

Z aktuálních událostí

■ Zasedání **Podnikového výboru OSŽ SŽDC, s. o.**, proběhlo v Praze 22. ledna. Předseda PV Mgr. Martin Malý hovořil mimo jiné o vydání Pokynu GR č. 7/2014, který se týká problematiky rozpisu směn pro vyrovnávací období. Na základě dosavadních jednání se zaměstnavatelem je reálné, že od příštího vyrovnávacího období by bylo možné rozpis směn doručovat elektronicky na pracoviště vybavená počítačem s přístupem na intranet SŽDC. Tak jako na řadě aktivit, i na jednání PV se hovořilo o požadavku na možnost rozdělení hodnoty stokorunové stravenky, o němž stále probíhá jednání se zaměstnavatelem. Velká pozornost byla věnována problematice výkonové odměny. V souvislosti s článkem 33, přílohy č. 2, uzavřené PKS SŽDC, je potřebné dobrat se shody mezi ředitelům OR a všemi místně příslušnými odborovými organizacemi. Jednání o této problematice u jednotlivých ředitelství probíhá různým tempem a s rozdílnými dosavadními výsledky.

■ V Přerově byla dne 23. ledna zahájena série **školení OSŽ o kolektivní smlouvě Českých drah**. Další proběhla v Brně 26. ledna, v Praze 27. ledna, v Českých Budějovicích 29. ledna, v Pardubicích 30. ledna a v Plzni 4. února.



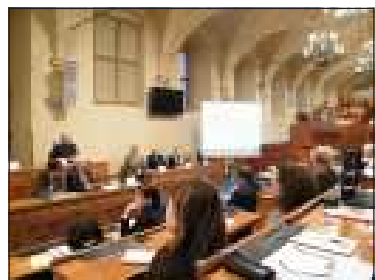
Skolení v Pardubicích se zúčastnil předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša.

Zástupci podnikového výboru v čele s předsedou PV Vladislavem Vokounem na školení vysvětlili nejdůležitější změny v PKS Českých drah pro rok 2015. „**Převážná většina ustanovení, včetně všech bonusů, byla převzata z loňské kolektivní smlouvy. Dá se proto říci, že letošní kolektivní smlouva doznala oproti loňské změny pouze k lepšímu,**“ konstatoval Vladislav Vokoun na pražském školení. Za nejdůležitější novinky v PKS pro rok 2015 označil některé změny ve vyrovnávacím období u dispečerského aparátu GR ČD, rozšíření článku, týkajícího se důležitých osobních překážek v práci, či změny v řádu pro odměňování zaměstnanců, kde došlo u vybraných profesí k navýšení výkonových odměn. Za velice pozitivní označil rovněž zvýšení mzdových tarifů o 2,9%. Tajemnice PV Věra Nečasová vysvětlila zásady Sociálního fondu pro rok 2015 a zdůraznila, že za velké pozitivum se dá označit skutečnost, že oproti loňsku nedochází k poklesu jeho objemu. Účastníci školení se od zástupců ekonomicko-sociálního oddělení OSŽ–Ú rovněž dozvěděli o změnách v oblasti pracovněprávních předpisů.

■ **Ústředí OSŽ**, které zasedalo v úterý 27. ledna, se zabývalo výsledky hospodaření OSŽ, schválilo rozeslání evidenčního návratového listu ZO OSŽ a schválilo také místo konání a program oslav 25 let OSŽ (proběhnou v Kolině, ve Starých lázních, dne 9. dubna). Ústředí dále

odsouhlasilo řešení nedoplatku za členské příspěvky u ZO OSŽ Mostecká uhelná společnost s využitím splátkového kalendáře. Místopředseda OSŽ Miroslav Novotný informoval o vyhodnocení dohody o spolupráci se SON (Ústředí odsouhlasilo spolupráci i na rok 2015); o probíhajících jednáních o rozdělování výkonové odměny na nejzatíženějších pracovištích referoval místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý a místopředseda OSŽ Radek Nekolainformoval o tom, že Dozorčí rada ČD Cargo projednala podnikatelský plán na rok 2015, upravený dle nové KS a Katalogu zaměstnání. Předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša předložil Ústředí předběžné výsledky hospodaření OSŽ za rok 2014. Rozpočet sice celkově skončil s přebytkem, v některých položkách však byl překročen, což si vyžadá některá úsporná opatření v rozpočtu pro letošní rok. Ústředí dále mj. odsouhlasilo vzdělávací aktivity OSŽ na I. pololetí 2015 (práce na PC).

■ V Senátu Parlamentu ČR se 27. ledna konala **konference, věnovaná představení koncepcí návrhu zákona o sociálním bydlení**. Záměrem je, aby tento zákon platil od 1. 1. 2017. Cílovou skupinou dostupného bydlení mohou být osoby, které vydávají více než 40 % svého disponibilního příjmu na bydlení. Tématem vystoupení předsedy Rady seniorů ČR Dr. Zdeňka Pernese bylo bydlení českých seniorů, kdy na grafech demonstroval skokový nárůst nájmů u nájemních bytch proti příjmům důchodců, nedostatek malometrážních bytů, ale také aktivity RS v připomínkování návrhů příslušných zákonů. Na řadu legislativních nedostatků v návrhu zákona o sociálním bydlení upozornil JUDr. Stanislav Křeček, zástupce veřejné ochránčiny práv.



Z jednání konference o sociálním bydlení v Senátu Parlamentu ČR.

■ Na jednání **Republikové rady seniorů OSŽ** v Praze 28. ledna zazněly mimo jiné informace o možnostech rekreace seniorů v řecké Leptokarii, v hotelu Skalica v Rajčských Teplicích a v RZ Lesní chata. Hovořilo se také o možnosti zapojení seniorů do akcí v rámci Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů (FISAC). Široce se diskutovalo o nové podobě webových stránek OSŽ a také obsahu Obzoru, jako čtrnáctideníku. Členové rady se shodli na názoru, že webové stránky jsou graficky zdařilé, je tady ale obava, že tištěný Obzor ztratí další odběratele, když informace z důležitých jednání budou zveřejněny v předstihu na webu OSŽ. Dále se rada zabývala návrhem postupových kroků k založení klubu seniorů tam, kde by byl zájem. Postup bude zveřejněn na webu seniorů OSŽ. V další části jednání informovali členové rady o činnosti klubů seniorů v jednotlivých regionech a o plánech výletů i kulturních akcí v roce 2015. -red-



V těchto dnech nejčastěji „mechanizační prostředky“ k udržování sjízdnosti kolejí u SŽDC.

Snímek A. K. Kýzl

Jihočeský kraj vypsal výběrové řízení na provozování drážní dopravy na Šumavě, nabídkové řízení je jako ušité na míru společnosti Jihotrans

Jihočeský kraj vloni vypsal výběrové řízení na provozování drážní dopravy na Šumavě, konkrétně na tratích 194 (České Budějovice–Černý Kříž/Nové Údolí), 197 (Čičenice–Volary) a 198 (Strakonice–Volary). Smlouva na provozování drážní dopravy na těchto tratích by měla být uzavřena na dobu 15 let. Do soutěže se přihlásilo tři uchazeči: GW Train Regio (Jihotrans) s nabídkou 95,921 Kč/vlkm, Arriva Morava s nabídkou 105 Kč/vlkm a České dráhy s nabídnutou cenou 163,87 Kč/vlkm. Na první pohled jetedy zřejmé, že České dráhy nabídky nejvyšší cenu a tedy nejméně výhodnou nabídku pro kraj, ale je tomu tak doopravdy? Jihočeskému kraji zřejmě nejde ani tak o to ušetřit nebo zlepšit vlakovou dopravu na Šumavě, ale zbabavit se Českých drah. Výběrové řízení totiž neslibuje žádné zlepšení, spíše naopak. V nabídkovém řízení totiž kraj výrazně zkrátil sezónní období (namísto od května až do

června, a do půlky září, namísto do konce října) a zredukoval počet vlaků. Výsledkem tlaku na cenu může být nasazení motorových repasovaných vozů řady 813+913, které společnost Jihotrans údajně nechává „reparovat“ ze starých motorových (810) a přívěsných (010) vozů. Z analýzy, kterou má redakce Obzoru k dispozici, mimo jiné vyplývá, že „velmi podezřelý“ je už i samotný výběr tratí zahrnutých do nabídkového řízení. „Jde o velmi nesourodý konglomerát s naprosto odlišnými přepravními proudy, a to jak v úseku, tak i v čase,“ stojí ve studii.

Média na straně jedné nešetří (tendenčně?) chválou na adresu „nových vlaků“, na straně druhé ale cudně mlčí o tom, kolik vlaků by mělo v barvách nového dopravce na Šumavě jezdit. Málo se například ví, že v květnu (v sobotu a v neděli), kdy se rozjíždí turistický ruch na Šumavě, se cestující z Českých Budějovic do

Horní Plané dostanou jen čtyřikrát denně. Také trat 197 z Čičenic do Volar čekají škrty – přitom jako jediná z provozního souboru Šumava nemá převažující turistickou frekvenci.

Podle zadání nabídkového řízení mají být všechny „krátké“ vlaky, které dnes jezdí mezi Čičenicemi a Vodňany a které ještě motivují cestující, aby používali železnici k cestám např. do Č. Budějovic, zrušeny (celkem se jedná o 8 spojů, zrušen má být i školní vlak 18060, kterým jezdí okolo 30 dětí). „Lze konstatovat, že z tratě se stabilní a pravidelnou frekvencí se stane trat nepoužitelná,“ píše se dále ve studii. Ostatně i v případě tratě 198 lze konstatovat, že pokud bude navrhovaný jízdní řád aplikován, pak železniční doprava zde dostane poslední ránu do vazů.

České dráhy sice nabídky nová vozidla splňu-

(Pokračování na straně 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Změnou dopravce určitě nedojde ke zlepšení vozby, ale určitě dojde ke snížení operativnosti při mimořádnostech.“

Hovoříme s **FRANTIŠKEM VOPÁTKEM**,
předsedou ZO OSŽ železniční stanice České Budějovice

Jihočeský kraj vypsal výběrové řízení na tzv. provozní soubor Šumava, tedy na tratě 194 České Budějovice–Černý Kříž/Nové Údolí, 197 Čičenice – Volary a 198 Strakonice – Volary. Smlouva na provozování drážní dopravy na těchto tratích by měla být uzavřena na 15 let. Jak tento krok Jihočeského kraje hodnotíte?

českého kraje, protože v dokumentaci k zmiňovanému nabídkovému řízení je přiložen i navrhovaný jízdní řád, který musí uchazeči dodržet.

Jak se zdá, Jihočeskému kraji nejde ani tak o to ušetřit, nebo zlepšit vlakovou dopravu na Šumavě, ale zbabavit se Českých drah. Aspoň to tak na první pohled vypadá. Výběrové řízení totiž neslibuje žádné zlepšení, spíše naopak. V podmínkách k nabídkovému řízení totiž kraj očesal kde co – počínaje zkrácením sezónního období a konče redukcí počtu vlaků. Co tomu říkáte?

Myslím si, že tento krok Jihočeského kraje nepřinese cestující veřejnosti nic pozitivního. Spíše naopak. Výběrové řízení zkracuje sezónní období na červen až polovinu září a redukuje i počet vlaků. Nyní trvá sezónní období přibližně od května do října. Všichni, kdo jen trochu znají tuto oblast a zdejší tratě, ví, že zde turistická sezona není tak krátká, ale trvá podstatně déle.

Připustíme, že Jihočeský kraj ušetří, ale za cenu nasazení motorových repasovaných vozů řady 813+913, které společnost Jihotrans údajně nechává „reparovat“ ze starých motorových (810) a přívěsných (010, 011.) vozů. O podpoře turismu se v tomto případě asi hovořit nedá...

V současné době zde České dráhy v létě provozují vlaky s patrovými vozy, tažené loko-



motivou řady 754. Tyto soupravy ale podle zadání podmínky výběrového řízení nespĺňují, naopak požadavky kraje paradoxně splňují repasované motorové vozy 813+913, což není nic jiného, než předělaná Regionova, respektive upravená vozidla řad 810 a 010. Všichni cestující, kteří jezdí po tratě 194, mi jistě dají za pravdu, že budou raději jezdit v pohodlných vozech řady 842, protože Regionova a její „pohodlí“ znají všichni, nemluvě o jejím výkonu v nepříznivých povětrnostních podmínkách a skutečnosti, že v nich není ani mnoho místa na odložení jízdních kol a kočárků. (Pokračování na straně 2)

Přijel k nám bílý kuň

Konečně nám napadlo (alespoň ve vyšších polohách) trochu sněhu, což udělalo velkou radost především všem vyznavačům zimních sportů. Mimo jiné, zaradoval se také národ fotografů, neboť je možno vydat se se svými přístroji do terénu a zhotovit alespoň pár snímků se zimní tematikou. Nicméně jinak na sněhovou nadílku pohlízejí (mimo jiné profese) naši železničáři, pracovníci Českých drah, a. s., a zejména zaměstnanci SŽDC, s. o. Ti, jimž každým rokem

přidělá padající sníh nejednu vrásku. Nejinak tomu je v těchto dnech i v železniční stanici Jedlová (SŽDC č. 080 a 081). Jak mi potvrzuje zdejší signalista pan Miroslav Král, nepatří zimní období z hlediska profese u zdejších pracovníků zrovna k oblíbeným. Železniční stanice Jedlová je doslova ukrytá v hlubokých lesích Lužických hor a nevede k ní ani žádná silnice. Leží v nadmořské výšce 544 metrů a málokterá zima je zde skoupá na sních. A začne-li zde opravdově hustě

chumelit, pak se zpravidla zdejší zaměstnanci SŽDC po celou směnu nezastaví, neboť udržovat v provozuschopném stavu 7 výhybek, to je nějakého vymetání. Najednom konci s prací skončíte a můžete se vrátit na začátek.

Při naší návštěvě Jedlové, v neděli 1. 2., leželo v okolních lesích cca 30–40 cm sněhu, což podle pana Krále ještě zdaleka nic není. Problém nastává také ve chvílích, kdy začne foukat silnější vítr. To se potom vytvářejí závěje a výhybky jsou záhy zasypané sněhem. Přejme proto všem našim železničářům (nejen ze železniční stanice Jedlová), aby jim v té letošní zimě padalo na koleje co možná nejmeně sněhu. Navzdory tomu, že pro nás ostatní je zimní krajina tak malebná a krásná. A. K. Kýzl



Sněhová nadílka dokáže způsobit našim železničářům na čele nejednu vrásku.

„Změnou dopravce určitě nedojde ke zlepšení vozby, ale určitě dojde ke snížení operativnosti při mimořádnostech.“

(Pokračování ze str. 1)

Ceske dráhy sice údajně nabídl nová vozidla splňující zadání soutěže (bezbariérovost, výkon, přeprava jízdních kol, Wi-Fi, zásuvky), která by přinesla skokové zlepšení, ale stojí o to kraj vůbec? Není jen nabídkové řízení cestou, jak se zbavit Českých drah?

Podle mých poznatků nemá Jihočeský kraj a potažmo JIKORD velký zájem na tom, aby v našem kraji ČD provozovaly osobní dopravu. Mohu to dokladovat na případu do loňského roku, kdy jsem dopisem informoval hejtmana Jihočeského kraje o nesmyslnosti omezení osobní dopravy na trati 220 České Budějovice – Tábor. Tento dopis jsem nepsal na žádost zaměstnan-

ců ČD, respektive SŽDC, ale na základě stížností cestujících veřejnosti, která naše zaměstnance bombardovala dotazy, proč dochází k omezení dopravy. Pan hejtmán se odvolal na studii JIKORDu a odpověděl mi, že starostové dotčených obcí nemají o provozování železniční dopravy zájem. Mám však k dispozici například otevřený dopis starostky městyse Ševětín, ve kterém se obrací na JIKORD, aby byla železniční doprava na této trati zachována. Po následných urgencích ze strany obcí, potažmo tamních občanů, byla doprava v tomto úseku posílena, ale kupodivu jen autobusy Jihotransu. Myslím si, že další komentář je zbytečný.

Michael Mareš

Jihočeský kraj vypsal výběrové řízení na provozování drážní dopravy na Šumavě

(Pokračování ze str. 1)

Jičí zadání (bezbariérovost, výkon, přeprava jízdních kol, Wi-Fi, zásuvky), která by přinesla skokové zlepšení, ale stojí o to kraj vůbec? Není nabídkové řízení jen cestou, jak se zbavit nenáviděných Českých drah? Indicií pro to je podle analýzy hned několik: od nápadně shodných zadávacích podmínek a parametrů vozidel 813+913 až po flotilu starých vozidel řad 810 a 010 stojících v areálu Jihotransu v Týně nad Vltavou.

Tedy by asi měly kompetentním osobám (nejen na dráze) začít blikat kontrolky. Rozdíl v nabízené ceně za vlakokilometr jsou totiž tak extrémní, že někde musí být něco špatně. „Na první pohled předražená nabídka ČD se pohybuje v rámci reality a zakalkulování obchodních rizik, vyplývajících např. ze sankčních paragrafů. Navíc změnou dopravce nejen, že nedojde k zásadnímu zlepšení vozby, ale bude značně snížena i možnost operability při mimořádnostech. Jakýkoliv dopravce, který vzejde z nabídkového řízení, bude nucen stlačit náklady na minimum a zároveň se snažit o maximalizaci příjmů z jízdného. Minulostí se tak stanou bonusy, které jsou přídatnou hodnotou Českých drah,“ píše autor studie v závěru.

Michael Mareš



Cestující budou raději jezdit v pohodlných vozzech řady 842 (na snímku) než v repasovaných motorových vozzech řad 810+010.

PŘEDSTAVUJEME

Informovanost a komunikace je možné předcházet případným nedorozuměním



Střídání generací: Výpravčí Jiří Bulíř (stojící) pracuje na dráze od roku 1974 a patří k zakládajícím členům OSŽ – nejprve šest let vedl základní organizaci (ZO) OSŽ v Pečkách, od sloučení s Českým Brodem v roce 1996 pak dalších sedmáct let i ZO v Českém Brodě. Na konci volebního období v roce 2013 (před sjezdem v Nymburce) už ne kandidoval. „Já už mám víceméně namířeno do důchodu,“ říká s úsměvem. Jeho nástupcem se stal výpravčí Pavel Lněnička (sedící), který už téměř dva roky vede ZO OSŽ v Českém Brodě. „Pavel Lněnička je mladý člověk plný elánu, který má o tu práci zájem a na tu funkci se hodí,“ dodává Jiří Bulíř.

Dlouholetý předseda ZO OSŽ v Českém Brodě Jiří Bulíř vzpomíná, jak ještě v devadesátých letech měla samostatná ZO OSŽ v Pečkách stejné členy jako má dnes sloučená organizace v Českém Brodě. „To ale není tím, že by lidé nechtěli být v odborech, prostě ti zaměstnanci už tady nejsou. Organizovanost máme okolo devadesáti procent,“ říká předseda ZO OSŽ v Českém Brodě Pavel Lněnička s tím, že když nebudou členové, nebudou ani členské příspěvky, z kterých se financuje chod Ústředí OSŽ. Pavel Lněnička totiž kladně hodnotí školení, která OSŽ pořádá pro členy závodních výborů a které sám také několikrát absolvoval. „Na těchto školeních je možnost seznámit se nejenom s činností v ZO, ale je tam i prostor pro výměnu zkušeností a navázání spolupráce,“ říká s dodávkou, že stejně dobrá komunikace je i v jiných oblastech. „Celkové práce v odborech znamená mít pravidelný přísun informací, bez nich se člověk těžko rozhoduje.“ Jak dodává, s obavami sledoval změnu periodicity vydávání Obzoru. „Jen aby členové ZV, a nejen ti, měli správné informace ve správný čas,“ pomyslel si. Spolu s Jiřím Bulířem je zastáncem tištěného Obzoru. „Když každý týden, nebo aspoň každých čtrnáct dní, bude Obzor ležet tady na

stole, tak si ho lidé přečtou. Lidé jsou líní, nebudou hledat na internetu, co se děje v odborech,“ tvrdí Pavel Lněnička. Také Jiří Bulíř uvažuje podobně: „Asi každý na ten Obzor v pauze mrkne, a navíc se to i lépe čte. Zkušební testy nám sice chodí elektronicky, ale hodně lidí to pořád chce v tištěné podobě, protože je to pro ně schůdnější.“ V Pečkách Obzor dokonce archivují. „Máme tady desky se staršími čísly a zaměstnanci si mohou zpětně najít, co potřebují,“ doplňuje Jiří Bulíř.

ZO OSŽ v Českém Brodě má přibližně 80 aktivních členů a přes 20 členů-důchodců. Převážně zastupuje zaměstnance SŽDC a ČD (ZAP). „Spoustu věcí naši zástupci vyřeší přímo na Výboru OSŽ a následně pak informují členskou základnu,“ popisuje Pavel Lněnička. „A kdo má zájem a poskytnete nám svoji elektronickou adresu, tak má aktuální informace o dění v ZO, a potažmo v celém OSŽ, pravidelně ve své e-mailové schránce. Právě informovanost a komunikace je možné předcházet případným nedorozuměním. Už jenom samotná existence PKS dává jasný signál, že se pro lidi dělá hodně práce. Vždyť ve spoustě podniků ani KS neexistuje,“ říká Pavel Lněnička důrazně a dodává: „Kvalitní KS dokáže alespoň částečně eliminovat negativní dopady na zaměstnance. A o to je třeba bojovat.“

FKSP i SF je v rámci ZO OSŽ Český Brod využíván jak na sport či kulturu, tak i na pořádání výletů, při kterých se lidé mohou poznat trochu jinak, než jen po služebním telefonu. „Když potom na pracovišti nastane nějaká mimořádnost, tak je komunikace mezi zaměstnanci hned vždycky lepší a snazší.“

Pavel Lněnička se také domnívá, že by vedoucí zaměstnanci měli mít větší možnost zaměstnance odměňovat. „Lidé jsou pak ochotní pracovat v mimořádných situacích i nad rámec svých povinností. Toho jsme byli vždycky například při nedávné ledovkové kalamitě.“ Chystané zprovoznění CDP (Centrálního dispečerského pracoviště) v Praze postihne i mnohé členy ZO OSŽ Český Brod. „Podle zaměstnavatele ale nepřijde o práci žádný výpravčí,“ konstatuje Pavel Lněnička. „Panuje spíše obava z dojíždění, které může být pro někoho nepříjemné.“ Změna pracoviště může například znamenat jiné tarifní zařazení. „S ohledem na chystané zapojení hlavního koridoru do CDP Praha (pravděpodobně rok 2016), bychom uvažovali více konkrétních informací o podmínkách výběru zaměstnanců na dispečery. Delší doba na rozmyšlenou znamená pro zaměstnance správnější rozhodnutí, které je ovlivní v další etapě pracovního života,“ uzavírá Pavel Lněnička.

Michael Mareš



Po trati jezdí osobní vlaky Českých drah, v létě se k nim přidávají výletní motoráčky společnosti KŽC Doprava, nákladní dopravu obstarává společnost ČD Cargo.

NAVŠTÍVILI JSME

Plaňany

Letos, 2. června, tomu budou dva roky, co se přes Plaňany (trať 012) přehnal velká voda. Blesková povodeň zastavila v sobotu 2. června 2013 na více než rok železniční dopravu na trati z Peček do Kouřimi (jezdilo se pouze z Peček do první zastávky Radím, doprava v celé trati byla obnovena až 28. 6. 2014). Rozvodněný potok Výrovka tehdy bral vše, co mu stálo v cestě. A co nezval, to aspoň zatopil. To byl případ plaňanského nádraží. „Nebyť těch protřazených rybníků ve Svojsících a Kouřimi, nebyla by to taková katastrofa,“ myslí si dirigující dispečerka Jitka Bartošová.

Jenže opadla voda a dlouho se nic nedělo. Uteklo dlouhých osm měsíců, než dělníci v únoru 2014 poprvé „kopli“. Týdny nejistoty si prožívali i železničáři z Plaňan. „Jednu chvíli se dokonce mluvilo o tom, že už se to nebude opravovat, ale našťastí k tomu nedošlo,“ vzpomíná Jitka Bartošová. Dnes už na trati kromě dirigujícího dispečera v Plaňanech nikdo jiný nepracuje. A to před lety bývali výpravčí i v Bošicích či v Kouřimi. Velká voda z Plaňan totiž „vyhнала“ i poslední vyhybkářky na trati. Z důvodu zavedení náhradní autobusové dopravy nebyla pro ně zprvu práce, a poté, co bylo na konci června 2014 aktivováno staniční reléové zabezpečovací zařízení s individuálním přestavovacím výměn, už tipleť. „Díky přednostoví provozního obvodu Kolín Tomáš Knopťovi se ale pro ně našla práce v Kutné

Hoře,“ vypráví dále Jitka Bartošová, která zároveň pracuje v závodním výboru OSŽ v Českém Brodě. „Dnes už tady komunikujeme jenom se strojevodou, nikdo jiný na trati není. A to jsme tady dřív vypisovali nákladní listy a polepovací vozy, ale od doby, co se Cargo oddělilo, už si to zajišťují sami,“ dodává. Nebyť oně červnové povodně z roku 2013, asi by dnes v Plaňanech staniční reléové zabezpečovací zařízení nebylo.

Takovou pohromu prý místní, k nimž patří i Jitka Bartošová, nepamatují. „Celé to tady bylo pod vodou, nádraží bylo zaplaveno přibližně do výšky jednoho metru. Na nádraží jsme se mohli jenom dívat z dálky. Ani se mně nechtělo věřit, že je to možné,“ říká. Potok Výrovka, kde je běžně něco přes třicet centimetrů vody, vystoupal do výšky přes čtyři metry (415 cm). „To bych nikdy neřekla, že potok, který normálně přejdete v gumákách, se takhle rozvodní a stane se z něj takový živel,“ kroučí nechápavě hlavou.

Voda tehdy navíc stoupala poměrně rychle, takže kolegu Jitky Bartošové, který ten den sloužil, museli hasiči evakuovat s pomocí člunu. „Přišel s nafukovacím člunem až sem, ke dveřím do dopravní kanceláře, on stačil vzít ještě aspoň přenosnou kasu s penězi, nastoupil a odpul. Měl aspoň zážitek na celý život, výpravčí ve službě běžně na loďce nejezdí,“ směje se.

Jakmile voda opadla, šlo se uklízet. „Když jsme sem v úterý 5. června poprvé vešli, byla tady spousta bahna, všechno bylo převrácené, jako kdyby tady byli zloději. Lednice spadla i s mrazákem,“ vzpomíná Jitka Bartošová dále a dodává, že i když kolega stačil některé věci dát vys, stejně bylo všechno mokré. „Nikdo nepočítal s tím, že voda vystoupá až tak vysoko,“ dodává. Železničáři nakonec zachraňovali i motorový vůz, se kterým stačili odjet těsně před tím, než se protřhly oba rybníky. I tak mohl motorový vůz nezavěšenému připomínat spíše „motorový člun“. „Nebylo vidět na koleje, ale kdybych neodjel, tak ten motor byl dneska ve šrotu,“ vzpomíná strojevodce Josef Winter, který 2. června 2013 odvezl z Plaňan do Peček poslední vlak. Obrazně řečeno, za ním se na dlouhých třináct měsíců zavřela voda (shodou okolností tentýž strojevodce veze 28. června 2014 první vlak s cestujícími). „Po protřazení hrází obou rybníků se voda zvedla ještě o metr. To bych měl vodu nejen v kabině, ale i v motoru. Už takhle to lízalo motor. Pamatuji si, že hlemýždi a slimáci byli nalepení na sloupech kolem tratě, jako by tu pohromu tušili,“ dodává závěrem.

Michael Mareš

ZE SVĚTA

Železničáři hrozí Německé dráze novými stávkami

V pokračujícím napětí drží část železničářů ve Spolkové republice Německo cestující veřejnost. Odborový svaz železničářů (EVG) se 30. ledna dohodl s Deutsche Bahn (Německou dráhou) na jednorázové částce 750 eur pro železničáře, a 300 eur pro pracovníky služeb, splatné již v únoru. „Prosadili jsme to,“ prohlásil spokojeně v listu Handelsblatt z 31. 1. předseda EVG Alexander Kirchner. „EVG tak nemá již žádný důvod ke stávce, kterou krátce předtím pohrozila,“ konstatoval v deníku Frankfurter Allgemeine Zeitung 3. února personální šéf DB Ulrich Weber. EVG však nyní očekává, že při vlastním vyjednávání o tarifních podmínkách, jehož termín nebyl dosud stanoven, prosadí i zvýšení mezd o šest procent, minimálně ale o 150 eur měsíčně.

Jiný postoj však nadále zastává odbojnější OS strojevodců (GDL), jehož jednání s DB 2. 2. opět ztroskotalo. Šéf GDL Claus Weselsky zdůraznil, že koncern musí předložit novou nabídku, neboť jeho dosavadní představy jsou pro strojevodce nepřijatelné. GDL požaduje mj. zvýšení mezd o pět procent, jednorázovou sumu 510 eur za rok 2014, dále i 100 eur za každý měsíc od skončení tarifní smlouvy v létě minulého roku a kromě toho rovněž zkrácení pracovní doby.

Vyjednávání komplikuje okolnost, že DB odmítá uzavřít separátní tarifní smlouvu s každým z obou OS zvlášť, což ztěžuje tvrdošijné stanovisko GDL nárokovat si zastupování i těch profesí, které doposud hájí zhruba třikrát početnější EVG. Tlak GDL vyvrcholil loni v září a říjnu

několika stávkami které vážně ochromily provoz dráhy a způsobily nejen jí, ale i celému německému hospodářství značné ekonomické ztráty.

GDL očekává od DB nový návrh 9. února, o dva dny později se mají obě strany sejít, ale oficiální další jednání je plánováno na 26. února.

Jan Hála

Německá dráha ukončí přepravu vozů autovlaky

Od roku 2017 hodlá Deutsche Bahn (Německá dráha) ukončit přepravu osobních vozů v autovlácích z Hamburku na jih do Mnichova, oznámil v deníku Handelsblatt 5. ledna mluvčí DB Egbert Meyer-Lovis. Lidé, kteří byli doposud zvyklí cestovat ze severoněmeckého velkoměsta 780 kilometrů do bavorské metropole pohodlně v lůžkových vozech se svými vozy v přepravní vagonu, budou zřejmě muset v budoucnu uskutečňovat daleké výlety sami za volantem. Přitom zpáteční cena na železniční přepravu automobilu na této trase stoupala za poslední dva roky o 200 na 720 eur. Od listopadu loňského roku ostatně dráha zrušila podobné služby i z Hamburku, Düsseldorfu a Berlína do Francie, Itálie a Rakouska.

—ala—

Bulharská dráha zrušila 38 regionálních spojů

Přes protesty železničních odborů zrušila Bulharská dráha (BDZ) od začátku ledna 38 regionálních spojů, které byly ztrátové. Další 90 regionálních vlaků mělo přestat jezdit od 2. února, sdělila BDZ s tím, že kromě tohoto kroku má

VŠIMLI JSME SI

● **ZASYPANÁ SNĚHEM** je lokální trať 238 mezi Pardubicemi a Havlíčkovým Brodem. Například v Hlinsku vystupují na nádraží lyžaři s běžkami, aby se vydali „do stopy“, z oken vlaku je v Hlinsku vidět i sjezdovku, hemžící se lyžaři. Výchozí města tratí (Pardubice a Havlíčkův Brod) však mohou nabídnout jen slabý sněhový poprašek.

● **SVATÝ FLORIÁN** – patron hasičů – vítá návštěvníky Hasičského záchraného sboru SŽDC v Havlíčkově Brodě. Vyřezávaná socha je jen jednou z pozoruhodností, které může zdejší jednotka požární ochrany nabídnout. Reportáž z této JPO přineseme v některém z příštích čísel Obzoru.



● **MIMOŘÁDNÁ ZMĚNA** jízdního řádu zkomplikovala od pondělí 2. února 2015 mnohým cestujícím život. Z důvodu oprav vstřechy pražského hlavního nádraží nad prvním až čtvrtým nástupištěm se mimořádně změnil vlakový jízdní řád u některých spojů a na některých linkách. Například rychlíky Praha – Děčín jsou nově vedeny z pražského Masarykova nádraží (i zpět), mimořádná opatření se dotkla rovněž linky S7 a rychlíků na trati Praha – Č. Budějovice, pro které bude výchozí, respektive končí stanicí zst. Praha–Holešovice.



● **NEJVĚTŠÍ** razicí štít (typu TBM) v ČR se jménem Viktorie se v úterý 3. února 2015 poblíž Kyšic zakouzlil do břídel vrchu Homolka, aby se přibližně za deset měsíců o po cca 4100 metrech objevil před Potočnicí ulicí v Plzni-Doubravce. Poté se vrátí na místo startu a zahájí výstavbu druhé (severní) tunelové trouby tohoto podzemního díla, které by mělo být celé dokončeno v roce 2017. Ražbu a vše kolem stroje zajišťuje 100 dělníků a 24 techniků, kteří se v práci střídají ve 12hodinových směnách. Na samotném stroji pracuje zhruba 12 lidí, dalších 15 na podpůrných technologiích. Až stroj projde i tvrdými spily pod vrchem Chlum, zkrátí se současná trať z Rokycan do Plzně o více než 6 kilometrů.

Hustopeče nejsou Hrušovany

Redakční šotek si nepříjemně zařadil ve druhém čísle Obzoru v reportáži o železniční stanici Hustopeče u Brna. V článku se nedopatřením objevilo jméno železniční stanice Hrušovany u Brna a to jak v nadpisu článku, tak i v textu. Ve čtenářích to muselo vyvolat nemalé rozpaky a snad i pohoršení. Autor článku se proto všem čtenářům Obzoru za chyby velice omlouvá a jako odškodnění nabízí doplňující článek o Hustopečích na webu OSŽ. Miroslav Čáslavský

Poslední pražec položen

Dne 31. října 2014 byla po 39 měsících prací ukončena výstavba jízdní cesty v základním tunelu Gotthard. Za přítomnosti politiků a médií byl ve východním tubusu 54 metrů od jižního portálu tunelu v Bodiu zabetonován poslední z 380 tisíc jednotlivých pražců. Tím jsou oba dva tubusy v délce 57 km jízdně nezávislou traktací. V následujících měsících bude budován trakční vedení, zabezpečení elektrickou energií, telekomunikační a zabezpečovací zařízení. Na podzim 2015 by měl být zahájen testovací provoz.

Z SER 12/2014, zpracoval—sh—

Hongkongský miliardář koupil britský železniční koncern

Za 2,5 miliardy britských liber koupil miliardář Li Ka-šing, nejbohatší muž Asie, miliardní konglomerát Cheung Kong Infrastructure, britský koncern Eversholt Rail v Londýně, který je jednou ze tří největších leasingových společností pro železniční vozy ve Velké Británii. Koncern, který půjčuje lokomotivy a vagony drážním společnostem, vykazoval v roce 2013 zisk před zdaněním a odpisy 263 milionů liber, uvedl 23. ledna švýcarský deník Neue Zürcher Zeitung. —ala—

Psalí jsme před 25 lety

Obzor č. 3 – 20. února 1990

Třetí číslo Obzoru vyšlo sice s datem 20. března, přepokládáme však, že šlo o chybu tisku a správně mělo být 20. února, jinak bychom zde jistě našli informace o zakládajícím sjezdu OSZ, který se konal 15. února.

Ústředním článkem čísla je obsáhlý „Dopis odborářů ministru dopravy“, podepsaný společně předsednictvem ÚV Odborového svazu pracovníků železniční, letecké a vodní dopravy a Přípravným výborem Odborového sdružení železničářů. Dopis vyjadřuje znepokojení z rozhodnutí ministerstva prodloužit období přechodu na nové řízení do 30. 6. 1990, neboť tento zdouhavý postup by podle názoru pisatelů mohl oddálit řešení problémů, na které odbory již delší dobu upozorňovaly, ať to bylo v oblasti mzdové, v nejednotném výkladu předpisů o pracovní době, či v mnoha provozních problémech. „Váš přístup, vážený pane ministře, ale i přístup pracovníků ministerstva nepřinesl předpokládaný zásadní obrát v řešení problémů a uklidnění situace. Nedůslednost v rozhodování, ve vyvozování závěrů a rozhodnutí o oddálení přechodu na nové řízení ČSD je příčinou dnešního stavu na železnici, projevujícího se poklesem kázně a disciplíny, nekompetentností v rozhodování a tím i ohrožením bezpečnosti železniční dopravy,“ uvádí se v dopise, v němž jsou za viníky neřešení problémů označeni odpovědní pracovníci ministerstva. „kteří nejsou schopni důsledné argumentace a prosazení potřebných řešení pro železničáře.“ V aparátu ministerstva podle autorů dopisu není dostatek odborníků znalých ekonomických vztahů řízení a organizace práce v provozu. „V současné době lze díky úrovni řízení a centrálnímu řízení řízení označit stav v železniční dopravě za chaos, kdy se hromadí řada problémů znásobena nedořešenými pozůstatky z minulosti.

K tomu přispívají i takové neuvážené postupy, jako bylo přes výhrady odborového svazu prosazení sloučení resortů dopravy a spojů nebo zahájení přestavby železnice na starých principech bez odpovídajících přípravy.“

V Obzoru najdeme dále zamyšlení nad tím, zda jsou v přechodu na dvojitupňové řízení národního hospodářství potřebné Provozní oddíly. „Železniční doprava je a musí být jeden celek, který když se rozdělí na malé ekonomické části, bude skřípat, o čemž jsme se už v minulosti přesvědčili. Jsme proto toho názoru, aby se vybudovaly menší řídicí celky – oblastní ředitelství – prakticky na teritoriu dnešních Provozních oddílů, které mohou mít v určitém směru delegovanou kontrolní ekonomickou samostatnost. Jejich celková práce musí být metodicky usměrňovaná a hlavně ekonomicky uzavíraná z jednoho centra – ústředního ředitelství ČSD,“ píše se v textu. Na článek navazuje srovnání organizačních struktur několika evropských železnic.

V Obzoru č. 3 najdeme také článek o průběhu rehabilitace v resortu Federálního ministerstva dopravy. Ta se týkala především pracovníků, kteří byli postiženi za svůj postoj v době vstupu cizích vojsk v roce 1968, za vztah k Chartě 77 či k petici Několik vět. Uvádí se zde, že vzhledem k tomu, že pro pracovníky rehabilitace neexistuje obecně závazný předpis, bude mít formu spíše morálního zadostiučinění. Mimo jiné bude snaha nabídnout dotčeným pracovníkům možnost pracovního poměru a přerušeno pracovní poměr bude pro účely poskytování resortních výhod považována za nepřerušeno. Důchodům bude nabídnuta možnost účasti na rekreaci v objektech ministerstva dopravy, uvádí se v článku.

Zdeňka Sládková

INFORMACE

PKP Intercity S.A. – zavedení vlaků EIP (Express Intercity Premium)

Na základě sdělení železniční společnosti PKP Intercity S.A. Vám oznamujeme, že PKP Intercity S.A. zavádějí novou kategorii vlaků. Vlak EIP jezdí v následujících relacích:

- Warszawa – Gdynia/Gdaňsk/Sopot
- Warszawa – Kraków
- Warszawa – Wrocław
- Warszawa – Katowice
- Gdynia/Gdaňsk/Sopot – Kraków
- Gdynia/Gdaňsk/Sopot – Katowice

Na těchto relacích jezdí též další vlaky, u nichž se podmínky odbavení nezmění.

Šárka Pupíková, GŘ ČD, a. s.

PRÁVNÍ PORADNA

Osobní spis (1/2)

Právní úprava problematiky osobního spisu a jeho vedení podle zákoníku práce (dále jen ZP) zaměstnavatelem musí být v souladu s právní úpravou obsaženou v zákoně č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZOOÚ). Při vedení osobního spisu zaměstnanec musí zaměstnavatel (jako správce dle ZOOÚ) i zaměstnanec, pověřený vedením osobních spisů (jako zpracovatel dle ZOOÚ) respektovat příslušná ustanovení ZOOÚ, není-li v ZP úprava odchýlná (jiná nebo širší). Na nakládání s osobními údaji zaměstnanec se rovněž vztahují ustanovení § 3, § 12 – § 14, § 19, § 77, § 78 a § 81 a násl. zákona č. 89/2012, občanského zákoníku, v platném znění (dále jen ObčZ).

Právní úprava obsažená v ZP ani v ZOOÚ neobsahuje konkrétní výčet údajů, které mohou být vedeny (shromažďovány) v osobním spise.

Osobní spis smí obsahovat jen písemnosti, které jsou nezbytné pro výkon práce v pracovněprávním vztahu, zejména ty, které se týkají:

- potvrzení o kvalifikaci a obecné způsobilosti zaměstnanec k výkonu práce (např. profesní životopis, potvrzení o zaměstnání a pracovní posudek od předchozího zaměstnavatele, doklady/kopie/ o dosaženém vzdělání a kvalifikaci apod.);
- uzavřeného pracovněprávního vztahu (např. pracovní smlouva, platový/mzdový výměr, pracovní náplň a jejich změny, seznámení s pracovním řádem a jinými předpisy vztahujícími se k vykonávané práci, s kolektivní smlouvou apod.);
- průběhu a skončení pracovního poměru (např. o absolvovaných školeních a jiných kvalifikačních kurzech, o uzavření dohody o odpovědnosti k ochraně hodnot svěřených zaměstnanci k vyúčtování, o uzavřených dohodách o srážkách z platu/mzdy, úkon, jímž byl rozváznán pracovní poměr a doklady s tím související (podklady pro rozváznání pracovního poměru, ale i případně rozhodnutí soudu o žalobě o neplatnosti rozváznání pracovního poměru podle § 72 ZP/ apod.).

Písemnostmi, které jsou nezbytné pro výkon práce v pracovněprávním vztahu, nemohou být různá podání a stížnosti (zejména anonymní), kterými se třetí osoby obrací na zaměstnavatele, a doklady o způsobu jejich vyřízení, jestliže je zaměstnavatel nepojal jako podklad pro vyvození pracovněprávních důsledků vůči zaměstnanci.

Příkladem jsou například: **Mikuláš Hubičák,** manager pro kolektivní vyjednávání **JUDr. Petr Večeř,** vedoucí ESO OSZ – ústředí

Použití vlaků EIP pro držitele jízdních dokladů FIP je podmíněno nákupem místenky a příplatku.

Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD, a.s., na adrese: <http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf> v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Databáze/Otevřít/ server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty personální.

Podle ustanovení § 316 odst. 4 ZP nesmí zaměstnavatel od zaměstnance vyžadovat informace, které bezprostředně nesouvisí s výkonem práce a s pracovněprávním vztahem. Nesmí vyžadovat informace o: a) těhotenství, b) rodinných a majetkových poměrech, c) sexuální orientaci, d) původu, e) členství v odborové organizaci, f) členství v politických stranách nebo hnutích, g) příslušnosti k církvi nebo náboženské společnosti, h) trestněprávní bezúhonnosti.

ZP stanoví výjimku u písmen c) – g), kdy je pro to dán věcný důvod spočívající v povaze práce, která má být vykonávána, a je-li tento požadavek přiměřený, nebo v případech, kdy to stanoví zákon nebo zvláštní právní předpis. Uvedené informace nesmí zaměstnavatel získávat ani prostřednictvím třetích osob. V ustanovení § 12 odst. 2 zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů (dále jen ZoZ), je uveden další okruh zakázaných údajů, který zahrnuje i údaje uvedené v ZP.

ZoZ navíc uvádí tyto informace týkající se: a) národnosti, rasového nebo etnického původu, b) politických postojů, c) filozofického přesvědčení, d) informace, které odporují dobrým mrávům, e) osobní údaje, které neslouží k plnění povinností zaměstnavatele stanovených zvláštním právním předpisem.

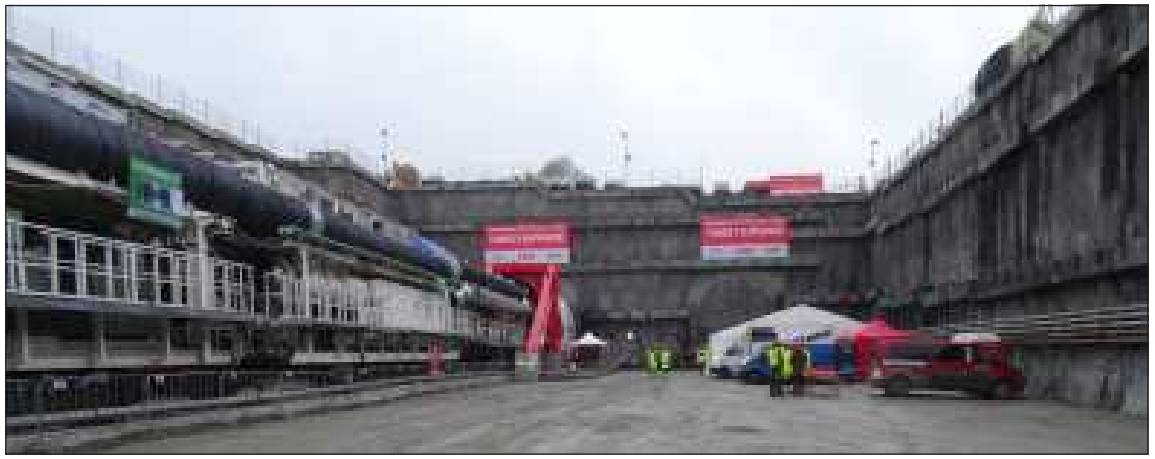
Na žádost uchazeče o zaměstnání je zaměstnavatel povinen prokázat potřebnost požadovaného osobního údaje.

Pomíne-li důvod, pro který mohl zaměstnavatel takový údaj výjimečně evidovat (např. zaměstnanec přešel na jiné místo, kde takový požadavek není, změnila se právní úprava apod.), je zaměstnavatel povinen přistoupit k jeho likvidaci.

Na žádost uchazeče o zaměstnání je zaměstnavatel povinen prokázat potřebnost požadovaného osobního údaje.

Pomíne-li důvod, pro který mohl zaměstnavatel takový údaj výjimečně evidovat (např. zaměstnanec přešel na jiné místo, kde takový požadavek není, změnila se právní úprava apod.), je zaměstnavatel povinen přistoupit k jeho likvidaci.

Mikuláš Hubičák, manager pro kolektivní vyjednávání JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSZ – ústředí



Východní portál ejpovických tunelů, kde 3. února 2015 začala ražba jižní (vlevo) tunelové roury pod terénními útvary Homolka a Chlum.

Přeložka mezi Ejpovicemi a Plzní zkrátí trať o více než šest kilometrů a jízdní dobu až o deset minut

Stavba „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“ je součástí modernizace tzv. III. tranzitního železničního koridoru Cheb – Plzeň – Praha – Česká Třebová – Ostrava – Mosty u Jablunkova, k jehož realizaci se Česká republika zavázala v rámci mezinárodních dohod. Výše zmiňovaný úsek (Rokycany – Plzeň) se pak nachází na elektrifikované dvoukolejné trati 170 Praha – Plzeň, tedy na tzv. západní větvi III. tranzitního železničního koridoru Praha – Plzeň – Cheb – státní hranice s Německem.

Tato stavba řeší komplexní modernizaci traťového úseku mezi Rokycany a Plzní a je spojena s výrazným zkrácením jízdních dob, a to především díky zkrácení úseku mezi Rokycany a Plzní a zvýšení traťové rychlosti pro klasické soupravy na 125 km/h (na „ejpovické“ přeložce až na 160 km/h) až 160 km/h (pro vozidla s naklápačím skříňím). Projekt je spolufinancován Evropskou unií, příspěvek z Fondu soudržnosti činí v maximální výši 3,419 mld. Kč.

Rozhodujícím objektem úseku (Rokycany – Plzeň) jsou, a to jak z pohledu technické, tak i časové náročnosti, oba (jednokolejné) Ejpovické tunely. Jejich ražba je realizována technologií plnoprofilového razičického stroje TBM (Tunnel Boring Machine). Tato technologie byla použita při stavbě pražského metra, kde byla ale průměr razičického štítu 6,08 m, průměr štítu pro tunel Ejpovice je 9,84 metrů. Délka obou tunelů bude 4150 metrů, z toho ražená část 4110 metrů.

Tuto skutečnost zdůraznil Ing. Pavel Surý, generální ředitel společnosti SŽDC, ve svém projevu v rámci slavnostního křtu razičického štítu dne 23. 1. 2015, kdy zahájeno výstavbu Ejpovických tunelů trefně označila událost přepisující železniční dějiny. „Současný nejdelší železniční tunel v ČR (Břeženský tunel, 1758 m) měří necelé dva kilometry, výsledkem tohoto díla bude nejdelší tunel v České republice, který bude měřit 4150 metrů.“ Oba jednokolejné tunely bude spojuvat 8 únikových cest, které budou sloužit pro evakuaci osob v případě mimořádné události.

Zvolená technologie ražby je velmi bezpečná a především ohleduplná k objektům a krajině na povrchu. Dochází k minimálnímu ovlivnění vodního režimu a deformací povrchu. Maximální rychlost ražby při plném výkonu se předpokládá 600 m měsíčně (až 15 m/den), což je u podzemních staveb takového rozsahu výjimečné. Stavba zatím jenom tuší, co je čeká. Geologie v místě tunelů je totiž velmi složitá. Od východního portálu jsou v délce přibližně 500 metrů ordoické břidlice, které jsou náchylné ke zvětrávání. Zanimavé v délce přibližně 2,5 km, následující protezoické břidlice (kvalitní hornina, jejíž součástí jsou ale poruchové zóny), a poslední část tunelů pak prochází vulkanickými horninami – tzv. spility (jemnozrnné masivní horniny). Nestejnorodá geologie tunelů právě podmínila volbu tohoto typu razičického štítu.

Po stavebních úpravách vznikne na trati Praha – Plzeň nová dopravní, železniční stanice Ejpovice, která převzme funkci oboecně železniční stanice pro trať do Radnice. V nezměněné poloze zůstanou zastávky Klabava a Plzeň – Doubavka. Na nově vzniklé trati Ejpovice – Radnice bude po dokončení stavebních úprav zachována železniční stanice Chrást u Plzně a zastávka Dyšina s jedním nástupištěm (bude ponecháno nástupiště u koleje č. 2). Vedením tratě 170 po přeložce v úseku Ejpovice – Plzeň – Doubavka (km 94,155 – km 100,637) dojde kromě požadovaného zvýšení rychlosti i ke zkrácení celkové délky tratě o cca 6,1 km, což přinese značnou časovou úsporu pro jízdu po železnici z Prahy do Plzně.

Po dobudování přeložky Ejpovice – Plzeň (Doubavka) bude železnice schopna konkurovat i silniční dopravě. „A do budoucna, až se modernizuje úsek Plzeň – Domažlice a Praha – Beroun, a kdy se bude jezdit vyšší rychlostí také na německé straně, dojde ještě k dalšímu zvýšení konkurenceschopnosti železnice,“ dodal Pavel Surý, který v závěru svého vystoupení stavbařům popřál, aby se jim nic vážného při stavbě tunelů nestalo. „Aby to bylo bez ztrát na životech, bez úrazů, abychom, až tuto stavbu budeme zhruba za dva roky (léto 2017) ukončovat, mohli říct, proběhlo všechno tak, jak má být.“

Michael Mareš

NÁZORY

Ministr nechce obnovit trať po sesuvu? Nesouhlasím!

Alespoň tak se dle médií vyjádřil. Úsek tratě 097 Lovosice – Teplice je mimo provoz od června 2013, a to mezi Dobkovickami a Radejčínem, náhradní autobus však jezdí do Radejčína už z Lovosic. Dle mého očitého svědectví byl svah čtrnáct dní před sesuvem neuvěřitelně rozježděn auty stavby. Odsakalí to vlak. S názorem pana ministra si troufám polemizovat, neboť jsem doslova místní a dotčený úsek znám nejen z vlaku, ale vlastně celý i pěšky podél tratě. Argumenty pro obnovu tratě nejsou téměř žádné; kromě toho, že oprava bude něco stát, a že většinu cestujících, alespoň přes sezonu, tvoří turisté, kteří tam vlastně nutně nepotřebují.

Jakýkoliv další argument lze částečně či zcela zbavit. Jako první: umístění zastávek NAD. V Dobkovickách je železniční zastávka blíže větší zastávce, než autobusová, která je navíc obsluhována jen jedinkrát a v jediném směru pracovní den, neboť autobus tam zajíždět nestihá! V Chotiměřích je sice autobus blíže obci Chotiměř, ale vlaková stanice zase sloužila i pro obyvatele

kilometr vzdálené Hrušovky, kteří to ani teď nemají blíže. Podobně stávkový autobus (kromě několika ranních spojů, které Oparno úplně vypouští) blíže obci Oparno, ale tam je naprostý nepoměr cestujících: několik místních a návaly turistů. Vlaková stanice je však blíže hradu i údolí, kam většina směřuje. „Lovosice zastávka“ nebyla zprvu obsluhována autobusem vůbec; nyní ano, ale cestující, kteří chtějí z centra na lovosické hlavní nádraží přestoupovat, volí jakýkoliv jiný způsob – většinou pěší, neboť NAD nikdy nepřijíždí do Lovosic včas. Jen tak si mohou být jisti přípojem. Jediné místo dobře obslužené autobusem je Velemin, který však na trati ani svou zastávku neměl.

Jízdní doba autobusu je delší a spoje z Lovosic na další čtyři směry na něj často musí čekat. Vlak samozřejmě žádné problémy s dodržením grafikonu neměl. Je to dáno nejen vzdáleností po silnicích, ale také sklonem terénu. Takže argument ceny za objednání dopravy? Kombinace těchto dvou faktorů také snižuje běžné vlninamou úsporu cen za provoz autobusu vůči vlaku.

Dokud nedošlo ke změně jízdního řádu, soupravy se musely navázat služebně – to jsou taky utopené peníze, tentokrát pro ČD. Dopravce zřejmě ztrácí také na jízdném, protože pokud někde tvoří většinu cestujících turisté, mohou si rozmyslet, kam jinam se podívají bez přestupu na autobus. A to zvláště tam, kde NAD stávkou od turistických cílů dále než vlak. A pokud některá místa autobus dokonce vynechá... Těsně před sesuvem výrazně narostl počet vytklů napříč Opárenským údolím. V regionové problém neměl, ale autobus? Ačkoli nikdo nepočítá, přepravu kol výslovně zakazuje!

Cesta autobusem po dotčeném úseku je opravdu lahůdka. Není nic vzácného, když jsou couvatí i několik set metrů, aby bylo vůbec možné se vyhnout širším protijedoucím vozidlům. Ač běžná věc, grafikon s ní samozřejmě nepočítá. A určitě s ní nepočítají ani ti, kteří si myslí, že už je to nastěeno, co tam lidem pojede.

Cena opravy tratě je vůči ceně rekonstrukce svahu i s rozestavenou dálnicí minimální – celý svah se stejně musí zpevnit. Řekl bych, že větší rozdíl bude v prestiži. Vzpomeňme jen na sesuv tratě v Anglii (Dawlish) do moře, jenž se udál v únoru 2014. Ač ve šplouchající slané vodě, oprava trvala šest týdnů, neboť pro britské ministerstvo dopravy to byla priorita. U nás se ale ministr po devatenácti měsících rozhodne, že to dokonce úplně vzdá?

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Ohlédnutí po 10 letech Vzpomínky bolí a stále ještě mrzí

31. ledna 2005 jsem byla poslední zaměstnankyní tehdejší OPT (dříve KPT) Litoměřice, která opustila zrenovovanou budovu původního jezuitského kláštera v Jezuitské ulici v Litoměřicích. Naše pracoviště byla vybavena novou výpočetní technikou, novým nábytkem, novými elektrospectřebiči a mladým pracovním kolektivem. Dle slov tehdejšího ředitele této výkonné jednotky Ing. Pouly byly finanční tržby této Kontrolny nadstandardní v porovnání s ostatními dvěma (Stod a Olomouc) a přesto došlo k jejímu zrušení.

Za pomoci OSZ jsem ze svého postu vyvolala celkem 8 jednání, na kterých jsem doslova zadonila o ponechání pracovní činnosti v Litoměřicích. Nebylo mi vyhoveno a Litoměřice přišly po 47 letech trvání KPT o téměř 100 pracovních míst.

Zavřela jsem hlavní vrata budovy a sledovala další děj již zpovzdálí – účetní doklady skončily ve sklepech žst. Chabařovice, odkud po záplavách byly zlikvidovány. Pracovníci KPT měli zájem o odkoupení výpočetní techniky, což nebylo umožněno, a dle slov přímo účastnice této likvidace bylo vše naházeno na nákladní auto a odvezeno do – pryč. Kolektiv, velmi odborně zdatný, se musel rozejít. Abych nebyla příliš

„kritická“ k tehdejšímu stavu – jednotlivcům bylo nabídnuto pokračování pracovní činnosti na OPT Olomouc, což byla pro matky s dětmi určitě „zajímavá“ nabídka. Finanční dopad tohoto kroku mám zprostředkovaně od firem, kterým jsem já osobně vyúčtovala dovozní – kvalita práce šla dolů, reklamace střídal reklamace jedna za druhou a tak zásilkový vagonů stáhly na kamiony. Na stránkách Obzoru čtu často o poklesu tržeb a celkové nákladní přepravě a nemožnosti zbavit dojmu, že i toto byl kamínek do mozaiky důvodů nezájmu o služby ČD.

Závěrem – kolektiv KPT však vydržel, klub seniorů se schází 2x do roka, klub juniorů dokonce vícekrát do roka. Prostě, dobrý duch prvního litoměřického náčelníka pana Karla Folprechta stále žije, sám tento neúnávný člověk nás navštěvoval do svých 92 let. Vždy jsme s ním zavzpomínali na minulá léta, bylo nám s ním dobře.

Dnes, když přijedu do Litoměřic nebo jimi projíždím, vidím budovu a pocítuji stejnou hořkost z tohoto počtu za všechny tehdy zúčastněné, jako před 10 lety.

Dagmar Škvárová, předsedkyně bývalého ZV OSZ KPT Litoměřice



Německý parní úzkorozchodný vlak odjíždí ze stanice Schmalzgrube.

Parní jízda v krušnohorském příhraničí

První tři víkendy v měsíci únoru ožívá v české německém krušnohorském příhraničí osmikilometrová muzejní úzkorozchodná železnice v údolí horské říčky Přísečnice, německy zvaná „Pressnitzalbahn“. Ve dnech 31. ledna a 1. února jezdily parní vlaky během dne v hodinovém taktu. V dalších dvou únorových víkendech budou na této muzejní železnici jezdit parní vlaky v dvouhodinovém taktu.

Malebné údolí říčky Přísečnice zvekl romantickým výhledem v každém ročním období a díky občasnému muzejnímu železničnímu provozu je mezi turisty a železničními nadšenci vyhledávaným cílem, jak německých, tak i českých turistů. Informace o jízdách a termínech jízdy parních vlaků na této muzejní trati najdete na www.pressnitzalbahn.de.

Vít Mareš

Trochu podivná Slovenská strela

Vlaky Eurocity 177 Berlin Hbf. – Bratislava hl. st. a EC 378 Bratislava hl. st. – Berlin Hbf. – Stralsund – Ostseebad Binz nesou marketingové velmi zajímavý název „Slovenská strela“. Mnozí cestující možná očekávají, že se při své cestě setkají s moderním vlakem slovenských železnic. Je to trochu nelogické, ale soupravu vlaku tvoří souprava vozů 1. a 2. třídy a restaurační vůz Českých drah, ve kterém zajišťuje servis JLV Praha, a. s. Také v čele vlaku najdeme v úseku mezi Bratislavou a Prahou elektric-

kou lokomotivu ČD řady 380 a v úseku Praha – Dresden stroj ČD řady 371. Dodejme jen, že v loňském jízdním řádu 2013/2014 byla u „Strela“ alespoň malinká slovenská stopa v podobě lokomotivy řady 350 (Gorila), která byla v čele vlaku v úseku mezi Bratislavou a Prahou.

Naproti tomu ve vlacích IC 550/551 „Zlínský expres“ Praha hl. n. – Zlín střed a také IC 560/561 „Šohaj“ Praha hl. n. – Veselí nad Moravou najdeme kmenové soupravy slovenských železnic. „Zlínský expres“ dopravují v trati Praha –

Otrokovice elektrické lokomotivy ČD řady 362, ale IC 560/561 „Šohaj“ je nyní k vidění i se slovenskou lokomotivou řady 361.1 (na snímku M. Mareše), která je v čele vlaku v úseku mezi Prahou a Starým Městem u Uherského Hradiště. „Šohaj“ si tak u některých cestujících vysloužil novou přezdívku „chalan“.

Nejsou tyto „originality“ i možným důvodem, proč velká část bývalé frekvence „Zlínského expresu“ a „Šohaje“ přešla ke konkurenčnímu dopravci LEO Express? Milian Kubíček



Na Mostecku se toho zbořilo již dost!

V poslední době se stále hovoří o možnosti prolomení limitů těžby hnědého uhlí u města Horní Jiřetín. Horní Jiřetín ležel na části dráhy Duchcovsko-podmokelské (DBE), která původně vedla z Chomutova přes již neexistující Dřínov, dále přes Litvínov, Oldřichov u Duchcova, Telnici a Děčín (Podmokly). V roce 1971 byl z důvodu povrchové těžby uhlí zrušen úsek Jirkov – Horní Jiřetín a po roce 1992 i úsek Horní Jiřetín – Litvínov, tento úsek byl doslova rozkraden sběrači kovu, přitom mohl sloužit ještě dnes jako vlečka, zvláště v úseku Kovošrot Hamr – Janov – Litvínov. Do Hamru-Janova jezdila do roku 1955 úzkokolejná tramvaj ze starého Mostu, Most byl, jak známo, také zcela zničen těžbou uhlí, přičemž náklady na vysídlení Mostu byly v konečném důsledku vyšší než zisk z uhlí, které bylo navíc vyváženo do německých elektráren.

Jediná zbylá torza této části Duchcovsko-podmokelské dráhy jsou koncové úseky Louka u Litvínova – Litvínov a Jirkov – Chomutov.

Příměná návštěvě žst. Litvínov byl přistaven k vykládce jeden vůz s volně loženým cementem z cementárny Čertovy schody u Berouna. V žst. Litvínov je zachována kuriozní spojovací kolej vedoucí na tramvajovou trať Most – Horní Litvínov. Podobná spojovací kolej byla svého času v Praze – Smíchovské Na Knížecí. V Horním Jiřetíně pamatují ještě v roce

1992 mechanické závory na silnici do Janova. Bývalá nádražní budova je naštěstí zachována a obydlena, v bývalé dopravní kanceláři je výčep piva a v čekárně je hostinec, je zachováno i okénko výdejny jízdenek.

Návštěvu Horního Jiřetína doporučuji, protože nikdo neví, jak to nakonec limity dopadne. Je zajímavé, že když byli a jsou propouštěni po tisících zaměstnanci železnice (elektronizace sítě) či jiných továren (viz případy záměrně zlikvidovaných cukrovarů atd.), nikdy nevozili zaměstnavatelé podniků postižených propouštěním své zaměstnance protestovat v pracovní době před ministerstva. Inu podle toho, komu to slouží. V případě uhlí nejde o lidi, ale o miliardy uložené v zemi a o to, jak se jich zmocnit. Dle obyvatele Jiřetína, se kterými jsem hovořil při demonstraci za zachování města, to tak je. Martin Kubík



Tramvaj meziměstské dráhy Most – Litvínov v zastávce žst. Litvínov.

Moudrost pro tento den

Většina lidí je někým jiným. Jejich myšlenky jsou názory někoho jiného, jejich životy jsou jen napodobeniny, jejich vášně jsou jen napodobeniny, jejich láska je jen napodobenina citace.

Oscar Wilde

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky

ÚNOR

Místní dráha Vojkovic – Kyselka zprovozněna 1. února 1895 – 120 let

Pozvánka Dobruvecká lokálka

Městský obvod Plzeň 4 a TT club pořádají ve dnech 28. února a 1. března 2015 (v sobotu od 8 do 18 h, v neděli 8 až 16 h) výstavu železničních modelů a provozních kolejišť různých velikostí.

Výstava se koná ve 14. ZŠ Plzeň, Zábělská 25, 312 00 Plzeň, v dosahu linek MHD 16, 17, 28, 29 a 53. Dobrou náladu s sebou, vstupné dobrovolné. Prodej doplňků k modelové železnici. –mm–

SPORT

Mistrovství v běhu na lyžích se konalo v Harrachově

Zatímco v loňském roce muselo být mistrovství v lyžování pro naprostý nedostatek sněhu zrušeno, letos se počasí „umoudřilo“. Od středy 21. ledna do pátku 23. ledna tak mohl být hotel OSŽ Lesní chata v Kořenově hostitelem šesti desítek vyznavačů běžecího lyžování, kteří zde pod organizačním vedením regionální sportovní komise OSŽ Praha usilovali o co nejlepší umístění na Mistrovství republiky železničářů v běhu na lyžích. Na pořadu byly štafetové závody dvojic, běh žen na 10 km volnou technikou a klasickým stylem a běh mužů na 15 km volně a klasicky. Teploty mírně nad nulou, zataženo a mokry sněh vyžadovaly dobré namazání a také dost sil. I když podmínky nebyly úplně ideální, na dobře upravené trati se závodníci zhostili svého úkolu s plným nasazením.

První den závodů dopoledne proběhl štafetový závod dvojic, v němž závodníci dvakrát zdolávali 1600 metrů dlouhý okruh, v němž nechybělo náročné stoupání ani ostré sjezdy. Okruh se jel dvakrát bez rozlišení kategorií. Prezentovalo se 23 dvojic, z nichž nejvíce sil a běžecího umění prokázala dvojice Martin Vacek – Jiří Martinák. Na druhém místě s odstupem jedné minuty dojela dvojice Aleš Palko – Petr Frank a jako třetí se umístili Vavřínek Fojčík a Daniel Kouřil se ztrátou 80 vteřin na vítěze.

Odpoledne téhož dne pokračovalo mistrovství závodem na 10 km ženy a 15 km muži volnou technikou. Jelo se na tříkilometrovém okruhu, v němž zvláště terén opět prověřil kvalitu závodníků. V mužské kategorii byl závod rozdělen na kategorie do 45 a nad 45 let, více však rozhodovala okamžitá fyzická připravenost a trénovanost závodníků, než jejich věk. V kategorii do 45 let stánu na prvním místě Daniel Kouřil, druhý byl Aleš Palko a třetí Luboš Verner. V kategorii nad 45 let bylo pořadí následující: 1. Martin Vacek, 2. Zbigniev Kawulok, 3. Jiří Martinák. V ženách v tomto závodě zvítězila Květa Volkmanová, druhá dojela Helena Otrusínová a třetí byla Barbora Muchová. Vyhlášení výsledků obou závodů prvního dne se uskutečnilo večer v hotelu Lesní chata, přičemž uznání sklidili všichni, kteří se do boje o co nejlepší umístění vydali.



Nejen stoupání, ale i sjezdy (na snímku) prověřovaly připravenost závodníků.



Nejúspěšnější závodnice v kategorii žen (zprava): Květa Volkmanová, Barbora Muchová, Helena Otrusínová.



Jiří Martinák, Martin Vacek a Zbigniev Kawulok (zleva) na stupních vítězů.

Následující den pokračovalo mistrovství závěrečným závodem na 10 km (ženy) a 15 km (muži) klasickým stylem ve strojově upravené stopě. První příčky obsadili opět favorité z předcházejícího dne: v ženské kategorii zvítězila Květa Volkmanová, druhá dojela Barbora Muchová a třetí příčku obsadila Helena Otrusínová. V kategorii mužů do 45 let na nejvyšší stupeň vystoupil

Daniel Kouřil, „stříbrnou“ příčku obsadil Aleš Palko, „bronzovou“ pak Jan Loučan. V kategorii nad 45 let bylo pořadí následující: 1. Martin Vacek, 2. Zbigniev Kawulok, 3. Jiří Martinák. Po skončení závodů proběhlo v hotelu Lesní chata předání medailí, pohárů a věcných cen, načež bylo mistrovství slavnostně ukončeno.

Uznání za kvalitní přípravu závodů si nepochybně zaslouží pořadatelský tým pod vedením technického ředitele Zdeňky Hamaly a vedoucího RSK OSŽ Praha Stanislava Nosky. Ředitelem závodů byl místopředseda OSŽ Miroslav Novotný, čestným ředitelem Josef Kalivoda, ředitel ORSZDC v Ústí nad Labem. Hlavním rozhodčím byl Martin Neumaier, roli zdravotnice zastala tajemnice NeRV OSŽ Renata Dousková. Pochvalu za zajištění bezchybného průběhu závodů si zaslouží také traťový rozhodčí, jakož i ostatní členové technického zázemí, starající se o přípravu tratě, dopravu i občerstvení závodníků.

Miroslav Čáslavský



Jižní spojka je využívána především k tranzitní nákladní dopravě. Na „Mostě inteligence“ zachytil 11. 10. 2014 fotoaparát nákladní vlak, vedený strojem ČD Cargo, a. s., 123.008–5.

set (!) roků, nežli k němu byly přivedeny koleje. První vlak projel po mostě až dne 30. 5. 1964. Pokud by zde byla položena druhá kolej, jednalo by se o délku přemostění 910 metrů mezi Malou Chuchlí a Braníkem o nejdelší železniční železobetonový most v Evropě. Most je postaven jako dvoukolejný, ale vede po něm pouze jedna kolej. Původně prý projekt počítal s menším počtem mostních oblouků o větším rozpětí. Na radu tehdejších sovětských poradců bylo ale nakonec zvoleno řešení o celkovém počtu pat-

nácti oblouků (údajně z důvodu snazší opravy při případném válečném poškození). Nastavbě mostu se vedle stavebních odborníků podíleli i spousta úředníků a lidí s akademickými tituly odsunutými do výroby, odtud lidově pojmenování „Most inteligence“. Zajímavá je skutečnost, že hloubení základů mostních pilířů v řecišti řeky bylo prováděno s pomocí kersonů. Zvonů, v nichž pracovali u dna pod hladinou dělníci. Byla to velice namáhavá a nebezpečná práce.

Původní plány počítaly na chuchelské straně také s proražením tunelu hned za mostem pro novou trať do Kladna. Toto ale nebylo nikdy realizováno. Za mostem trať uhýbá prudkým obloukem doleva a noří se do 500 metrů dlouhého jednokolejného „Chuchelského tunelu“ z roku 1954. Z důvodu malého poloměru, kterým trať uhýbá k tunelu, nemůže tu být položena druhá kolej. V současné době slouží koleje „jižní spojky“ především tranzitní nákladní dopravě, případně při mimořádnostech a odklonech vlaků. Most je využíván rovněž jako „bytná“ lávka pro pěší a cyklisty a k občasným „realizacím“ místních sprejů. Bohužel ani on nebyl ušetřen „pozorností“ vandalů a sběračů železného šrotu. Je docela škoda, že stavba, která si ve své době vyžádala nemalé finanční prostředky a nezměrné úsilí stovek pracovníků, nebyla nikdy železniční dopravou plně využívána. Most inteligence má tak trochu smůlu. Snad se jeho situace změni s výstavbou uvažované nové trati z Prahy do Berouna a na Plzeň.

A. K. Kýzl

Most inteligence

Myšlím, že (nejen) všichni Pražané jej dobře znají. Vydáme-li se v Praze proti proudu Vltavy, je to poslední most, překračující v našem hlavním městě řeku. Tedy pokud nebudeme počítat nový most Pražského okruhu u Lahovic a Radotína a Most Závodu míru ve Zbraslavi. Jeho 15 betonových oblouků o rozpětí 53,5 metrů, klenoucích se ve výšce 19 metrů, se nedá přehlédnout.

„Most inteligence“, nesoucí od roku 1969 úřední název „Branický most“, je součástí tzv. „jižní spojky“, spojující seřadovací nádraží ve Vršovicích s hlavní tratí na Plzeň. Myšlenka na vybudování železničního obchvatu centra Prahy pochází již z dvacátých let minulého století. Jedním z důvodů bylo odlehčení kolejí, vedoucích ze Smíchova přes Prahu-Vyšehrad na pražské hlavní nádraží a do Vršovic. Obyvatelé části Smíchova a Nuslí obtěžoval také hluk a ustavičný dým z komínů parních lokomotiv nákladních vlaků. V té době jich totiž jezdilo (nákladních vlaků, pozn. aut.) mnohem více než dnes. Nápad odklonit železniční nákladní dopravu, směřující ze západu Čech přes Prahu-Křč do Vršovic, byl ale „oprášen“ až po ukončení II. světové války.

Práce na železničním mostě začaly v roce 1949 a stavba byla dokončena o pět let později. Trvalo ale ještě neuvěřitelných dlouhých de-



Pohled na část „Mostu inteligence“ z tramvajové zastávky v Braníku. Jak je z obrázku patrné, v době jeho pořízení probíhala (nejen) v Praze předvolební klání před komunálními volbami.