

Z aktuálních událostí

Jak informoval předseda OSŽ Bc. Jaroslav Pejša, v souvislosti s údajnou přípravou rozšíření počtu tratí, kde bude liberalizována osobní dálková železniční doprava, **požaduje OSŽ svolání mimořádného zasedání dopravní tripartity.**

V Hospodářských novinách ze dne 11. 8. 2016 potvrdil poslanec Martin Kolovratník (ANO), že tratí určených k soutěži má být více než pět již schválených usnesením současné vlády. Tiskový mluvčí ministerstva dopravy sdělil, že pokud k nějakým změnám dojde, budou součástí návrhu, který bude předložen vládě do 30. 11. 2016, ale zatím není podepsán ministrem dopravy.

Uvažovaná změna by byla závažným zásahem do veřejné železniční dopravy, proto je nutné tento záměr nejdříve projednat v tripartitě a pokusit se předjet sociálnímu střetu.

Podle Moravskoslezského kraje i Rady asociace krajů České republiky **ohrožuje ministerstvo dopravy svoji nečinností čerpání 18 miliard korun z Evropské unie na nákup nových regionálních vlaků.** V krajích tak hrozí snížení kvality i bezpečnosti v regionálních vlakových spojích, oznámil v úterý 23. 8. na tiskové konferenci hejtman Moravskoslezského kraje a zároveň místopředseda Rady asociace krajů Miroslav Novák (ČSSD).

Evropská komise schválila OPD 2 v květnu 2015. Finanční prostředky jsou schválené, je i slib vlády tyto prostředky čerpat pro potřeby regionální železniční dopravy, ale za rok a čtvrt nevypsalo ministerstvo dopravy jedinou dotační výzvu na pořízení nových regionálních vlaků.

Podle hejtmana Moravskoslezského kraje Miroslava Nováka namísto toho přišlo ministerstvo dopravy před prázdninami se zcela šlepným a nepochopitelným nápadem na zřízení „vlakopůjčovny“, se kterým nemá nejen Česká republika vůbec žádné zkušenosti!

„Ministerstvo dopravy navíc nemá odbornou a personální kapacitu, aby dokázalo v krátké době nakoupit a pronajmout potřebnou kapacitu vlaků,“ uvedl hejtman. Podle náměstka pro dopravu Moravskoslezského kraje Daniela Havlíka je nápad se státní „vlakopůjčovnou“ totálním experimentem, který dokonce může vést až k rozpadu Českých drah.

Průměrné stáří vozidového parku osobní železniční dopravy v České republice je podle informací uvedených na webových stránkách Moravskoslezského kraje jedno z nejhorších v Evropě, například Rakouské dráhy (ÖBB) vykazovaly už v roce 2012 průměrné stáří vozidového parku v osobní přepravě pouhých 17 let. V Moravskoslezském kraji je průměrné stáří vozidového parku 23,2 roku a bez započtení modernizovaných vozidel by se jednalo dokonce o 31,1 roku. A jiné kraje jsou na tom podobně. Nečinnost ministerstva dopravy znamená prohlubování této špatné situace a navíc i poškození zájmu České republiky, jelikož jsou ohroženy evropské prostředky.

Podle mluvčího ministerstva Tomáše Nerolda ale není čerpání osmnácti miliard ohroženo. „Během jara ministerstvo i kraje připravovaly své projekty. Na základě připomínek z EK je nyní musí všichni do 9. září upravit tak, aby mohlo dojít k vypisování výzev,“ dodává server Novinky.cz. **–red–**



Předposlední zastávka na trati do Lednice – Lednice rybníky – je umístěna na hrázi mezi Prostředním a Mlýnským rybníkem. Snímek Michael Mareš

Traťová rychlost na trati do Lednice je nízká, strojvedoucí si tak mohou jízdu spolu s cestujícími „vychutnat“

Ze stanice Boří les (trať Břeclav – Znojmo) odbočuje od roku 1901 devět kilometrů dlouhá lokálka do Lednice. Dnes je na ní zajišťován pouze sezonní provoz historických motorových vozů řady 801, jednou měsíčně, pokud to počasí dovolí, na trať do Lednice vyjíždějí i parní vlaky. Strojvedoucí v PP (Provozní pracoviště) Břeclav, kteří mají autorizaci na hnací vozidlo řady 801 („Hurvínek“) a zároveň znalost Provděčího nařízení na trať D3 Boří les – Lednice, je celkem devět. Strojvedoucí a předseda ZO OSŽ v DKV Břeclav (druhé volební období ve funkci) Stanislav Holáčik je jedním z nich. Letos na nostalgických vlacích odjezdí cca 12 směn. „Většinou na Hurvínkách jezdí strojvedoucí, kteří jsou zařazení v turnusech na EC vlacích, takže výkony na Lednici jsou převážně obsazovány formou výměny turnusové směny nebo jako vložený výkon,“ říká. „Ale určitě nebudu daleko od pravdy, když řeknu, že většina mých kolegů na tyto směny nastupuje ráda. Motorový vůz řady 801 (Hurvínek) je čistá mechanika, bez elektroniky, bez počítače,

což už dneska začíná být celkem vzácností. A navíc trať vede krásnou přírodou Lednicko-valtického areálu,“ dodává s tím, že rychlost na této trati je sice ve srovnání s koridorem nízká, ale strojvedoucí si mohou jízdu spolu s cestujícími „vychutnat“. „Je to prostě něco jiného, než jet stošedesátkou po koridorové trati.“

Běžný provoz na trati do Lednice byl ukončen počátkem devadesátých let minulého století, od té doby je zde zachován pouze rekreační víkendový a sváteční provoz v letní sezoně (i díky atraktivitě Lednicko-valtického areálu; celá lokalita je zařazena v seznamu památek UNESCO). „Jako strojvedoucí jezdím na osobních vlacích na ramenech Břeclav – Brno – Tišnov, Břeclav – Přerov, Břeclav – Znojmo, Břeclav – Kúty, Šakvice – Hustopeče u Brna a také velmi rád, v letní sezoně, i na trati Břeclav – Lednice,“ vypráví Stanislav Holáčik.

Z mezilehlých stanic a zastávek na trati je podle Stanislava Holáčika nejvíce využívána stanice Poštorná, kterou používají hlavně místní obyvatelé s dětmi, a pak také zastávka Lednice

rybníky, ze které je možné se vydat hned několika směry po turistických stezkách Lednicko-valtického areálu.

Člověka při pohledu na vlak jedoucí nad hladinou rybníka napadne, zda voda tady nepůsobí železniční problémy. „Pokud je mně známo, tak zastávka Lednice rybníky, která leží mezi Prostředním a Mlýnským rybníkem, vodou nikdy ohrožena nebyla. Soustavu lednických rybníků tvoří pět rybníků, které jsou vzájemně regulovatelné,“ vysvětluje Stanislav Holáčik. Národní přírodní rezervace Lednické rybníky byla vyhlášena v roce 1953. Kromě pravidelných sezonních vlaků je trať sporadicky využívána také na objednávkou cestovních kanceláří nebo filmářů. „Ti nejvíce využívají historický motoráček. Parní jízdy zase lákají rodiče a prarodiče s dětmi, pro které je jízda velkým a někdy i prvním zážitkem spojeným s jízdou ve vlaku. S parní lokomotivou pak v rámci Lednického parního léta jezdí naši kolegové z Brna,“ uzavírá.

Michael Mareš



Dolenice, zastávka hrůzy.

Soutěž o nejkrásnější nádraží: Dolenice to letos asi nevyhrají!

Je něco takového na české železnici vůbec možné? Klád jsem si otázku při pohledu na objekt zastávky Dolenice na trati 244 Hrušovany nad Jevišovkou – Brno. To, že jsou v Česku vlakové zastávky a stanice, které jsou – řečeno kulturně – morálně opožděné, ví snad každý, že se mezi nimi najdou i zastávky velmi zdevastované, to také, ale zastávka Dolenice je jaksí mimo všechny tyto kategorie. Při svých letních cestách po republice jsem viděl mnoho železničních stanic a zastávek, od těch udržovaných až po ty neudržované, ale žádná z nich nebyla tak zpusťlá jako právě zastávka Dolenice.

Na druhou stranu musím jako protiklad zmínit Lanškroun, ten je oproti Dolenicím parádní! Neutším, kdo a kdy budovu opravil, ale je to lahůdka. Malá stanička na okraji Lanškrouna, „svítí“ do daleka novou fasádou. Už jen samotný vchod k osobní pokladně láká k jízdě vlakem.

Od 1. 8. 2016 patří veškerá nádraží a stanice pod správu SŽDC, tak mě zajímalo, jak například s Dolenicemi SŽDC naloží. Co s tím? ptám se

Marka Illiaše z tiskového oddělení SŽDC. „Za pochvalu opravených budov děkujeme. Rádi bychom v tomto trendu pokračovali i nadále, protože na rozdíl od ČD budeme moci na opravy budov čerpat peníze z operačních fondů EU,“ odpověděl s tím, že i dolenická zastávka se dočká opravy: „V zastávce Dolenice bude toto pondělí zahájena nákladná oprava budovy,“ sdělil 1. 8. 2016 Obzoru. Tak snad se tak stalo.

Letos na podzim proběhne jubilejní desátý ročník úspěšné soutěže O nejkrásnější nádraží České republiky. Soutěž pořádá Asociace Entente Florale CZ – Souznění ve spolupráci s ŽelPage, Plzeňskou dráhou a Mikroregionem Konstantinolažeňsko. Až do 9. 9. 2016 můžete posílat (nejkrásnejsina@nejnadrazi.cz) své nominace. „V současnosti evidujeme asi 30 přihlášek, ze kterých budeme vybírat 10 finalistů,“ uvedl za pořádající organizace Zdeněk Michl. „Přihlášená nádraží nezveřejňujeme, pokud nejsou mezi vybranými finalisty,“ dodal s tím, že následovat bude hlasování veřejnosti (do 10. 10. 2016); slavnostní vyhlášení soutěže proběhne v pátek 11. 11. 2016 v Senátu.

V devíti předchozích ročnících zvítězily Ostroměť (2007), Trutnov (2008), Zahradky v České Lípě (2009), Choceň (2010), Uherské Hradiště (2011), Opava východ (2012), Rynoltice (2013), Brno – Chřtice (2014); na prvním místě ankety pro rok 2015 se umístilo vlakové nádraží v Novém Jičíně Město. Titul pohádkového nádraží získalo pak mininádražičko Kateřina v úseku Český Brod – Praha jezdí v patnáctiminutovém intervalu. Dnes už se lidé nemusejí dívat na jízdní řád, vědí, že když přijdou na

Michael Mareš



Budova žst. Lanškroun svítí novou fasádou.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Železnice je pro nás základem regionální dopravy, autobusová doprava by měla být jen jako doplněk železnice.“

Hovoříme s Ing. MILOŠEM PETEROU, hejtmanem Středočeského kraje (ČSSD)

Blíží se konec platnosti memoranda z roku 2009 a některé kraje již začínají uvažovat o výběrových řízeních na obsluhu regionálních tratí. Jaký postup zvolí Středočeský kraj? Uvažujete o výběrovém řízení nebo preferujete přímé zadání?

Středočeský kraj má s Českými drahami uzavřenou dlouhodobou smlouvu na poskytování regionální železniční dopravy; my jako kraj platíme dvě třetiny a třetinu platí stát. Tato smlouva pochopitelně běží dál a zatím na tom nehodláme nic měnit, protože jsme se spoluprací s Českými drahami spokojeni. Zároveň jsme i deklarovali zájem v této spolupráci pokračovat. V úředním zastání Evropské komise jsme už oznámili zakázku a rádi bychom oslovili přímo zájemce o tuto službu. Pokud vím, tak jak na radě kraje, tak i ve výboru dopravy převládá názor, že bychom měli pokračovat ve spolupráci s Českými drahami a že by České dráhy měly být opět osloveny. Samozřejmě čekáme, jak se k tomu postaví stát a zda bude pokračovat spolupráce se státem ve financování regionální železniční dopravy v poměru dvě ku jedné. My jsme dokonce akceptovali i rozhodnutí státu snížit podporu z 33 na 30,60 %.

Chtěl bych v této souvislosti připomenout, že my, jako Středočeský kraj, jsme nezrušili žádný spoj ČD na území Středočeského kraje. Spíše jsme měli zájem nasmlouvat rozšíření služeb, čehož je dneska zářným příkladem regionální doprava na trase Kolín – Praha, kde vlaky v úseku Český Brod – Praha jezdí v patnáctiminutovém intervalu. Dnes už se lidé nemusejí dívat na jízdní řád, vědí, že když přijdou na



nádraží, že jim vlak určitě pojedje. Rozšiřovali jsme dopravu i na Milovicku, v sobotu a v neděli jezdí vlaky v půlhodinových intervalech do Prahy. Takže spíše máme tendenci regionální železniční regionální dopravu rozšiřovat. Za poslední čtyři roky jsme navýšili rozsah dopravy cca o 10 %. Z hlediska regionální dopravy mohu konstatovat, že železnice je pro nás základem regionální dopravy a autobusová doprava by měla být pouze doplňkem železnice. Chceme využít toho, že na území Středočeského kraje máme nejužší síť železničního svršku u nás.

Smlouva s Českými drahami skončí v roce 2019. Některé kraje již vyslaly signál, že tyto smlouvy o pět let prodlouží. Jak se k tomu stavíte vy?

Jsem připraven, když to legislativa dovolí, začít regionální železniční dopravu soutěžit, ale raději bychom dali přednost přímému zadání Českým drahami i v dalším období. Chceme jít cestou přímého zadání, proto už oznámení visí na většince Evropské komise. Pak můžeme dva měsíce před termínem říct, že to zadáme přímo Českým draham. Dokonce dneska máme shodu s Prahou, že bychom to chtěli soutěžit jako jeden celek, tzn., že by se regionální doprava, jak ta železniční tak i ta autobusová, mohly soutěžit v rámci Středočeského kraje a Prahy jako jeden celek a na tom nyní intenzivně pracujeme. Ale hlavně teď čekáme na rozhodnutí státu a potažmo ministerstva dopravy, jestli přistoupí na spolupráci a i nadále bude platit jednu třetinu nákladů na regionální dopravu.

Hodně se v posledních dnech diskutuje o tzv. půjčovně vlaků. Jak se jako Středočeský kraj stavíte k této záležitosti? Některé kraje signalizovaly, že by systém státní půjčovny vlaků rády vyzkoušely.

K půjčovně vlaků jsme se zatím vyjadřovali velmi skepticky. Domníváme se, a myslím si, že jsme byli jedni z mála, kteří byli proti půjčovně vlaků, že v případě, že nám bude deklarováno, že České dráhy budou pokračovat v zajišťování regionální dopravy, tak by podle nás bylo smysluplné, aby ta dotace šla přímo přes České dráhy. My jako Středočeský kraj půjčovny vlaků nepodporujeme.

(Pokračování na straně 2)

„Železnice je pro nás základem regionální dopravy, autobusová doprava by měla být jen jako doplněk železnice.“

(Pokračování ze str. 1)

Ano, za určitých okolností jsme schopni vlaky sami soutěžit a potom se domluvit s přepravcem, ale to asi v našem případě nehrozí. Oproti jiným krajům jsme na tom z hlediska moderních železničních souprav velmi dobře, hodně se tady v minulých letech zainvestovalo a myslím si, že komfort je na středočeských vlacích pro cestující už nyní zajištěn. Pro nás by nejlepší variantou bylo, kdyby si regionální dopravu vysoutěžily České dráhy a dál ji pro nás zajišťovaly.

V minulosti, když jsme se spolu bavili o financování železniční dopravy ve Středočeském kraji, tak jste uvedli, že ročně do regionální železniční dopravy dáváte přes miliardru korun. Je ta částka stále aktuální?

V současné době jde na regionální dopravu 1,106 mld. korun. Během roku se ale ještě podle potřeby snažíme některé spoje, zejména v okolí Prahy, navýšit. Spolu s tím tedy i tato částka mírně naroste, řádově v jednotkách miliónů korun.

Další věcí, v médiích často skloňovanou a i cestujícími mnohdy kritizovanou, jsou hračkové krajky, které jsou umělými překážkami na cestách za prací, za zábavou.

Ano, to je skutečně velký problém, který se děje hlavně tam, kde kraje v minulosti redukovaly regionální dopravu, ale to není náš případ. My jsme to nedělali, takže ten problém nemáme, ale vím, že jistě problémy byly s Plzeňským krajem, kde došlo k rozvázání přípojů. Na území Středočeského kraje jsme žádné vlaky nerušili, takže tento problém se nás netýká, a nebo týká, ale jen okrajově, velmi málo.

Vraťte se ještě k nově připravovaným zastávkám. Pokud vím, tak se ve Středočeském kraji chystají letos tři: Neratovice sidištilské, Neratovice-Mlékojedy a Dobruška Amazon. Ostatně nové vlakové zastávky, to je trend, který vy osobně prosazujete, aby obyvatelé satelitních měst i rozvíjejících se obcí v okolí Prahy měli snadnější přístup do hlavního města, do práce, za zábavou...

V okolí Prahy došlo v posledních letech k obrovskému nárůstu počtu obyvatel, kteří dojíždějí do Prahy do práce. Myslím si, že všechny způsoby hromadné dopravy jsou lepší než individuální automobilová doprava. Právě nyní bojujeme s Prahou 5 i Prahou 6, které na svém území budují rezidenční zóny, které ztíží parkování dojíždějícím (Středočeská radní kritizují parkovací zóny v Praze 5 a 6, protože postihnou

Středočechy dojíždějící autem do metropole. Středočeská radní žádají odložení této změny do doby, než budou vybudována záchytná parkoviště, poznámka autora). Jednou z možností, jak se tomuto bránit, jsou nové železniční zastávky v blízkosti nových sídel na okraji Prahy.

Teď se momentálně zabýváme projektem vlakové tratě Praha – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav. Pro tento projekt jsme od SFDI dostali zelenou. Brandýs nad Labem – Stará Boleslav by mělo být první město, kam by vlaková trať jezdila, jakýsi předvoj páteřního koridoru, je to ale běh na dlouhou trať.

Chceme ale také budovat zastávky kolem Prahy, kde je teď velký hlad po veřejné dopravě, zejména po páteřní železnici, v tom je naše budoucnost.

Mimochoodem, prý se také intenzivně zabýváte možností propojit Milovice s tratí Nymburk – Mladá Boleslav?

Co se týká budování nových tras, tak intenzivně jednáme se SŽDC o výstavbě tzv. Všejanské spojky, železniční trati z Milovic do Všejan, kde se v současnosti rekonstruuje železniční svršek na trati Mladá Boleslav – Nymburk. Potom by se radikálně zjednodušila a zrychlila doprava z Prahy do Mladé Boleslavi, která by mohla jít právě přes Všejanskou spojkou. Myslíme, že by to pomohlo jak železničářům, tak všem cestujícím. Podalo se nám přesvědčit MDČR, aby znovu zadalo ekonomické zhodnocení studie páteřního koridoru i s etapou Všejanské spojky, která by ale mohla být stavěna jako samostatná etapa, což je pro nás nesmírně důležité.

Jste jedním z jedenácti hejtmánů ČSSD, kteří budou na začátku října obhajovat svůj post. S čím půjdete do boje, co můžete železničářům slíbit, aby vás volili?

Chtěl bych navázat na dobrou čtyřletou spolupráci jak s ČD, tak i SŽDC. V uplynulých čtyřech letech jsme s oběma institucemi vedli velmi konstruktivní diskusi a vyřešili nejrůznější problémy jak na území Prahy, tak i Středočeského kraje, hlavně v železniční dopravě. Jak Praha, tak i Středočeský kraj, jsou dvěma největšími kraji v republice. Žije v nich čtvrtina obyvatel ČR a bez spolupráce s Českými drahami si železniční dopravu nedokážou představit. Proto bychom chtěli, i v součinnosti s Prahou, prodloužit spolupráci s Českými drahami i na další období. Středočeská radní si zajištění dobré dopravní obslužnosti a mobility určitě zaslouží.

Michael Mareš



Mezinárodní vlak z Varšavy do Prahy zastavuje u uzavřené nádražní budovy v železniční stanici Chalupki.

NAVŠTÍVILI JSME

Chalupki

Železniční stanice Chalupki leží na polském území, jen pár kilometrů od Bohumína. Koleje do Chalupek vedou buď z Bohumína – Vrbské (to pro vlaky do Ostravy) nebo přímo do „hlavního“ bohumínské nádraží (pro vlaky ze směru Karviná, Český Těšín). Převážná většina vlaků, které v obou směrech jezdí mezi Bohumínem a Chalupkami, jsou vlaky nákladní. Vedle dopravce ČD Cargo zde jezdí i vlaky jiných dopravců (např. AWT, ÖBB Cargo či DB Schenker).

V Chalupkách jsou vlaky ČD Cargo zpracovávají agenti pohraniční přechodové stanice (PPS), zaměstnanci profesí vozniř, referent dopravy a přepravy a další personál již ve stanici několik let nejsou. „Nákladní vlaky jezdí takzvaně na přepravní a technickou důvěru, což v praxi znamená, že za řádný stav přebíraného vlaku odpovídá polská strana. Stejně je to i v opačném směru, kdy vlaky do Polska kontrolují zase naši zaměstnanci,“ říká vedoucí provozního pracoviště ČD Cargo v Bohumíně Ing. Martin Monsport. Slova svého vedoucího doplňuje jeho podřízená, agentka PPS Elen Paulyová: „Každou směnu zde zpracujeme pět až šest vlaků v každém směru, což znamená zadání příslušných dat do informačních systémů, práci s účetními doklady, vedení evidence a další práce,“ vyčítává.

S polskými kolegy a dispečery komunikují agenti PPS polsky. Zde v pohraničí to není žádný problém. „Téměř v každé rodině se

mluví polsky i česky a také ještě zdejším nářečím,“ vysvětluje Elen Paulyová.

Kromě nákladní dopravy jezdí přes Chalupki v obou směrech i mezinárodní vlaky z Varšavy do Prahy a také osobní regionální vlaky, z nichž některé zajišťují i do Bohumína. Přijímací budova z reálných cíhelných je však uzavřena, cestující čekají na vlak venku pod širým nebem. „Dříve tu byla otevřená pokladna, čekárna i vestibul, ale již hezkých pár let to není pravda,“ konstatuje Martin Monsport.

Chalupki prošly v poslední době rekonstrukcí kolejí, opravena byla i trať směrem do polského vnitrozemí. Na nádraží na to upozorňuje velká tabule s údaji o poskytnutých dotacích z fondů Evropské unie. Budova železniční stanice však zůstává zavřená.

Pokud se týká železniční historie Chalupek, vlaky mezi oběma městy (Bohumín a tehdy pruský Annaberg) začaly jezdit v roce 1848, ale ještě celý rok trvalo, než byl dostavěn most přes pohraniční řeku Odru. Do té doby byla přeprava přes řeku zajišťována pramicemi, do nichž museli cestující přestupovat.

Most přes Odru má ostatně velice pohnutou historii – v roce 1866, v době prusko-rakouské války, byl vyhozen do povětří pruskými vojsky, v roce 1939 ho zničila polská armáda a v roce 1945 opět vyletěl do vzduchu při útupu nacistické armády před Rudou armádou. V roce 1997 pak most utrpěl těžké poškození v důsledku katastrofálních povodní.

Miroslav Čáslavský



Agentka pohraniční přechodové stanice Elen Paulyová při zadávání dat do informačního systému.

ZE SVĚTA

Situace železniční nákladní dopravy v EU

Evropský kontrolní úřad zveřejnil zvláštní zprávu k neuspokojivé situaci železniční nákladní dopravy v EU. V ní se mimo jiné uvádí, že podíl železniční nákladní dopravy se v letech 2000 – 2013 zvýšil pouze v deseti zemích, státy střední a východní Evropy k nim ale nepatřily, tam se podíl železnice neustále snižuje. V této souvislosti je zmínka především o Česku a Polsku a jako příčina je uvedena nedostatečná infrastruktura a vysoké poplatky za používání dopravní cesty. Rovněž je v obou zemích zmíněn negativní vliv příliš vysokých finančních prostředků do silniční dopravy ze strany EU. Podíl železnice na celkovém objemu nákladní dopravy EU se v těchto letech snížil z 19,7 % na 17,8%. Jedním z důvodů odklonu přepravy nákladů od železnice je nízká průměrná rychlost, která činí na mnoha mezinárodních tratích pouhých 18 km/h.

Jako pozitivní příklad je zmínováno Švýcarsko, kde se podíl železnice v letech 2000 – 2013 zvýšil ze 40 na 48 %, v tranzitní dopravě ještě podstatně více. Podobně je na tom i Rakousko. Jako důvody jsou zmíněna různá regulační opatření, poplatky za přepravu těžkých nákladů po silnici nebo subvencování kombinované přepravy a investice do infrastruktury.

Na závěr této zprávy experti Evropského kontrolního úřadu uvádějí, že pokud chce EU svých dopravních politikových cílů dosáhnout, musí se doprava nákladů po železnici ekonomicky podstatně zatraktivnit.

J. Zajíček

Zdroj: Eisenbahn-revue 7/2016

Spolkový plán: Saské dálkové tratě dostanou přednost

Spolkový ministr dopravy Alexander Dobrindt několikrát zdůraznil prioritou pro železniční tratě Lipsko – Saská Kamenice, Drážďany – Zhořelec a Drážďany – Praha, které jsou součástí Spolkového dopravního plánu (BVWP) 2030. Je to pozitivní signál pro Sasko. Politici v Sasku, tak jsou rádi, že tím dojde i k rozvoji Saská, když doposud nebylo jasné, zda tyto tratě budou vybudovány nebo ne.

Z Transportweb, 15. 7. 2016, zpracoval -sh-

DB dohodla spolupráci s Gruzínskou železnici

V Tbilisi byla v rámci cesty ministra zahraničí SRN uzavřena dohoda o spolupráci (Memorandum of Understanding) mezi Deutsche Bahn (DB) a Gruzínskými železnicemi. Dohoda je uzavřena na 5 let a týká se mezinárodní železniční dopravy a poradenství.

DB chce společně s Gruzínskými železnicemi vytvořit přímé spojení Číny přes Střední Asii a Gruzii do Evropy. DB už za tím účelem uskutecnila příslušná jednání s Čínskými železnicemi (China Railways). Čína přitom zmínila iniciativu „One Belt – One Road“, která se týká celé sítě spojení a dotýká se 65 zemí.

Kromě toho DB plánuje s Gruzínskými železnicemi rozvíjet spojení do Iránu s perspektivou prodloužení do Indie. DB již dnes rozvíjí

VŠIMLI JSME SI

● **ČESKÉ DRÁHY** vyhlásily dvě veřejné zakázky na úpravu a modernizaci vozů speciální stavby. Z devíti klasických restauračních vozů vzniknou kombinované vozy 1. třídy s bistroem a obnovou interiéru projde také devět lůžkových vozů. Při úpravě interiéru restauračních vozů bude v místech současné jídelny zřízen velkoprostorový oddíl s 22 místy 1. třídy. Vůz bude vybaven elektronickým audiovizuálním informačním systémem včetně elektronického označení rezervací. Cestující budou mít k dispozici také elektrické zásuvky 230 V pro napájení přenosné elektroniky a Wi-Fi připojení k internetu. U lůžkových vozů projde obnovou obložení stěn, lůžka, okenní rolety, renovováno bude WC a sprcha, u oddílů 8 a 9 a také 10 a 11 budou vytvořeny nové stěny s možností vytvořit průchod a cestujícím nabídnout větší rodinný oddíl až pro 6 osob. Celkovou přestavbou projde „umyvadlový koutek“ v každém oddíle cestujících. V celém voze budou dosazeny také nové koberce a zlepšeno odhlučnění. V oddíle průvodce bude instalována nová lednice a mikrovlnná trouba, což umožní doplnit servis nabízený cestujícím na palubě lůžkového vozu.



● **K DROBNÉ NEHODĚ** došlo 12. srpna na hlavním nádraží Praze. Řidič manipulačního vozíku, používaného na velkých nádražích k zásobování vlaků, byl kvůli nepozornosti řidiče sražen a poté ještě asi 15 metrů tlačěn po kolejích. Vozík se následně zaklínil mezi kolejnicemi a musel být přivolaní drážní hasiči. Nikomu se naštěstí nic nestalo.



● **V PODLEŠÍ** bývala ještě do minulého roku nádražní budova, v níž kdysi sloužili výpravčí. Dnes už byste tady budovu marně hledali. Nádraží Podlesí bylo vloni sneseno a nahrazeno unifikovanou plechovou zastávkou. V minulém roce zde také byla po osmi letech, kdy byla zavřena jak trať, tak i budovy, opět objednaná doprava.

● **JINDŘICHOVICE** pod Smrkem nechtějí přijít o železniční spojení. Nádraží je totiž daleko od vesnice a železnice zaznamenává pokles cestujících. Jak uvedl 24. 8. Liberecký deník, starosta Jindřichovic přišel s návrhem na zřízení nové vlakové zastávky v centru obce, kterou by obec financovala z vlastních peněz. Nová zastávka by měla název U Dubu, stejně jako blízký penzion. Dalším požadavkem je změna názvu zastávky Srbská před vjezdem do Jindřichovic. Schůzka se zástupci Libereckého kraje k požadavkům obce se již plánuje, aby se změny promítly už do nových jízdních řádů od 11. prosince. Na polské straně přitom neutechají ani myšlenky na obnovení tratě z Jindřichovic do Pobjedny, tak jak to bylo před válkou. Podle starosty spíš ale přichází v úvahou v místě bývalé dráhy zřízení cyklostezky či in-line dráhy.

PŘEDSTAVUJEME

Aleš Palko: „Stresy z práce odbourávám sportem.“

Na železnici se Aleš Palko dostal víceméně náhodou, poté, co mu osud nepřál studovat na vysoké škole. „Na dráze jsem začal v roce 1990 úplně od píky – jako manipulační dělník, pak řidič, ještérkář, skladník, signalista,



výpravčí, správce počítačové sítě a v současné době regionální dispečer – všechna zaměstnání jsem prožil v Brně, poslední dvě 12 let a 9 let,“ vypočítává Aleš Palko své působení u Českých drah.

Jeho současné zaměstnání je provozní dispečer na odboru 11 Českých drah, nemá to však co dělat s vlastním řízením provozu vlaků. Jako regionální dispečer řeší problémy, týkající se osobní dopravy na území celé Moravy. „Jsem ve spojení s vlakovými četami Českých drah, reagují na mimořádnosti v případě zpoždění, nepořádku ve vlacích, náhradní autobusové dopravy při mimořádnostech, poruchách osobních vlakových souprav, řeším i záležitosti, týkající se občerstvení při mimořádných teplotách a další podobné záležitosti,“ vypočítává Aleš Palko ve zkratce náplň své práce, při níž spolupracuje s vlakvedoucími a strojvedoucími. „Fyzicky náročná práce to není, ale psychické zatížení bývá značné.“

Možná i z tohoto důvodu holdují sportu, při kterém si rád vyčistím hlavu a odbourám stresy z práce,“ dodává.

A právě sportem je Aleš Palko znám mezi železničáři, především témi sportovně založenými. Pravidelně se umísťuje na předních místech v závodech v běhu, cyklistice (MTB i silnice), či běžeckém lyžování. „Sportuji už odmala, moje maminka byla učitelkou tělocviku, takže to vlastně ani jinak nešlo,“ říká 45letý štíhlý muž, rodák z Rosic u Brna, který od dětství vyzkoušel několik druhů sportů, až nakonec „zakotvil“ u běhu – a to včetně těch nejnáročnějších běžeckých disciplín (horské běhy, Skyrace, Skyrun, Skyultra) v délkách 25 – 100 km.

Právě horské běhy ho v posledních letech zcela pohltily. Běhá v horských terénech Beskyd, Jeseníků, jakož i Alp, často i po ledovcích. Za svůj největší úspěch v železničářských soutěžích považuje páté místo v maratónu na mezinárodním mistrovství světa železničářů USIC v roce 2014 a snad nejvíc si cení 26. místo na mistrovství Evropy v roce 2015 v náročném horském ultramaratónu (Skyultra) na 65 km, kde běžel v dresu České republiky. „Na startu nás bylo 350, konkurence byla obrovská – počítal jsem, že skončím tak na padesátém místě, v cíli jsem ani nemohl uvěřit svému umístění!“ říká ke svému výkonu.

Na jeho kontě je celá řada skvělých časů, o jeho vztahu ke sportu a k běhání svědčí také webové stránky, například <http://www.svetbehu.cz/bezec-tydne/26433-ales-palko/>, nebo <http://skyrunning.cz/2015/07/16/ukol-znel-jasne-neudelat-ostudu/>. Stojí za to si je přečíst.

A jeho osobní rekordy? „Maratón jsem uběhl za 2:37:50 h, půlmaratón za 1:12:26 h, 10 km za 0:32:27 h a 5 km za 0:15:49 h,“ přibližuje svoje běžecké výkony Aleš Palko. V poslední době ho poněkud trápilo zranění, musel kvůli tomu odřeknout několik závodů, což ho dost mrzí, ale věří, že se opět dostane do plné formy. Když nemůže běžet, jezdí na kole, jeho poslední výsledek na mistrovství železničářů v závodech na horských kolech bylo třetí místo ve své kategorii.

Miroslav Čáslavský

Obzor č. 33 – 20. 8. 1991

Obzor č. 34 – 27. 8. 1991

Jak jsme uvedli v minulém čísle, Obzor č. 32 sice sliboval otisknout přijaté dohody s ústředním ředitelem ČSD ohledně růstu mezd na železnici, avšak v čísle 33 takovou informaci nenačítáme. V rubrice „Co se děje v ústředí“, se dočítáme jen to, že kolektivní jednání ohledně výše a způsobu rozdělení nárůstu mezd bude dále pokračovat. Došlo však alespoň k dohodě ohledně odstupného při ztrátě zaměstnání, délky pracovní doby (36hodinová pracovní doba u dalších profesí kromě strojvedoucích) a prodloužení dovolené o 1 týden u vybraných profesí v nepřetržitém pracovním poměru. Nasmlouvané úpravy jsou zahrnuty ve změně kolektivní smlouvy č. 2, která je v Obzoru otištěna.

Na stránkách Obzoru najdeme i úvahy o právě projednávané výši minimální mzdy. Tato jednání byla vedena Československou konfederací odborových svazů (již bylo OSZ v té době členem) s vládou ČSFR. Ve hře byly dvě alternativy – 2000 a 2200 Kč.

Pod titulkem „Jak bude vypadat s. o. ČSD“ najdeme krátkou zprávu o jednání pracovní komise ministerstva dopravy, které se zabývalo otázkami restrukturalizace ČSD. Jednáni se zúčastnili i zástupci OSZ. Nezávisle na tomto jednání se restrukturalizaci zabývala americká firma Arthur D. Little. „Činnostlé skupiny ústředí bedlivě sleduje, neboť závěry jejich studií mohou mít důsledky v oblasti zaměstnanosti na železnici,“ uvádí se v článku.

O tom, že i na železnici se začaly stále více prosazovat tendence jejímu rozdělení na českou a slovenskou část, se dočítáme ve vyjádření ministra dopravy Jiřího Nezvala na brífinku Občanského hnutí. Ministr uvedl, že kompetence mezi federací a republikami byly uzavřeny, nebyla však dořešena jediná otázka – otázka železniční dopravy. Zatímco česká a federální vláda zastávaly názor, že železnice má zůstat pohromadě, slovenská reprezentace preferovala oddělení. „Na Slovensku bylo zřízeno ministerstvo dopravy a spojů. Pokud bylo zřízeno proto, aby kompetence byly pod jednou střechou, pak je to v pořádku. Pokud bylo zřízeno jako základ budoucího rozdělení dopravní a spojové infrastruktury, pak je to krok velice chybný,“ uvedl ministr dopravy.

„Ústřední ředitel s. o. ČSD odvolán z funkce“ – krátká zpráva na první straně informuje o tom, že rozhodnutím federálního ministra dopravy Jiřího Nezvala byl dne 20. 8. 1991 odvolán z funkce ústřední ředitel ČSD Ivo Malina. Ministr dopravy zdůvodnil toto rozhodnutí neuspokojivým stavem ČSD a nedostatky v koncepci restrukturalizace.

Nespokojenost odvětví 11 (doprava a přeprava) s úpravou pracovní doby, kterou přinesla změna kolektivní smlouvy č. 2, vyjádřilo prohlášením Oblastní rady sekce služby 11 Pražské oblasti, která tuto změnu projednala a odmítla ji, protože by podle jejího názoru zpochybnila realizaci 36hodinové pracovní doby u služby 11.

V rubrice „Co se děje v ústředí“ je uveřejněna mimo jiné informace z jednání sekce železničního opravárenství z 13. 8. 1991, které podpořilo předběžnou studii americké firmy A. D. Little o restrukturalizaci ČSD v oblasti týkající se železničního opravárenství a zaměstnanosti.

Článek „Je železniční doprava perspektivní?“ na 1. straně shrnuje argumenty na podporu železniční dopravy. Upozorňuje na to, že železniční doprava zaznamenala po roce 1992 vzestup a má šanci se dále prosadit, což potvrdilo i jednání ministrů dopravy Evropského společenství. „Na jednání ministrů bylo dosaženo politické dohody a vyjasněna koncepce železniční dopravy, která si vyžadá sjednocení řady technických podmínek a nezbytné investice. Ve světě je tedy rozhodnuto, v ČSFR doposud plně ne,“ konstatuje autor.

Zajímavostí je i článek řešící problematiku „režijního uhlí“ pro zaměstnance železnic. V souvislosti se zdražením uhlí od 1. 5. 1991 se totiž objevily v Uhelných skladech problémy například v kvalitě dodávaného uhlí. Podnik Uhelné sklady se v té době rozpadal a železniční řád měl možnost objednat uhlí za režijní cenu u soukromníků.

Na str. 3 najdeme informaci o podpisu společné dohody mezi ČSD a ÖBB o zvyšování úrovně cestování do roku 1995. Podle dohody se má modernizovat 230 km tratí, což má mimo jiné umožnit zkrácení jízdní doby mezi Prahou a Vídní na 3,5 až 4 hodiny.

Zdeňka Sládková

Na trati z Bludova do Jeseníku probíhají práce na čtyřech stavbách

Po loňském fiasku, kdy plánovaná oprava tratě mezi stanicemi Hanušovice a Lipová Lázně nebyla vůbec zahájena, bylo vypsané nové výběrové řízení, v němž s nejuvhodnější nabídkou zvíťazila stavební společnost OHL ZS Brno se subdodavateli IDS Olomouc, Tomi Remont a Signalprojekt. Právě subdodavatele se loňskému vítězi výběrového řízení (firma Klement, a. s.) nepodařilo vůbec zajistit, takže výluka tratě byla v roce 2015 prakticky zbytečná, což mimo jiné odsoudil starostové zdejších obcí i jejich obyvatelé.

Opravné práce na 36 km dlouhém tratovém úseku mezi Hanušovicemi a Jeseníkem byly zahájeny 1. června 2016 a měly být ukončeny 9. prosince 2016, respektive 1. března 2017. Již

od 14. dubna 2016 je ale na celé trati zavedena náhradní autobusová doprava, vzhledem k výlukám na ostatních úsecích této tratě. Podle vyjádření tiskového mluvčího SŽDC Marka Illiaše se stavba drží schváleného harmonogramu.

Souběžně s rekonstrukcí tratě mezi stanicemi Hanušovice a Lipová Lázně a revitalizací tratě Hanušovice – Bludov (kterou provádí firma Eurovia), probíhá také rekonstrukce železniční stanice Hanušovice (Eurovia) a rekonstrukce železniční stanice Jeseník (Signalbau).

Investorem všech zmíněných staveb je SŽDC, stavební správa východ (prostřednictvím státního fondu dopravní infrastruktury), přičemž je požádáno o příspěvek z Fondu soudržnosti EU.

–čas–

PRÁVNÍ PORADNA

Problematika presumce nevinny z pohledu trestněprávního a pracovněprávního (1/2)

V této první části bude charakterizována problematika presumce nevinny teoreticky z pohledu trestněprávního a pracovněprávního. Druhá část se bude podrobněji zabývat presumcí nevinny z pohledu zákoníku práce.

Presumpce nevinny je princip, podle kterého je na účastníkatrestněprávního řízení v různých fázích řízení (podezřelého, obviněného, obžalovaného) nahlíženo jako na nevinného, dokud není pravomocným rozsudkem soudu rozhodnuto o opaku. Je to jeden z principů právního státu a výkonu soudnictví. Odpovědnost za dokazování viny leží na žalobcích (státní zástupce), žalovaný nemusí dokazovat svou nevinu.

Presumpce nevinny je uvedena v článku 40 odst. 2 Listiny základních práv a svobod¹ v hlavě páté: „Právo na soudní a jinou právní ochranu. Každý, proti němuž je vedeno trestní řízení, je považován za nevinného, pokud pravomocným odsuzujícím rozsudkem soudu nebyla jeho vina vyslovena.“

Pro dokazování v trestním řízení ze zásady presumce nevinny vyplývá, že **vina musí být obviněnému prokázána zákonnými prostředky, obviněný není povinen dokazovat svoji nevinu**. Vina musí být obviněnému prokázána bezpečně. Jestliže po provedení všech dostupných důkazů zůstanou pochybnosti o vině obviněného a nepodaří-li se tyto pochybnosti rozptýlit dalším prováděním reálné dostupných důkazů, vynesou soud vždy definitivní rozhodnutí, a to zprošťující rozsudek.

Procesním důsledkem toho, že obviněný nemusí dokazovat nevinu je pravidlo, že pochybnost prospívá obviněnému – pravidlo *in dubio pro reo*. Pochybnosti se musí týkat otázek skutkových, nikoliv právních.

Presumpce nevinny jako pravidlo při zacházení s obviněným se projevuje v tom, že **orgány činné v trestním řízení jsou povinné postupovat vůči obviněnému nestranně a nezaujatě**. Při volbě prostředků a postupů nutných ke splnění účelu trestního řízení musí orgány činné v trestním řízení obviněnému ukládat jen ta omezení, která jsou nezbytná k úspěšnému provedení trest-

ního řízení a nejméně zatěžují obviněného.

V **pracovním právu** obecně platí, že každý zaměstnanec je povinen nahradit pouze škodu, kterou zavini. Tuto vinu mu přitom zaměstnavatel musí prokázat (zaměstnanec je nevinen, dokud mu zaměstnavatel neprokáže opak).

Povinnost zaměstnavatele nahradit škodu vzniklou zaměstnanci je vždy objektivní, bez ohledu na zavinení, i bez ohledu na skutečnost, zda škodu zaměstnanec způsobil sám zaměstnavatel. Povinnost zaměstnance nahradit škodu je vždy subjektivní.

Podle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších právních předpisů (dále jen ZP) je zaměstnavatel povinen svým zaměstnancům zajišťovat takové pracovní podmínky, aby mohli řádně plnit své pracovní úkoly bez ohrožení zdraví a majetku, a zjistit-li závady, je povinen učinit opatření k jejich odstranění. Zároveň je povinen soustavně kontrolovat, zda zaměstnanci plní své pracovní úkoly tak, aby nedocházelo ke škodám. Pokud své zákonné povinnosti v této oblasti zaměstnavatel prokazatelně neplní, může to být důvodem pro omezení povinnosti zaměstnance k náhradě způsobené škody.

Presumpce viny zaměstnance platí pouze v případech, kdy zaměstnanec podepíše „dohodu o odpovědnosti k ochraně hodnot svěřených zaměstnanci k vyúčtování“ nebo „dohodu o odpovědnosti za ztrátu svěřených věcí“. Pro podepsání uvedených dohod jsou v ZP stanoveny i určité podmínky, které musí být splněny, jinak se zaměstnanec povinnosti nahradit škodu buď zbaví zcela, nebo zčásti. Důkazní břemeno nese zaměstnanec.

Mikuláš Hubický,

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

¹ zákon č. 2/1993 Sb., usnesení o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součástí ústavního pořádku ČR, ve znění pozdějších předpisů (dále jen LZPS).

NÁZORY

Kraje a sestavování jízdních řádů

Krajské uspořádání (od roku 2004) a jeho vliv na sestavování jízdních řádů je v některých krajích katastrofou. Dle mého názoru je nejhorší situace na rozhraní čtyř krajů v oblasti západně od Rakovníka.

Naše nejdelší lokální trať Rakovník – Blatno u Jesenice – Bečov nad Teplou je ovlivněna protichůdnými rozhodnutími navzájem zjevně nespokojivými kraji: Plzeňským, Středočeským, Karlovarským a Ústeckým. Sám Ústecký kraj je již od doby vlády hejtmana Šulce (ODS), hejtmanky Vanhové (ČSSD) a nyní hejtmana Bubeníčka (KSCM), železnici nakloněn velmi vlažně. Sice v poslední době Ústecký kraj podporuje železniční turistiku, ale v pravidelné dopravě ZDO (základní dopravní obslužnosti) zcela bezostyšně straní autobusové dopravě.

Ukažme si to na příkladu železničního uzlu Blatno u Jesenice, kde se stýkají dvě regionálně i nadregionálně významné železniční tratě. Jedná se o hlavní trať Plzeň – Zatec – (Most) (160) a již zmíněnou trať 161. V době, než kraje vlády nad železnici a konstrukci jízdních řádů, které ony blahosklonně objednávají (zde spíše neobjednávají), byl uzel Blatno významným přestupním a přípojným bodem. Proto také dříve byl v nádražní budově i obchod s potravinami a naproti již od dopoledne otevřená restaurace. To vše se stalo minulostí, restaurace tam ještě je, ale se zkrácenou provozní dobou. Vlaky, které by měly být přípojné ve směru od Rakovníka na rychlíky na Zatec/Plzeň, si vzájemně ujíždějí, není zde ani zaručena návaznost na autobusy, kterými Ústecký kraj „geniálně“ nahradil všechny osobní zastávkové vlaky z Zihle až do Zatece. Autobusy jsou tudíž nepoužitelné, navíc objíždějí kdekjakou vesničku a proto jejich jízdní doba je velmi dlouhá. Lidé pak nevolí ani vlak, ani autobus, ale přeseďají do aut, kam jsou hnáni.

Situaci v Blatně u Jesenice delší dobu monitoruji, v Blatně je mimo jiné sídlo dálkového řízení tratě 160 či D3 na Bečov. Proti nepřipojením jsem podal stížnost v roce 2014 i nyní v červenci 2016 na Ústecký kraj. Ústecký kraj odpověděl například i toto:

„Vreakci našeho oddělení ze dne 12. 8. 2014 na Vaše připomínky k přestupům jsme dle našeho názoru celkem jasně uvedli, že Ústecký kraj má jen minimální vliv na stavbu jízdního řádu na trati 161. Ta je prioritně řešena dle požadavků Karlovarského a Středočeského kraje. V případě tratě 160 hraje prim objednávka Ministerstva dopravy ČR, kterou však považujeme za odpovídající technickým a finančním možnostem. Z naší předchozí reakce nevyplývá, že by se situace bez zásadní změny konceptu některých z objednávek měla v dohledném období změnit. I proto stále pracujeme s variantou odobjednání (!!! - pozn. autora) vlaků v úseku Lubenec – Blatno u Jesenice, jejichž časové polohy je v podstatě Ústecký kraj nucen trpět. Na objednávce vlaků na tratích 160



Ilustrační snímek: Motorový vlak ve směru Lubenec – Bečov nad Teplou v Blatnu u Jesenice, stav v srpnu 2014. Tomu, že by zde nebyl zájem o železnici, nic nenavěští!

a 161 se podílí krom Ústeckého kraje také kraje Karlovarský, Plzeňský, Středočeský a Ministerstvo dopravy ČR.“

Z odpovědi zcela jasně vyplývá, že kraj, ani 12 let potom, co objednáva regionální vlakovou dopravu, nepochopil celistvost sítě a význam té které tratě pro daný region. Na jednu stranu podporuje turistické vlaky soukromníků a přitom by rád škrtnutím pera znemožnil jiným místním občanům a turistům jezdit vlakem v úseku Lubenec – Blatno, čímž by znemožnil turistům cestujícím od Blatna návštěvu nově opraveného zámku a pivovaru Chyšě.

Tento zámeček a celé městečko Chyší rehabilitoval z průměrnosti mecenáš kultury Ing. Vladimír Lažanský (podílil se i na obnově lázni Kyselka). Navíc by kraj přerušil trať 161, která by pak upadla do stavu před úplnou likvidací.

Doufáme, že k tomu nedojde a občané to nedopustí! Nejlepším řešením by bylo, kdyby krajům byla objednávka vlaků odebrána vůbec a byla přidělena dopravně vyskoleným pracovníkům ministerstva dopravy – jako je to u dálkové dopravy. Myslím, že kraje toho již na železnici a celistvosti kdysi husté a spolehlivé sítě pokázaly dost!

Martin Kubík

Ohlas na rozhovor s Janem Černým v Obzoru č. 14

Moc obdivuji statečnost pana Černého, s jakou snáší své postizení, i to, že dělá vše, aby život snesl při všech obtížích. Moc mu přeji, aby se vrátil do normálního života. Jsem rád, že ho neopustili kolegové a hlásí se k němu plno přátel, což mu hodně pomáhá snášet to, že už nikdy neusejde do kabiny strojvedoucího. Plně mu rozumím a chápu, neboť jsem též byl přítomen a účastníkem železniční nehody v Říčanech, či vlastně v Říčanech, kdy přišel o život mladý fíra při srážce osobního vlaku s nákladním. Tehdy jsem se sám zachránil tím, že jsem i se židlí vypadal do vnitřku hýtláku. To místo, kde jsem seděl (jako manipulát) rozdrtila mašina od nákladu. Sledoval jsem, jak všichni usilují o záchranu strojvedoucího uvězněného v kabině, mluvili s ním, povzbuzovali, ale marná byla všechna snaha a pomoc. Chudák podlehl utrpení. Tehdy byl přítomen i ministr Blažek. Tak si

říkám, že je dobře, že se pan Černý, i kdyby postižený, zachránil. Zároveň oceňuji aktivitu předsedy ZO OSZ DKV Praha Jiřího Běhouka a všech dárců, kteří přispěli do fondu na podporu Jana Černého. Je dobře, že máme kolem sebe lidi s pochopením, což vyvolává až dojetí! Tož budme vždy k sobě citliví; člověku to dělá moc dobře.

Jiří Krejčí

Rakouské podmínky

Spolupráce ČD a ÖBB působí na zákazníky tak, že ani nepoznají, ve které zemi jsou. Nemusí řešit, zda lístek kupují přes e-shop té které společnosti, zda ho vůbec tisknout, jaký typ vlaku na ně při cestě mezi hlavními nádražními ČR a Rakouska čeká, ba dokonce ani kde bude v soupravě řazen jejich vůz.

Potí nastane ve chvíli, kdy si cestující usmyslí cestovat s lehkým příplatkem. Zatímco v ČD Lounge v Praze hl. n. není problém čekat se zakoupeným lehkým příplatkem, do ÖBB Lounge ve Wien Hbf. není na základě takového dokladu vstup vůbec povolen. Vstupní informační vývěska nabízí pohodlí pouze pro ty s rezervacími doklady na lůžko. Cesta tam a zpět se tedy liší docela zásadně.

Na webových stránkách rakouského národního dopravce navíc najdeme v němčině i angličtině u akceptovaných jízdenek ještě předpou ÖBB (ÖBB tickets), což může ve zmateném cizinci evokovat dojem, že sice má správný lístek, ale vydaný jinou společností (např. ČD ticket, DB ticket), a že ani tak tedy nemůže služeb ÖBB Lounge využít. Vhodné formulace (jako „platné ve vlacích ÖBB“) by mohly rakouské dráhy převzít třeba od těch Českých. A sjednotit podmínky tak, aby byly na obou hlavních nádražích kompatibilní.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Pro změny jízdního řádu do kavárny?

Jsem železniční důchodce. Při koupi jízdního řádu pro letošní rok mne překvapila skutečnost, že jeho vydavatelem už není SŽDC. Domníval jsem se, že ministerstvo dopravy je garantem také pro celostátní jízdní řád. Pokud vím, nepadla o tom zmínka ani v tisku. Byl bych rád, kdyby se někdy mohli ozřejmit důvody a strategie počínání MD v této věci.

Ještě více mne rozladila skutečnost, že opravy (nyní již jen 1x ročně) byly vydány pouze elektronicky! Asi málokdo rád opravuje, já také ne a 1x ročně to stačí. Proč ale jen elektronicky? Při prodeji na to nikde nebylo upozornění ani na informacích v ČD centru.

Dovůll jsem si rozporovat tuto skutečnost dopisem na GR ČD. V odpovědi byl i tento odstavec:

Změněné jízdní řády ve formě traťových tabulek si cestující, kteří nemají doma k dispozici internet nebo tiskárnu, mohou vytisknout např. v knihovně nebo internetové kavárně. Informace o vydávání a publikování změn je uvedena na straně A6.

Nevim, možná máte na věc trochu jiný názor (snad ne příliš), také to nepiši kvůli nějaké podpoře apod. Jen si myslím, že takto by to probíhat nemělo. Čtěl jsem to jen uvést pro doplnění případné diskuse k novému jízdnímu řádu.

Milan Suk

Ad: Glucholazy



Zničený přejezd tratě Glucholazy miasto – Glucholazy Zdrój.

Informace v článku pana Časlavského (Obzor č. 15) ohledně možného vybudování zastávky v centru lázní Glucholaz (původně Ziegenhals) jistě čtenáře potěšila. Opravil bych pouze jednu nepřesnost: zastávka Glucholazy miasto je od roku 2015 reaktivována a obsluhována dvěma (!) páry vlaků z Nisy a to pouze o víkendech. I tak byl vlak, kterým jsem jel v dubnu 2015 do Glucholaz miasto slušně obsazen.

Je zcela mimo chápání, že objednatelé železniční dopravy v Polsku nejsou schopni objednat celotýdenní provoz. Koncový úsek do Glucholaz–Zdrój (lázně) je nesjízdný z důvodu zaasfaltování dvou přejezdů z nového silničního náspu přes přejezd! Každopádně by mohly být dle mého názoru vybudovány v Glucholazez na peážní trati dvě zastávky a to GI–miasto i GI_Zdrój. Glucholazy jsou v poslední době opět jako lázně a letovisko hojně navštěvovány.

Dále bych upřesnil informaci o zrušených tratích v Polsku, je to určitě více než padesát procent, domnívám se, že až 70 procent tratí je nesjízdných či zcela opuštěných, plno jich však dosud leží – např. hned zmíněné Raclawice–Raciborz.

Polský přístup k tratím je alarmující, ale v Německu to není o moc lepší.

Martin Kubík



Vlak PKP przewozy regionalne v koncové zastávce Glucholazy miasto – zcela vpravo je vidět peážní trať. Stav v dubnu 2015.



Pinou parou se vydává „Velký Bejček“ 423.094 v čele zvláštního vlaku dne 13. 8. na koleje Kolečovky. Fotografická kamera jej zastihla u stanice Krupá.

Zastavení na Kolečovce

I během letošního léta patřily neodmyslitelně o víkendech a svátcích na koleje „Kolečovky“ parní vláčky. A tak tento kraj chmelnic ožival v tyto dny vždy dvěma páry vlaků, které se vydávaly na cestu z Lužné u Rakovníka přes Krupou do Kolečovic. Jedná se o společný projekt Českých drah, a. s., a KHKD Praha. Soudě podle obsazenosti souprav historických vozů, bylo tyto jízdy vždy velkým zájmem. Mimo nevědní zážitky z jízdy s parním vlakem měli zájemci navíc možnost navštívit v Kněževsi expozici historických vozidel KHKD, která se nachází hned u nádraží na zdejší vlečce. Otevřeno je vždy ve dnech jízdy parních vlaků od 10 do 17 hodin.

Dne 13. 8. jsme zastihli v čele vláčku na „Kolečovce“ parní mašinku 423.094, „Velkého

Bejčka“. Jedná se o univerzální stroj ČSD pro osobní i nákladní dopravu na vedlejších tratích. Výrobce Českomoravská Kolben-Daněk, rok výroby 1928. Výkon 530 kW; maximální rychlost 50 km/hod.; služební hmotnost 73,4 tuny. Celkem bylo vyrobeno 231 kusů lokomotiv této řady. Poslední byla vyřazena z provozu u ČSD v roce 1980. Stroj 423.094 dosloužil u státních drah v roce 1967 a byl prodán na vlečku Pískovny Provodín u České Lípy, kde byl v provozu až do roku 1982. V letech 1991–93 prodělala mašinka generální opravu v ŽOS České Velenice a stala se první provozuschopnou lokomotivou KHKD.

Letošní pamí léto na Kolečovce uzavřela jízda v sobotu 27. 8.

A. K. Kýzl



Budova nádraží v Křímově je prodána. Vstup do ní i do okolních prostor se zapovídá!

Vstup a vjezd k nádraží Křímov se ve všední dny zakazuje!

1. srpna jsem navštívil po pár letech bývalou žst. a bývalé sídlo dirigujícího dispečera (do 10. 12. 2006), nyní neobsazenou dopravnu D 3 v Křímově. Nestačil jsem se divit, jak je stanice zpustlá, navíc byla nádražní budova prodána soukromé osobě z Prahy. Soukromý majitel



Výstraha jako u koncentračního tábora... zatím se nestřílí.

nádraží umístil kolem dokola budovy výstražné tabulky svého majetnictví, nejpikantnější je věta „tato cesta je určena na příjezd vlaků soboty, neděle a to vždy 30 minut před příjezdem a odjezdem vlaku.“ Celá „Výstraha“ soukromníka navíc obsahuje několik hrubých pravopisných chyb.

Je vidět, kam až došla řízená likvidace této původně důležité mezinárodní tratě a stanice, z níž odbočovaly dokonce dvě tratě do Saska, nyní zbyla pouze jedna umírající trať Chomutov – Křímov – Vejprty, se kterou si krutě zahrál Ústecký kraj hru na vybičnou. Hádejte, kdo je po desíti letech postupně likvidace provozu vítězem? Po zboření dvou třetin nádražní budo-

vy ve Vejprtech a nakonec i zrušení světelného přejezdu v obvodu žst. Vejprty je to celkem jednoduchá hádanka. A přitom na této trati je místy rychlost i 90 km/h a některé mostky byly nově generálně opraveny v roce 2015!

Tratí na Vejprty jsem jel první v roce 1986, vlaky praskaly ve svecích a v Křímově byla nádražní hospoda otevřena až do půlnoci, pamatuji, že jsem si tam kupoval kelímkové pivo ve 23 hodin při pobytu kvůli křižování. Dnes bych tam možná schytl ránu holí od soukromníka! Soukromníci byli totiž prodány dle katastrální mapy i všechny přístupové cesty s povinností věcného břemene k nástupišti včetně ruiny skladiště. Takže jsem tam prošel v úterý 2. 8. vlastně protiprávně. Kam jsme se to dostali 27 let od roku 1989?!

Martin Kubík

Regionální Den železnice se ponese ve znamení oslav 145 let založení trutnovského depa

Pestrý program plný historie i současnosti železnice čeká v neděli 11. září 2016 na návštěvníky Regionálního Dne železnice od 8.30 h v Trutnově. Ten den vyjede z Náchoda do Trutnova zvláštní parní vlak s parní lokomotivou „Bulík“ a následně s historickými vagony a bufetovým vozem i Teplicko-Adršpašskými skalami do Krkonoš – konkrétně do Vrchlábi a Martinic v Krkonoších. Návštěvníky oslav čekají i vyjíždky jednotkou RegioShark do okolí Trutnova. Součástí oslav bude i výstava vozidel ČD a SŽDC, jízdy malou lokomotivou či dětská zahradní železnice, a také modelová kolejiště a železniční modely. V rámci oslav Dnů evropského kulturního dědictví bude v Trutnově, v Muzeu Podkrkonoší, zároveň otevřena výstava Historie železnice na Trutnovsku a dělostřelecká tvrz Stachelberg z roku 1938 (kyvadlová přeprava).

Křižování v Kácově vsutku „ostré“

Po delší době jsem navštívil trať 212, list GVD 516 – Čerčany – Světlá nad Sázavou, a projel úsek Čerčany – Kácov. Na trati vládne (zatím) ničím nerušená lokálová atmosféra, vyjma toho, že již ani zde nenajdeme mechanická návěstidla; na ně upomíná pouze návěstní kozlík u dopravní kanceláře žst. Kácov. V žst. Samechov jsou světlená návěstidla označena v době VSDZ světelným znakem neplatnosti.

Před několika lety byla zlikvidována žst. Český Šternberk a změněna na zastávku a nákladíště, tím se stal mezistaniční úsek mezi



Do Kácova přijel vlak 9209; odstojí si zde na opravdu „ostrém“ křižování bratru 26 minut; lidé se dávají na pěší pochod do městečka. 11. června ve 12.46 h – odjezd směr Kácov zastávka, 13.12 h.



Kácovský zámek čest městečku již nedělá.

Ledečkem a Kácovem, dlouhý 16,6 kilometru. A zase se ušetřilo „tělo“. Potom je těžké kouzlit s grafikonem a vyjdu z toho podivuhodné konstrukce: například vlak 9209 stojí v Kácově šilných 26 minut. Je až neuvěřitelné, jak je na této turisticky oblíbené trati možno hazardovat s trpělivostí zákazníků ČD, a. s. – většina turistů i občanů Kácova by jistě ráda dojezda až do zastávky blízko centra městečka – Kácov zastávka, místo toho jdou pěšky 1,5 km do centra. Turisté, světe div se, jezdí hlavně tímto vlakem na prohlídku kácovského pivovaru a oběd ve

Habsburkům, pak ho vlastnily Lesy, pak městys Kácov a nyní ho prý koupil nějaký soukromník; v zámku je ve třech světnicích muzeum motocyklů – doporučuji navštívit – jsou tam opravdu skvosty, např. německá motorka Wehrmachtu DKW 350 vyrobená v saském Zschopau (trať Vejprty – Chemnitz) v roce 1936.

Dlužno dodat, že vlaky na trati 212 jsou plně obsazené a některé o víkendy ani kapacitně nevyhovují, např. 810+010 na podvečerním vlaku Os 9208 z Kácova do Čerčan byl tak obsazen, že lidé stáli.

Martin Kubík

Posily na vodácké závody a v rámci olympijského parku Rio-Lipno 2016 na trati 195

Během letních olympijských her v Riu v Brazílii se od 4. do 22. 8. 2016 otevřel v okolí Lipenské přehrady olympijský park Rio-Lipno. K této akci a také o víkendu 19. – 21. 8., kdy se konalo pod lipenskou přehradou mistrovství republiky ve vodním slalomu mezi Lipnem nad Vltavou a zastávkou Čertova Stěna, byla posílena železniční doprava až na

40minutový interval. Vlaky jezdily z Lipna nad Vltavou do Vyššího Brodu-Klášteřa a zpět.

Na soupravách složených z vozů Ds a Bmto se v sobotu 20. 8. představily lokomotivy řady 210.057 a 210.058 a na druhé soupravě 210.045 a 210.059, zvané „Žehličky“, které jezdily jako panfák, aby se nemusela na konečných stanicích objíždět souprava.



Křižování vlaků v dopravně Loučovice nad Vltavou a vykládání a nakládání lodí.



Posilové vlaky projíždějí po trati 195 mezi Čertovou Stěnou a Vyším Brodem-Klášteřem.

Mezi stanicí Vyšší Brod a Rybníkem jezdily vlaky ve dvouhodinovém taktu, na čele soupravy dvou vozů Bdmteeo jezdila „Žehlička“ 210.039. Vlaky byly využívány vodáky s přepravou lodí v hojném počtu ze zastávky Čertova Stěna. Na své si přišli i příznivci železnice, kteří si nenechali ujít tak silnou železniční dopravu na trati mezi Rybníkem a Lipnem nad Vltavou za krásného sobotního slunečného dne.

Vít Mareš

Moudrost pro tento den

Hloupost je nejzvláštnější za všech nemocí. Netrpí jí nemocný, ale ti okolo něj. Jacques Prévert

Výběrové řízení

Odborové sdružení železničářů – ústředí vyhláší výběrové řízení na obsazení pozice svazového inspektora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro oblast Středočeského, Pardubického a Královéhradeckého kraje.

Požadavky:

- minimálně středoškolské vzdělání s maturitou, – čistý trestní rejstřík, – dobré komunikační schopnosti a solidní vystupování, – samostatnost a dobré organizační schopnosti, – schopnost orientace v pracovních předpisech, – uživatelská znalost práce na PC (MS Office), – ochota k častému cestování, – zájem o další vzdělávání.

Výhodou:

- zkušenosti z práce v odborech, – zkušenosti v oblasti BOZP, – praxe v oblasti železniční dopravy, – bydliště v oblasti působnosti.

Předpokládaný nástup: 1. 11. 2016

Výběrové řízení proběhne jako dvoukolové. První kolo se uskuteční bez účasti přihlášených, na základě posouzení písemných materiálů přihlášených. Uchazeči, kteří postoupí do druhého kola výběrového řízení, budou pozváni k osobnímu pohovoru. Vyhlášením výběrového řízení si vyhrazuje právo nevybrat žádného z přihlášených uchazečů.

Písemné přihlášky doplněné strukturovaným životopisem, ověřenými kopiemi dokladů o vzdělání a výpisem z trestního rejstříku je nutno zaslat nejpozději do 30. září 2016 na adresu:

Odborové sdružení železničářů

Oddělení BOZP

JUDr. Petr Kožmín

Na Břehu 579/3

190 00 Praha 9

Bližší informace možno rovněž získat na tel. 972 241 904, 724 243 141.

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky

ZÁŘÍ

Staré Město u Uherského

Hradiště – Přerov

1. 9. 1841 – 175 let

Veselí nad Lužnicí – Čerčany

2. 9. 1871 – 145 let

Veselí nad Lužnicí – České

Velenice – Gmünd

3. 9. 1871 – 145 let

Svitavy – Polička

15. 9. 1896 – 120 let

Pízeň – Nýrsko

20. 9. 1876 – 140 let

Lysá nad Labem – Milovice

21. 9. 1921 – 95 let

Sobotka – Lomnice nad Popelkou

24. 9. 1906 – 110 let



V červnu se vlastně přišel rozloučit se svými kolegy z Republikové rady seniorů OSŽ. Věděl o své těžké nemoci a 19. srpna 2016 v hospici v Chrudimí

Ing. Jaroslav Novotný

ve věku 78 let, zemřel.

Jeho odchodem ztrácí Republiková rada seniorů OSŽ dlouholetého aktivního člena, obětavého, slušného člověka a dobrého kamaráda. Nám všem bude Jaroslav hodně chybět. Čest jeho památce!

Kurt Mužik,

předseda RRS OSŽ