku**“. Přízněje si to úplně otevřeně, vlečky jsou problém, to samé je i u práce na vyloučené koleji. Proto se budoucna budeme muset zaměřit i na posun a vlaky na vlečkách a vyloučených kolejích.“

Michael Mareš

Nabídka na vytvoření webových stránek pro Základní organizace OSŽ

Máte zájem převést stávající webové stránky nebo si chcete pořídit nové? Vyplňte formulář na adrese <https://forms.gle/ndb2fxkLMFdQJhmA8>. Moderní, rychlý a bezpracný web pro vaši ZO. Vaše základní organizace může mít web za 1 den.

Pojďte do toho s námi! Nabídka je určena pro základní organizace, které web nemají nebo chtějí přejít na moderní řešení. Webová stránka je navržena tak, aby se hodila pro základní organizace, které publikují menší i větší množství informací. Navržené řešení nabízí řadu modulů, např. novinky, kalendář, články apod. Můžete si vybrat z předpřipravených modulů, které přebírají obsah z webu ústředí OSŽ nebo můžete tvořit vlastní obsah. Moduly si můžete libovolně vypínat a zapínat (rekreace, kultura, aktuality, informace, sport a volný čas, klub důchodců, BOZP a NeRV). –red–



PORADNA BOZP

Přesličky a plavuně

Kdysi dávno, v dobách jednoho velkého superkontinentu s názvem Pangea (řecky všechny země), tedy přesně 300 milionů let před tím, než mi dnes ráno zvonil budík, by oko zahradníka zaplesalo. Vůkol spokojené rostly obří přesličky, plavuně a kapradiny, kývaly se na všechny strany ve větrech vanoucích od práceanu a svůj životního cyklus završovaly pádem do přímořských bažinatých lagun. Zatímco bahno a usazeniny je pokrývaly a bránily jejich rozkladu, rostlinstvo tiše čekalo na svou příležitost.

A dočkalo se. Před 3 tisíci lety jejich novou formu – tedy uhlí – objevili Číňané a od té doby se tento nerost (černé, hnědé uhlí, lignit a antracit) používá dodnes. Mimo své výhody v podobě primární suroviny pro výrobu elektrické a tepelné energie a své využitelnosti v chemickém průmyslu, má i řadu nevýhod. Jeho úpravami a spalováním vznikají nebezpečné látky působící škody na lidském zdraví (oxid uhlíčitý, siřičitý, oxidy dusíku, pevné částice a těžké kovy) i na přírodě (změny klimatu, kyselé deště, znečištění vody, eroze vápence). Nejčastějšími zdravotními důsledky jsou astma, infarkt myokardu, arytmie, pneumokonióza, plicní fibróza a rakovina plic. Při manipulaci s uhlím se též do pracovního prostoru uvolňují prachové částice, které spolu se vzduchem mohou tvořit výbušné prostředí.

Není tedy nijak překvapivé, že legislativa nám dává do rukou nástroje např. v podobě **hygienických limitů prachu** v pracovním ovzduší a stanovuje takový způsob hodnocení zdravotního rizika pro zaměstnance (nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, 9 § – § 10), kdy mj. *hodnocení zdravotního rizika prachu musí zahrnovat i práce spojené s údržbou nebo úklidem a práce, a nazývají se kategorizací prací* (vyhláška č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií). Měření a vyšetření pro účely zařazení prací do druhé, třetí nebo čtvrté kategorie, má zaměstnavatel za povinnost dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, prostřednictvím držitele autorizace nebo akreditace. V případě, že jsou zaměstnanci vy-

stavení uhlelnému prachu, zařazení do kategorie I. (orientačné nebo na základě měření), mají možnost zajištění jejich bezpečné práce kontrolovat, případně ho řešit, ZO OSŽ v rámci svých kompeten-

Uhlelný prach je zařazen mezi prachy s fibrogenním a možným fibrogenním a karcinogenním účinkem. Pokud tedy zaměstnavatelé vyhodnotí na pracovišti tento rizikový faktor pracovních podmínek, měli by jej minimálně uvést do údajů obsaženýchv **pisemné žádosti zaměstnavatele o provedení pracovnělékařské prohlídky**jako informací pro lékaře. Pokud zaměstnanec bude pro zvýšenou expozici prachem na základě měření zařazen do kategorie práce 2 a výše, zaměstnavatel o provedení odpovídající pracovnělékařské prohlídky zaměstnance dle vyhlášky č. 79/2013 Sb., o pracovnělékařských službách, Příloha I., bod6), musí zažádat. Bez zájímavosti není ani legislativní požadavek na úklid pracoviště s technologiíým zdrojem prachu, nebo jiných zdrojů znečištění jako sekundárních produktů z technologického procesu, a to**úklid prováděný denně** (nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, § 55 a). Samozřejmostí musí být i OOPP (dle odpovídající normy), možnost provádění vyhovující osobní hygieny a odpovídající uložení pracovního a civilního osácení zaměstnanců. Zmínka o zdravotním riziku by neměla chybět ani v povinné analýze rizik zaměstnavatele (zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, § 102) a v opatřeních na (odstranění) snížení vyhledaných rizik, minimálně v podobě informace o nutnosti používání OOPP. Zajímavá z hlediska BOZP je i fyzická zátěž zaměstnanců – plný uhlák váží cca 15–25 kg dle velikosti.

Sci-fi povídka, nebo běčkový horor a la Den třídní? by nejspíš nebyl problém, ale v rubrice BOZP by to nepůsobilo seriózně. Zkusila jsem vás tedy dšít jenně, po bezpečáčku, a obří flóru a hlubiny práceanu do toho příliš nezahatovat. Doufám, že se mi to alespoň trochu podařilo a vy, kteří máte občas oči jak medvědek mýval, se nad tím zamyslíte.

Dana Žáková,
svazová inspektorka BOZP

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



Dopolední parní vlak projíždí po trati 120 mezi Lužnou u Rakovníka a Řevničovem.

Zahájení sezony v železničním muzeu v Lužné

První dubnový víkend, 2. a 3. 4. 2022, byla zahájena výstavní sezona 2022 v Železničním muzeu Českých drah nacházejícím se v bývalém lokomotivním depu v Lužné u Rakovníka. Návštěvníci měli možnost si prohlédnout sbírku parních, motorových i elektrických lokomotiv a motorových vozů.

Během víkendu byly pro návštěvníky vypraveny čtyři páry parních vlaků do Rakovníka a do Nového Strašecí. V čele soupravy muzejních vozů řady Či se představila po opravě v plné kráse parní lokomotiva 354.195 „Všudybylka“.

Vít Mareš



Spěšný vlak Cyklo Brdy v čele se Zamračenou 749.121-0 projíždí po trati 203 mezi zastávkou Závěšín a zastávkou Bezdědovice.

Cyklo Brdy 2022

Poslední sobotu v březnu 26. 3. byla zahájena turistická sezona 2022. Po zimní přestávce se otevřely v celé České republice hrady a zámky a jiné turistické cíle. Se začátkem sezony se po zimě ve středních Čechách rozjely i výletní a turistické nostalgické vlaky. Budou v provozu o sobotách, nedělích a státních svátcích až do konce října.

Jeden zajímavý vlak pod názvem SP „Cyklo Brdy“ vyjíždí z Prahy hl. n. přes Beroun, Příbram a Břežnici do Blatné a v podvečer zpět. Jak název napovídá, jedná se o vlak, který mohou návštěvníci využít na cyklistické výlety směrem na jihozápad od Prahy

Do ČR přijede TGV!

Na mezinárodním železničním veletrhu a konferenci RAIL BUSINESS DAYS ve dnech 7. až 9. června na brněnském výstavišti nebudou chybět velcí hráči železničního odvětví v České republice. Své expozice představí například společnosti jako Správa železnic, České dráhy, ČD Cargo, AŽD a mnoho dalších. Současně zaštitu nad veletrhem převzali Hospodářská komora České republiky, Svaz průmyslu a dopravy České republiky a Správa železnic. Do ČR přijedou i vrcholní představitelé SNCF a české veřejnosti se v několika lokalitách představí i jednotka TGV. **—red—**

Zájezd seniorů do Thermalparku

Dne 21. března 2022 uspořádal Klub důchodců Břeclav (LD) po dlouhé přestávce, zaviněné pandemií covidu, vlakový zájezd do Thermalparku v Dunajské Středě. Jelikož v minulosti býval tento zájezd velmi oblíben, přihlásilo se 31 členů Klubu důchodců. Po celý den jsme využívali všechny ba-

do krásné lesnaté přírody místního pohoří Brd. V čele soupravy sestavené z vozů dvou Bdmtee275 a služebního vozu BDbmsee447 se představila v plné kráse motorová legenda 749.121-0 „Zamračená“ („Bardotka“). První den turistické sezony vládlo krásné slunečné počasí, které vylákalo příznivce železnice zachytit tento vlak na své trase.

Vít Mareš

Poslední směna, když vás už nikdo nevystřídá

Modernizace jednoho z posledních úseků IV tranzitního koridoru mezi Voticemi a Sudoměřicemi, postoupila v sobotu 2. 4. 2022 do další etapy, která znamená zahájení nepřetržité výluky, během níž dojde k opuštění původní jednokolejné trati a zprovoznění modernizovaného úseku, který je veden většinou v nové stopě. Se zahájením nepřetržité výluky, tak došlo k ukončení dopravní služby ve stanicích Střezimíř, Ješetice a Heřmaničky.

Svou poslední denní směnu v Heřmaničkách tak v sobotu 2. 4. 2022 nastoupil i výpravčí Tomáš Braniš. Krátce po sedmé hodině ranní naposledy pohledem po kolejisti stanice zkontroloval, zda je

zény, jakstudené, tak i teplé, vířivky, masážní trysky a za slunečného počasí se dokonce opalovali. V odpoledních hodinách jsme odjížděli velmi spokojeni a slíbili jsme si, že koupání budeme opakovat každý měsíc.

Za Klub důchodců
Božetěch Dvořáček



Břeclavští senioři před Thermalparkem v Dunajské Středě.

Lanovkou na Komáří vížku

Sedačková lanovka Bohusudov–Komáří vížka se v květnu (otevřena 5. 5. 1952) dožívá sedmdesátilet. Do privatizace v roce 1996 patřila od svého postavení ČSD, od roku 1993 ČD. Ještě v roce 1992 stálo jednosměrné jízdné lidových 6 Kč, nyní stojí jízdenka neuvěřitelných 140,- Kč. Lanovku provozuje město Krupka, zařízení lanovky je kulturní památkou.

Lanovka se za drážních časů jmenovala Bohusudov – Kněžstě a byla uvedena v jízdním řádu ČSD/ČD. Spodní stanice lanovky téměř sousedí s železniční zastávkou Bohusudov zastávka na Kozí dráze. Jak známo (Obzor č. 7), od roku 2007 skončil na rozkaz Ústeckého kraje pravidelný provoz na Kozí dráze, od té doby je lanovka odříznuta od železnice. K vrcholové stanici lanovky (806 metrů nad mořem) se mimochodem dá téměř dostat autobusem DÚK, v němž je jízdné o poznání nižší. Z toho plyne, že ve všech ohledech se cenově likviduje drážní doprava, ať je to železnice či lanovky.

Lanovky za časů provozovatele státního železničního dopravce byly vnímány i jako služba veřejnosti. Více o tarifu a provozní době zde: <http://www.komarivizka.eu/lanovka>.

Ústecký kraj plánuje v budoucnosti obnovu celé Kozí dráhy, protože lanovka je hlavním turistickým lákadlem v okolí Kozí dráhy, stejně tak stola v Krupce či středověký hrad a výlety do okolních východních Krušných hor.

Zvláštností Kozí dráhy jsou obdivuhodné délky

dopravních kolejí, až 700 metrů, to se patrně stane po rekonstrukci tratě minulostí (v dopravně Telnice byly zkráceny již na pouhých 120 a 150 metrů!), nejvyšší stoupání je v km 15,501–29,25 promile. Délka lanovky je 2348 m, což je prý nejdelší lanovka ve východní Evropě bez mezistanice. Tak praví informace v letáku – záměna správného geografického názvu střední Evropa s názvem „východní“ Evropa jsem již dlouho nikde nečetl, nebo že by se kolo dějin opravdu točilo směrem k východu?

Martin Kubík



Pohled z lanovkyjedoucína Komářívížku.

Docela nedávná historie



Budova žst.ve Střezimířijště před ukončením železničního provozu. Vzniknout by zde mělo malé železniční muzeum a na části zachované trati k Červenému Újezdu se počítá s provozem drezín. Přejme místním nadšencům, aby se jejich plány uskutečnily.

Ještě na staré trati, kousek od stanice Střezimíř, zachytil náš fotografický objektiv v čele „Jižního expresu“, mířícího z Prahy do Českého Krumlova, lokomotivu „Emil Zatopek“, takto stroj řady 380.014–1.

Nad trati u Střezimíře se již od roku 1895 klene most. Jako jeden z mála se dochoval v původním stavu. Nicméně minimální údržba se za dlouhá léta podepsala na jeho „kondici“. Mostek má být proto nahrazen novou železobetonovou konstrukcí, avšak jeho vzhled má být zachován. Přes most vede vyhlídková turistická trasa „Střezimíř“, která je v současnosti na východní straně přerušena z důvodu výstavby koridorové trati.

A. K. Kýzl



Výpravčí Tomáš Braniš na své poslední denní směně v Heřmaničkách.

pro poslední expres před výlukou vlaková cesta volná, a nahlásil telefonem na stavědla průjezd vlaku s číslem koleje pro vlakovou cestu. V dopravní kanceláři pak obsloužil řídící přístroj Rank, který byl součástí elektromechanického zabezpečovacího zařízení, posledního na celé trati od Prahy až po České Budějovice.

Průjezd posledního vlaku se neobešel bez vzájemných pozdravů. Tentokrát si však výpravčí se strojvedoucím mávali v Heřmaničkách na rozloučenou. Po průjezdu posledního vlaku uvedl výpravčí v součinnosti se signalisty elektromechanické zabezpečovací zařízení do základní polohy, aby mohlo být po zahájení výluky vypnuto.

Tím se pomalu uzavírá i historie železniční stanice Heřmaničky, kterou už doplní jen datum odstranění kolejíště a demolice staveb. Výpravčí Tomáš Braniš se stal v Heřmaničkách posledním, kdo místo vystřídání na konci směny mohl už jen zhasnout a zamknout.

Martin Kalousek

FISAIC – soutěžTvořte sami s námi 2022

V únoru letošního roku byla vyhlášena on-line soutěž ČZS FISAIC „Tvořte sami s námi“ o nejlepší fotografii, obraz, film a povídku na téma „Jaro“. Koronavirus nás ohrozil i letos, a tak jsme dali příležitost členům ČZS FISAIC, aby mohli společně tvořit na dané téma, i když doma sami, ale s námi. Do soutěže byly také zapojeny členky skupiny Kreativní ruční práce, které soutěžily o nejhezčí velikonoční ozdobu a kraslice. Jejich výrobky budou k velikonočním svátkům vystaveny v žst. Praha Masarykovo nádraží (ve spolupráci s ČD) a v žst. Praha hlavní nádraží (ve spolupráci se Správou železnic).

Všechny přihlášené práce byly ve středu 30. března vystaveny v zasedací místnosti v Domě Bohemika v Praze. Hodnotícími soutěžních prací byli zaměstnanci Domu Bohemika, kteří mohli dát své hlasy vždy dvěma fotografiím, obrazům, promítaným filmům, velikonočním ozdobám a kraslicím. Nejlepší povídku hodnotila odborná porota mimo výstavu. Všichni byli překvapeni šikovností našich železničářů a udělili body pracím, které byly podle jejich rozhodnutí těmi nejlepšími.

Na 1. místě v soutěži foto se umístil Miroslav Čarek, ve výtvarném umění Marcela Štolová, nejlepší film měl Eduard Pech a povídku Marta Zvonarová. Velikonočních ozdob a kraslic bylo vystaveno opravdu mnoho a pro hodnotící bylo velmi těžké vybrat ty nejlepší. Nejvíce bodů za velikonoční ozdobu získala Lucie Vokounová, nejhezčí kraslice měla Alena Čihálová. První tři nejlepší tvůrce z každé



Nejvíce bodů za velikonoční ozdobu získala Lucie Vokounová.

kategorie budou odměněni věcnou cenou. Všichni účastníci této soutěže budou zařazeni do slosování o víkendový pobyt pro dvě osoby v hotelu Lesní chata v Kořenově.

Ing. Jarmila Šmerhová,
výkonná tajemnice ČZS FISAIC

FISAIC – filmaři soutěžili v ČeskéTřebové

V průběhu prvního dubnového víkendu proběhl v České Třebové soutěžní seminář skupiny film a video ČZS FISAIC. Do soutěže bylo řádně přihlášeno 23 soutěžních filmů. Po jejich shlednutí odborná porota vybrala do kolekce ČZS FISAIC po 29. mezinárodní soutěži FISAIC v Salzuflenu v Německu (září 2022) celkem 19 filmů různých žánrů, v celkové promítací délce 78 min. Lektor Mgr. Ladislav Munk, profesionální režisér, provedl podrobný rozbor všech vybraných filmů a doporučil provedení drobných úprav, které rozebíral s jednotlivými autory. Také našim filmařům do budoucna doporučil, aby bylo natáčeno víc filmů s železniční tematikou.

V národní soutěži ČZS FISAIC byly vybrány 4 nejlepší přihlášené filmy, jejichž autoři obdrželi diplomy a drobné věcné dárky. 1. místo Danuše Kubátová, film Bludička, 2. místo Eduard Pech,

film Krám, o 3. místo se podělili – Pavel Kubát, film V parku, a Ing. Jarmila Šmerhová, film Na ulici. Na doporučení poroty bylo ještě uděleno zvláštní ocenění za film Danuše Kubátová, R.I.P. Ivo Laníček.

Ing. Jarmila Šmerhová,
výkonná tajemnice ČZS FISAIC



Na snímku autoři oceněných filmů.