

### Z aktuálních událostí

■ V Praze, v sídle OSŽ, zasedal 28. června Podnikový výbor OSŽ SŽDC. Za účasti zástupců vedení SŽDC se diskutovalo mimo jiné o personálních a organizačních změnách, ke kterým u SŽDC dochází, o návrhu OSŽ na změnu Zásad hospodaření s FKSP, mzdových otázkách, o vyplaceném odstúpném, aktuálním počtu zaměstnanců a také o úkolu daném Správním radou SŽDC na snížení počtu vedoucích zaměstnanců o 3%. Více na webu osz.org.

■ „Od 1. 7. řídíme provoz a údržbu z jednoho místa a organizační struktura vypadá tak, jak jste se s ní seznámili,“ zaznělo mimo jiné z úst Ing. Miroslava Kupce, člena Představenstva ČD, na jednání Celostátního Výboru OSŽ bývalých DKV v Praze, v sídle OSŽ, ve středu 18. 7. 2018. „A pokud nějaké dílčí problémy byly, tak nebyly takové, aby se to dostalo až ke mně,“ dodal. Na jednání Celostátního Výboru OSŽ dorazilo navzdory prázdninám nejen téměř čtyřicet odborářů z celé republiky z bývalých DKV, ale i další členové Podnikových výborů OSŽ při ČD a ČD Cargo. Za vedení OSŽ se jednání kromě moderující tajemnice PV OSŽ při ČD Věry Nečasové zúčastnili I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun, místopředseda OSŽ Radek Nekola a tajemník PV OSŽ při ČD Antonín Leitgeb. Jednání Celostátního Výboru OSŽ DKV mělo dvě zcela odlišné roviny. V první části, tedy ještě bez přítomnosti zástupců vedení společnosti ČD, a. s., (kromě Ing. Kupce se druhé části jednání zúčastnil i Ing. Pavel Rešl, ředitel odboru 20 – údržba), zazněly zásadní výhrady a připomínky na adresu organizační změny realizované k 1. 7. 2018 (1. července byla DKV zrušena, namísto nich vznikla tři centra údržby a tři centra provozu).

Druhou část jednání začali Ing. Kupec s Ing. Rešlem konstatováním, že organizační změna proběhla v podstatě bez zásadních problémů. Členové Celostátního Výboru OSŽ DKV započali své výhrady: „Nemáme tištěný organizační řád, do dneška nevíme, jak vypadá organizační struktura,“ informoval viditelně zaskočeného Miroslava Kupce zástupce trutnovského depa. A přidali se další, například Martin Zatloukal z Olomouce: „Vy jste nás ujišťovali, že běžný zaměstnanec organizační změnu nepociťte, ale opak je pravdou: účtačky v Olomouci vyřizují strojeřidloři v Brně a účtačky v Brně dělají správkaři v Olomouci. A druhá moje připomínka se týká motivační složky – osobního ohodnocení. Tento institut, daný PKS, v bývalých DKV nefunguje. Jediný argument je, že zaměstnavatel nemá dostatek mzdových prostředků a tak žádné navýšování osobního ohodnocení se nekoná. Tímto ale tato složka mzdy ztrácí svůj motivační charakter!“

Nad dopady organizační změny na řadové zaměstnance se pozastavil i Jiří Běhounek z Prahy. „Ten člověk si pojede vyřídí papíry z Prahy až do České Třebové, to nemyslíte vážně?“ A další výhrady následovaly: Například Zdeněk Jindra z České Třebové upozornil, že dodnes neví přesný název ani přesnou adresu centra údržby. „Členové naši ZO OSŽ po mně chtěli, abych vyvěsil adresu centra údržby pro neschopenky a další úřední dokumenty, protože dodnes nám nikdo nebyl schopen říct, kam se to má posílat. Nikdo prostě nic neví.“ Nejvíce emotivní příspěvek i nejvíce připomínka (především ke kvalitě vozového parku) měl člen Podnikového výboru OSŽ při ČD Martin Janeček. „Bylo to (myslena organizační změna DKV) nepřipravené! Od

začátku července neustále opravujeme vlakovou dokumentaci v Parisu. Není snad jediný dálkový vlak, který by jel, jak má; denně chodí cca 30 dps o změně řazení vlaku. Dáváme konkurenci trumfy do ruky a vlastními silami tak znechucujeme práci pracovníků ZAP,“ řekl Martin Janeček mimo jiné. „Vlaky nejezdí v plánovaném řazení, jezdí přeplněné, lidé stojí na předstávcích, nefunguje klimatizace, WC. A tento stav je jak v dálkové, tak i v regionální dopravě. A víte, kdo je první na ráně? Vlaková četa, která za nic nemůže! Vím minimálně o pěti výpovědích (u vlakového doprovodu); těm lidem vadí především to, v čem ty cestující vozíme, a že jim za to cestující nadávají!“

Miroslav Kupec současný stav přičítá historické podfinancovanosti vozového parku ČD, nicméně připustil, že dodržování procenta provozuschopnosti je u Českých drah problém. Reagoval i na předchozí výtky s tím, že se problémy vyřeší, případně že připomínky předá příslušnému odpovědnému pracovníkovi.

Miroslav Kupec pak v závěru jednání představil materiál „Zásady obnovy vozidlového parku ČD, včetně technických aspektů“. -red-



Letošní vpravdě horké léto se blíží pomalu do své poloviny. A s létem je každoročně v krajině pod památnou horou Říp spojen vikendový provoz „Podřipského motoráčku“. V neděli 15. 7. jsme na kolejích u zastávky Vražkov zastihli motorový vůz řady 810 společnosti AŽD Praha, který toho dne nahradil zde obvyklý „Kredenc“ řady M 262.0. Snímek A. K. Kýzl

## Odbory jsou znepokojeny alarmujícím vývojem na železnici!

V úterý 17. 7. se v Praze, v sídle Ústředí OSŽ, sešli zástupci všech deseti odborových organizací působících u Českých drah, aby prodiskutovali aktuální dění na Českých drahách. Poté odborové centrály podepsaly společné prohlášení, ve kterém vyjadřují znepokojení nad posledními kroky ministra dopravy Dana Toka.

### Společné prohlášení odborových svazů na železnici

Odborové organizace na železnici jsou znepokojeny alarmujícím vývojem v sektoru veřejné železniční dopravy, kdy Ministerstvo dopravy České republiky (MD ČR) svým přístupem přestává být zárukou bezpečnosti, spíše než garancí bezpečnosti. Podle našeho názoru, plnit poslání ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy, garantující zájmy České republiky (ČR) a dodržování platných norem. Namísto potřebného a stále nedořešeného síťového efektu a definování základních síťových služeb na železnici se MD ČR svými posledními kroky zabývá věcně nepodloženou obměnou vedení společnosti České dráhy (ČD), a to evidentně destruktivním způsobem, přičemž právě ČD jako jediný a poslední dopravce již dnes zajišťují komplexní síťové služby, což je mimo jiné ekonomicky diskriminuje vůči ostatním dopravcům, kteří řeší pouze své podnikání a nikoliv síťovost jako takovou. MD ČR zřejmě nejde o rozvoj veřejné železniční dopravy v ČR, ale vše směřuje naopak k tomu, že cestujícím se na základě aktuálních kroků realizovaných MD ČR snižují dosavadní komfort poskytovaných služeb a možnosti jejich odbavení.

Jako skandální se jeví vystoupení ministra dopravy Dana Toka dne 13. 7. 2018 na tiskové konferenci MD ČR, ze které jasně vyplývá, že MD ČR v čele s ministrem dopravy doposud nebylo schopno vyřešit aktuální problémy železniční osobní dopravy. Pan ministr deklaroval pouze snahu obměny nejvyššího vedení ČD, avšak svým vystoupením pravděpodobně ohrožuje samotnou liberalizaci trhu železniční osobní dopravy, kterou žádná země Evropské unie nechápe jako destruktivní národní dopravce, a zá-

roveň dehonestuje samotný proces obměny nejvyšších řídicích orgánů ČD, tedy Dozorčí rady Českých drah, a. s. (DR ČD).

### Na tiskové konferenci MD ČR dne 13. 7. 2018 ministr dopravy Dan Ťok

1. Prezentoval podivuhodný výběr členů nové dozorčí rady ČD, kteří mají představovat nezávislé odborníky, avšak které ve své podstatě diskvalifikoval jako nesvéprávné, když po nich dopředu požadoval realizaci výběrového řízení na členy představenstva ČD, přičemž noví členové DR ČD ještě neměli prostor pro to, aby se v nových pozicích orientovali.

2. Informoval o svém doporučení řídicímu výboru, aby předsedou Dozorčí rady ČD byl profesor Moos, i když volba předsedy je v samostatné působnosti členů Dozorčí rady ČD. Na tiskové konferenci vyšlo najevo, že členové Dozorčí rady ČD byli vybráni tak, aby byli dopředu ve shodě s ministrem dopravy, tzn. že se v žádném případě nejedná o proklamované oddělené řídicí orgány národního dopravce ČD.

3. Prezentoval, že management ČD je ve funkci 4 roky, a řekl, jak to nejde v rámci liberalizace. Management ČD nařkl u únavy, kterou je potřeba překonat profesionálním managementem. Způsobem výběru členů Dozorčí rady ČD nemůže vzniknout profesionálnější management ČD než ten, který správně vyzývá ministra dopravy, aby zajistil síťovost služeb a vytvořil podmínky pro férovou soutěž bez diskriminace ČD. Stávající vedení ČD tak dělá pouze to, co by dělat mělo, a sice upozorňuje na závažné nedostatky v postupu zvoleném MD ČR, kdy má právě MD ČR představit záměr, jak z ČD udělat konkurenceschopnou dopravní společnost. ČD samozřej-

mě mohou (pokud budou donucené) přestat zajišťovat dnes standardně nabízené komplexní služby, ale toto bude mít zcela jistě negativní dopad na cestující a kontrolu prostředků z veřejných rozpočtů ze strany státu. MD ČR doposud nepředstavilo žádný plán, jak tuto situaci řešit.

4. Prezentoval, že debatu s odbory teprve MD ČR čeká a doposud to nepotřeboval s odbory konzultovat. Pan ministr dopravy ignoruje jasné závěry z tripartity ze dne 10. 4. 2017, respektive 136. zasedání Rady hospodářské a sociální dohody, a zapomněl nechat dopracovat materiál s názvem Role státu při zajištění dopravních služeb v železniční dopravě po roce 2019 a dopady nové legislativy na společnost České dráhy, kdy dopracování spočívá zejména v tom, že sociální partneři požadovali:

– aby MD ČR neprodloužil zřídilo pracovní skupinu k řešení liberalizace železničního trhu, která za účasti zástupců ministerstva, společnosti České dráhy i sociálních partnerů komplexně pojmenuje a vyčíslí všechny dopady, jež se otevíráním trhu přenesou na společnost České dráhy, a zároveň navrhne řešení těchto i jiných překážek blokujiících splnění harmonogramu liberalizace železnic, včetně např. režijního jízdného a historické zátěže společnosti České dráhy;

– aby MD ČR vhodným způsobem zajistilo dostatečnou kvalitu služeb pro cestující během i po dokončení liberalizace nastavením jednoznačných kritérií přijatelnosti a pravidel síťovosti platných pro všechny dopravce i na úrovni krajské dopravy;

– aby MD ČR v maximálně možné míře využilo legitimní prostor pro zadávání zakázek národ-

nímu dopravci formou přímého zadání;

– aby k liberalizaci a otevírání železničního trhu docházelo koordinovaně a v návaznosti na kroky činěné v okolních zemích tak, aby bylo zamezeno nerovným podmínkám mezi národním dopravcem na jedné straně a ostatními dopravci na straně druhé. Vystoupení pana ministra dopravy 13. 7. 2018 a poslední kroky zcela jasně naznačují bezradnost Ministerstva dopravy ČR v souvislosti se zajištěním síťovosti služeb a nediskriminačních podmínek liberalizace železnic.

Odborové centrály přijaly nabídku ministra dopravy k jednání o této problematice dne 30. 7. 2018. V této souvislosti vyzýváme:

### 1. Do doby sjednané schůzky nerealizovat zásadní změny v rámci Českých drah, včetně personálních

2. K navázání trvalého dialogu se sociálními partnery při řešení problematiky dalšího postupu liberalizace na železnici. Vzhledem k závažnosti situace všechny odborové centrály očekávají konstruktivní dialog. V případě negativních kroků deklarují připravenost využít všech legitimních prostředků k zabránění destabilizaci ČD.

V Praze 17. 7. 2018

Podepsání zástupců Odborového sdružení železničářů, Federace strojívedů ČD, Svazu odborářů služeb a dopravy, Unie železničních zaměstnanců, Federace železničářů ČR, Federace vozništrů, Federace vlakových čet, Cechu strojívedů ČR, Odborového sdružení zaměstnanců síťových odvětví a Demokratická unie odborářů. -red-

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Doufám, že pokud padne rozhodnutí o změně, bude to změna, která zajistí lepší postavení a rozvoj celé české železnice.“

Hovoříme s RADKEM NEKOLOU, místopředsedou OSŽ a předsedou Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo

V souvislosti s personálními změnami v Dozorčí radě Českých drah se vyjroji „zaručené informace“, že za tím vším je snaha o rychlý prodej ČD Cargo.

O prodeji společnosti ČD Cargo se hovoří vzhdy, když se začne ve společnosti mluvit o železnici, a je jen otázkou načasování a potřeby se stávajícím stavem něco udělat. V tuto chvíli se debatuje o změnách na ČD a to s sebou nese i zaručené spekulace, co s podniky, které patří do skupiny a které přinášejí do skupiny pozitivní výsledky hospodaření. Je třeba vést debatu o dlouhodobé udržitelnosti. Tuto debatu je však nutno vést v prostředí stability a jasných představy o budoucnosti železnice, což v tuto chvíli rozhodně nemáme. Otevřeně však musím říci, že jsem zastáncem stávající struktury. Mám pocit, že se již přežila a že již neplní pozitivní roli. Doufám, že pokud padne rozhodnutí o změně, bude to změna, která zajistí lepší postavení jednotlivých podniků a tím i rozvoj celé české železnice.

Stručně řečeno: není se tedy čeho bát, firmě ČD Cargo se daří, aspoň takové informace pronikly do médií.

Zdá se, že proces restrukturalizace, který máme za sebou, zabral. Samozřejmě k tomu obecně přispívá i konjunktura celé EU, ale i expanze naší firmy v okolních státech. Doufám, že k určitému uklidnění na českém trhu přispívá také povědomí a přístup ostatních železničních dopravců, kteří si konečně uvědomují, že drancování železničního sektoru k ničemu nevede, že to vzájemně vykrádání obchodních zakázek je sebezničující a že společným úkolem nás všech je dostat co nejvíce zboží ze silnice na železnici.

### Takže lze říct, že jako ŽESNAD držíte basu?

Myslím si, že ŽESNAD tomu hodně pomáhá. Zřízení této instituce jasně ukazuje, že to byl krok správným směrem, že vlastně díky ŽESNADU se otevírají témata, která musí tento stát řešit. Ale ono se to prolíná se železnici jako takovou, ať už je to kapacita dráhy, ať už to jsou některé podniky, které by stát měl železniční nákladní dopravě i v budoucnu dávat. Takže ono to nyní vypadá jako klid zbraní, ale jsem rád, že to vnitřní vzájemně vykrádání přestalo.



Mimoходом, jaké jsou poslední informace o hospodaření Carga? Víte, že nerad zveřejňujete jakákoliv čísla, ale přesto se na to zeptám.

Už na červencovém představenstvu (OSŽ) jsem říkal, že podnikatelský plán, tak jak byl nastaven, se daří plnit, což je velmi důležité.

(Pokračování na straně 2)

### Železniční zastávka Doubí u Tábora zanikne, přeložka bude vedena po novém zemním tělese

Z důvodu opravy silničních mostů na komunikaci I/3 (E55) v k. ú. Doubí nad Lužnicí u železniční zastávky Doubí u Tábora (na snímku) je až do 31. 12. 2018 bez náhrady zrušena autobusová zastávka „Pláná Doubí rozcestí“. Železniční zastávka Doubí u Tábora na trati Tábora – České Budějovice sice funguje dál, ale její dny už jsou sečteny. Železniční koridor v úseku Soběslav – Doubí (u Tábora) bude totiž zcela přebudován (realizace květen 2019 – únor 2022). Trasa nově povede po 8,7 km dlouhé přeložce volným terénem na náspěch a v zářezích, ve většině trasy v souběhu s trasou dálnice D3. Těsným souběhem s dálnicí je zásadně ovlivněno i technické řešení nové trasy, která kříží řadu komunikací, polních a lesních cest, zahrnuje několik menších mostních objektů, dva velké mosty a jeden tunelový úsek. Na tábořském zhlaví železniční stanice Soběslav opustí nová trať původní historickou stopu a až do konce úseku (v km 71,880) je přeložka vedena po novém zemním tělese s návrhovou rychlostí 160 km/h.



–mmč–



# „Doufám, že pokud padne rozhodnutí o změně, bude to změna, která zajistí lepší postavení a rozvoj celé české železnice.“

(Pokračování ze strany 1)

Podnikatelský plán je velice ambiciózní, a to, že se plní, je samozřejmě vidět i na investicích, které se v tuto chvíli připravují a které se finalizují, až už je to nákup lokomotiv či vozů. A já doufám, a jsem o tom dokonce přesvědčen, že letošní kolektivní vyjednávání bude debatou o investicích do lidí. Věřím, že najdeme shodou vedením společnosti a že letos konečně dojde i na tarify.

**Médii proběhla zpráva, že společnost ČD Cargo vydá ještě v červenci dluhopisy za cca miliardu korun...**

Ano, to je velice čerstvá informace. Proces schvalování vydání dluhopisů začal už na jaře. Samozřejmě, že jak dozorčí rada, tak i vedení společnosti jakoukoliv investici opírají o obchodní případy. To znamená, že to není nic, co by bylo jen hraním si na to, že si nakoupíme mašinky a vozy. Je to spojené s ekonomikou společnosti, je to navázáno na konkrétní obchodní případy, které stojí před vedením společnosti ČD Cargo a které mohou ekonomicky ztroskotat v případě, že by se nám nepodařilo nové interoperační lokomotivy a vozy, splňující přísné evropské normy, nakupit. Tyto investice nám umožní jezdit po celé Evropě, protože ČD Cargo už není dopravcem České republiky, ale evropským nákladním dopravcem.

**České dráhy i společnost ČD Cargo čekají na podzim volby do dozorčí rady, respektive volby zástupců zaměstnanců do DR, protože tím stávajícím (Radek Nekola a Jindřich Nohal) končí pětileté funkční období. Už se na to připravujete?**

V tuto chvíli jsme ve fázi projednávání volebního řádu. Na rozdíl od let minulých se letošního počtu členů v dozorčí radě, tudíž se mění i počet členů zastupujících zaměstnance ze dvou na tři. Kampaně jsme nechtěli otevřít dřív, než bude skutečně jasné, že tomu tak bude, abychom pak někomu nemuseli říkat: tu půjdeš z kola ven. Valná hromada společnosti ČD Cargo schválila počet členů DR na devět, z toho tři zástupce zaměstnanců, a my (sociální partneři a vedení společnosti ČD Cargo) nyní projednáváme volební řád s cílem tuto diskusi uzavřít 13. 8. 2018. Pak teprve nastane prezentace jednotlivých kandidátů za OSŽ (jsou to Radek Nekola, Bc. Marta Urbanová, Petr Skrečka).

**Máte už představu, jak by měla kampaň probíhat?**

Michael Mareš

Chceme do voleb jít jako tým, jako tři kandidáti za tým OSŽ. Nechceme individuální kampaň a tomu bude odpovídat naše mediální kampaň. Mimochodem, já jsem v dozorčí radě od jejího začátku a ani na jedné jsem nechyběl – a to ta minulá byla v pořadí stálá Dozorčí rada je důležitý orgán a účast v ní budeme vyžadovat i od nových zástupců zaměstnanců, samozřejmě je plně soustředění a připravenost přijímat důležitá rozhodnutí pro naši firmu. Zároveň ale říkám, že členství nebo účast v dozorčí radě není další platformou pro vedení sociálního dialogu, ten se musí se zaměstnavatelem vést na místech a úrovních k tomu určených, což si mnozí pletou. Od toho jsou běžná jednání s vedením společnosti. Jednání dozorčí rady se týká úplně něčeho jiného – hospodaření, ekonomické situace firmy.

**Už je znám termín, do kdy se musí kandidáti do dozorčí rady zaregistrovat?**

Ano, pokud bude volební řád schválen ve stávající podobě, tak ten termín registrace návrhů jednotlivých odborových centráli je do 20 dnů před začátkem voleb. Kandidáti do DR ČD Cargo musí tedy být známi do konce září, protože náš mandát končí v listopadu a volby tudíž musí proběhnout do konce října.

**Poslední otázka: Jak jako člen DR ČD Cargo vnímáte současné personální rošády v dozorčí radě matky (DR ČD)?**

Personální změny v Dozorčí radě Českých drah nebudou komentovat, mně spíše trošičku více zajímá dění v managementu Českých drah, protože jeho vrcholoví manažeři zasedají v Dozorčí radě ČD Cargo, dokonce v pozici předsedy DR ČD Cargo. Samozřejmě, jakékoliv rozkvyvání managementu Českých drah má potom přímý vliv na rozhodování společnosti ČD Cargo. Doufám, že tato avizovaná změna managementu ČD nebude probíhat ve chvíli, kdy se budeme připravovat na kolektivní vyjednávání, a v době, kdy budou dokončovány některé významné zakázky společnosti, protože většinou nové nastupující management všechno zastaví a znovu přezkoumává. A z toho já mám strach. My tedy teď bojujeme o dodávku lokomotiv ne za roky, ani ne za měsíce, ale za týdny, protože je prostě potřebujeme, a potřebujeme i ty vozy. Takže se OSŽ bych se dočkal toho, že někdo, kdo přijde takzvaně dělat pořádek na železnici, tyto dodávky zastaví. To by společnost ČD Cargo nesmírně poškodilo.



Stanice Malá Morávka začátkem července 2018: Moravskoslezský kraj a Slezská železniční společnost se pokoušejí o vzkříšení provozu na trati.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Malá Morávka

Slavný Slezský vlak na Bruntálu do Malé Morávky začaly jezdit v roce 1901, trať nikdy však nepatřila k tratím, o něž by byla ze strany veřejné dopravy větší zájem. Od zahájení provozu zde jezdily pouze tři páry smíšených vlaků denně a lepší to nebylo ani po skončení první světové války. Například v roce 1932 zde jezdilo pouze jeden pár vlaků denně. Největší hustoty provozu zde bylo dosaženo v roce 1952, kdy zde jezdilo devět párů vlaků denně, průměr za celou dobu její existence je 3–4 páry. Není proto divu, že v roce 2010 bylo rozhodnuto o zrušení této trati, přičemž ve výhledu bylo vytrženo kolejiště a nahrazení tratě cyklostezkou, v zimě běžeckou lyžařskou magistrálou. Proti tomuto rozhodnutí se však zvedl odpor a traktra zůstala zachována do dnešních dnů.

V současné době trať zažívá jakési období renesance, když vedení Moravskoslezského kraje rozhodlo o zavedení prázdninové osobní dopravy v počtu pěti párů vlaků denně o víkendech a ve svátky. **„Důvodem je podpora turistické destinace Pradělsko“**, říká náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje, zodpovědný za dopravu, Jakub Unucka. Jak dále dodává, pokud bude o vlaky zájem, kraj objedná prázdninový provoz závažkem veřejné služby až do roku 2025. **„Pokud provoz úspěšný nebude, bude moci SŽDC trať zklidnit“**, dodává Unucka. Co by to znamenalo v praxi, je snadné si představit. Nedostatečná údržba vede k chátrání tratě, takže obnovit na ní znovu provoz by se již nemuselo podařit, i když iniciativa ze strany soukromých spolků je značná (více o současném prázdninovém provozu na trati na webu OSŽ). Samotná koncová stanice trati – Malá Morávka – je pozoruhodná především sklonovými poměry: posledních 500 metrů před vjezdem do stanice je

klesání 44 promile a nebezpečí, které z toho plyne například při poruše brzd, dosvědčuje pomníček před vjezdem do stanice, kde v roce 2000 vyjel pracovní vlak, přičemž zahynul jeho strojvůdce z Krnova Pavel Trojek. Prodej jízdének ve stanici pamatují již jen ti nejstarší mezinámi, budova sloužíla především jako ohlašovácí místo na trati se zjednodušenou dopravou.

Stanice Malá Morávka se stala i dějištěm filmu Freonový duch s Vlastimilem Brodským v hlavní roli. V tu dobu (v roce 1990) byla filmová přejmenována na Květonice. Od té doby však provoz na trati pomalu ustává a v roce 2009 dojel do Malé Morávky poslední pravidelný vlak. Pak byl provoz zastaven a trať sloužíla již jen pro občasně nostalgické jízdy, provozované soukromými dopravci. Náměstek Moravskoslezského hejtmána Jakub Unucka je však optimista a sní o tom, že by trať mohla být prodána až do nedalekého významného lyžařského střediska Karlov (o tom bylo ostatně uvažováno již při stavbě tratě v roce 1901, pro odpor zdejších průmyslníků však z této myšlenky sešlo). **„Ideální by samozřejmě bylo dotáhnout trať až do Karlova, elektrizovat ji a z Karlova mít lanovku nahoru na Praděd. Pak by se mohla zavřít cesta přes Karlovu Studánku a klimatické lázně by byly čisté. Ale to je zatím sen, i když i ty se občas plní“**, zamýšlí se Unucka.

Provoz na trati v současné době zajišťuje soukromá Slezská železniční společnost. Její člen, Ladislav Antalec, je neúnavným propagátorem a iniciátorem obnovy provozu na v mnoha směrech unikátní trati mezi Bruntálem a Malou Morávkou. **„Děláme všechno pro to, aby provoz na trati zůstal zachován, pevně věřím, že se to povede.“** Miroslav Čáslavský



Splet železničních návštěvidel na zhlaví v Malé Morávce.

## ZE SVĚTA

### Rakušané jsou nejpilnější cestovatelé po železnici v celé EU

Stejně jako v roce 2016, tak i loni si Rakušané udrželi první místo v Evropské unii ve využívání železniční dopravy. V minulém roce cestovalo v této alpské spolkové republice po železnici celkem 290 600 000 lidí, o 28,7 milionu více, než v roce 2016. Na každého uživatele dráhy v zemi našeho jižního souseda tak připadlo loni 1439 km, informoval 5. července deník Der Standard s odvoláním na právě zveřejněnou statistiku.

Vlaky Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) se v roce 2017 přepravilo přibližně 246 milionů cestujících, spojí konkurenční privatní Westbahn (Západní dráhy) necelých 45 milionů pasažerů. Přesnost vlaků byla 95,9 procenta, přičemž v příměstské dopravě 96,4 a v dálkové 86,6 procenta. V osobní dopravě činilo zpoždění spojů v průměru dvě minuty a tři sekundy, uvedla vedoucí Regulačního úřadu Maria-Theresia Röhler. **„V celé Evropské unii nikdo necestuje vlakem tak často, jako Rakušané“**, pochlubila se. Pouze Švýcarsko, jež však není členem EU, je v tomto směru o něco před Rakouskem. Paní Röhler se zmínila i o vstupu českého RegioJetu na trasu Vídeň – Praha a připomněla, že se o konkurenci na rakouských kolejič

údajně zajímá i další česká drážní firma. Podle jejích slov se nákladní doprava již delší dobu vyznačuje silnější konkurencí a lze předpokládat, že se podíl konkurenční ÖBB v tomto směru v příštích letech zvětší. V roce 2017, kdy nákladní doprava vykázala 23,5 miliardy nettotonokilometrů, byl její růst zhruba o tři procenta oproti roku 2016. Jan Hála

### Špatná železniční infrastruktura Portugalska

Portugalská vláda si nechala udělat audit stavu železniční infrastruktury v zemi. Výsledek: více než 60 % železniční infrastruktury je nevyhovující. Alarmující je to např. na 35 km dlouhém úseku z Ovaru do Gaii na „Linha do Norte“, hlavní trati mezi Lisabonem a Portem, kde jezdí nejdůležitější dálkové vlaky osobní dopravy, jakož i důležité nákladní vlaky. Zde je nutná okamžitá intervence. Na uvedené trati došlo v posledních čtyřech letech k 20 vykolčením, z toho v šesti případech u vlaku osobní přepravy, našťastí bez obětí.

Situace Portugalska připomíná problémy infrastruktury ve Švédsku. U Portugalska se jedná o důsledek 10 let tvrdých úspor Portugalských železnic (CP), které byly uskutečňovány za pomoci outsourcingu, rušením pracovních

## VŠIMLI JSME SI

ČESKÉ DRÁHY zvítězily ve výběrovém řízení ministerstva dopravy vypsáním na zajištění vlakového spojení Pardubic, Hradce Králové a Liberce. Tendru se zúčastnily ještě společnosti Arriva vlaky a Leo Express, uvedl web aktualne.cz dne 23. 7. Svou nabídku do termínu zaslaly jen dva ze zájemců – ČD a Arriva vlaky. České dráhy uspěly s nabídnutou cenou 97,95 koruny za vlakový kilometr, což je o téměř 30 korun na vlakový kilometr méně než dosud. Nyní je dvoumístiční lhůta na podepsání objednávky. České dráhy by měly toto spojení provozovat další dva roky.



V UPLYNULÝCH DNECH proběhla ve výpravní budově žst. Most, v prostoru prvního nástupiště, výměna oken a dveří v hodnotě téměř 145 132, 34 Kč. Původní zastaralá, špatně těsnící otáčivá okna ze 70. let minulého století tak byla nahrazena novými, čímž dojde k zamezení tepelných ztrát v zimním období. Na snímku Tomáše Martinka ze dne 30. 6. jsou dokončovány malířské práce kolem nových oken.



MOKROPEŠKÝ MOST z roku 1911 nad řekou Berouňkou je upravený i pro pěší a cyklisty s přídatnou lávkou, poblíž mostu je Hradlo Mokropský. Původně sepo most nedařilo přejít, lávka byla doplněna někdy v 80. letech 20. století, svého času byl v Mokropském i přívoz. Přívoz sice na Berounce kolem Černošic–Mokrops jezdí, ale slouží spíše pro rekreační účely a podle toho vypadá i cena za přepravu. Pouze pendlí v úseku Mokropský–Kazín je zařazen do pásma 1 PIDu. Snímek Martin Kubík.



LYSKÁ CYKLOVĚŽ je sice až šestou v republice, první však v dosažení desetitisícního návštěvníka v tak krátkém čase (od 2. 12. 2017 do 13. 7. 2018). Celkové náklady činily cca 11,5 milionu Kč, 90 % bylo hrazeno z evropských fondů, 5 % přidal Středočeský kraj, a necelých 600 tisíc pak financovalo město ze svého rozpočtu. **„Lidé, kteří si zde kola ukládají, nejvíce oceňují bezpečnost nejen jízdních kol, ale i věcí, které si zde mohou ponechat, a pak také nízkou cenu (5 Kč/den; držitelé Inkarty mají tuto službu zdarma)“**, říká Jana Křížová, referentka vnějších vztahů Městského úřadu v Lysé nad Labem. Design věže pravě patří do 21. století, „lad“ i s ostatními prostory nádraží. Věž získala ocenění ČDS&T 2017 za unikátní systém „automatické kolárny“.

## PŘEDSTAVUJEME

### Květa Vysloužilová: „Práce pro lidi mi dává novou náplň života.“

Někdejší předsedkyně ZV OSŽ železniční stanice Ostrava hl. n. a bývalá členka Ústředí OSŽ Květa Vysloužilová, po svém odchodu do důchodu nespočila ruce v klín a dále se věnuje práci pro OSŽ. U železnice je od svého vyučení v roce 1968, převážnou část svého pracovního života pracovala u nákladní přepravy v Ostravě. V roce 2001 byla zvolena předsedkyní ZV OSŽ, kde působil od roku 2007, kdy jí přepadla zrádná nemoc. **„Šestnáct dlouhých měsíců nemocenské po kousnutí klíštětem, nemohla jsem**



**ani chodit, uchopit něco do rukou a k tomu mnoho bolestí, nikomu to nepřeji“**, popisuje průběh nemoci. Po ukončení nemocenské a lékařském zákazu téměř každé práce strávila několik měsíců na Úřadě práce, pak odešla do předčasněho důchodu. **„Těch osm měsíců na Úřadě práce bylo naprosto ponižující“**, vzpomíná na tuto dobu. Ani potom však osud Květu Vysloužilové nedopřál klid – úmrtí manžela, stresy, další zákeřná nemoc. **„Naštěstí jsem dostala příležitost věnovat se práci s lidmi, které jsem dobře znala. Byla jsem zvolena do Výboru seniorů naší ZO OSŽ a tam působím dosud“**, říká k současné fázi svého života. **„Práce pro lidi mi dává novou náplň života.“**

Od dětství milovala divadlo a kulturu všeobecně, takže není divu, že se ve výboru věnuje právě této činnosti. **„Ve spolupráci s ostatními členy výboru organizuji zájezdy po republice a kulturní akce, především návštěvy divadel“**, přibližuje svoji činnost ve výboru, při níž se snaží zprostředkovat ostravským seniorům – železničářům – vše krásné, co je obklopuje. **„Navštěvujeme nejen ostravská, ale i pražská divadla, v současné době jsou v kurzu muzikály a kufrofi, ze to je velice působivé. Všichni, kteří**

**se přihlásí a zúčastní, jsou vždy doslova nadšení, ať už zhlédnou Kleopatru, Rebeku, či slavný Jesus Christ Superstar“**, vykládá zasvěceně a s nadšením.

Nezůstává však jen u divadel, oper, muzikálů, či dramát. Ve spolupráci s dalšími členy výboru pořádá Květa Vysloužilová také zájezdy po celé republice. **„Obilžené jsou hrady a zámky, ale také zoologické zahrady, muzea či pamětihodná místa naší vlasti“**, přibližuje rozsah práce výboru v této oblasti. Jen namátkou jmenuje z poslední doby návštěvu Slavkova po stopách Napoleona, zámku Bučovice, ZOO ve Vyškově na Moravě, plánuje poznání míst, kde se narodil a prožil dětství skladatel Antonín Dvořák v Nelahozevsi. Jakousi „srdeční záležitostí“ je pro Květu Vysloužilovou Polsko. **„Polská historie je natolik úchvatná, až to vyráží dech“**, konstatuje při vzpomínce na nelehký údel Poláků, patrný nejvíce ve Varšavě, ale i v jiných místech této, Čechům a Moravanům stále ještě málo známé země. **„Každý by to měl vidět“**, říká. Zatím posledním výletem za historií Polska byl vlakový zájezd do Varšavy. **„V září to bude dvouměsíční zájezd z ČR pro 10 seniorů za tím nejhezčím z Dolního Slezska a při tom nesmí chybět nádherná Wrocław. Do konce roku mám naplánovány další akce, mimo jiné zámek Český Sternberk a Sázavský klášter“**, přibližuje plán akcí na letošní rok.

O každém místě, které Květa Vysloužilová navštíví, umí také poutavě a detailně vyprávět, takže každý, kdo se s ní vyletí či kulturních akcí zúčastní, si velice důkladně rozšiřuje obzory. **„Dříve než někam jedeme, vše si nastudují, navštívím místo nejprve sama, abych mohla lidem sdělit co nejvíce. Ale takhle vše objíždějí i další členové našeho výboru, když připravují zájezdy“**, říká. Na zájezdy jezdí ostravští seniori nejčastěji vlakem, či v kombinaci s autobusem. Účast bývá vysoká.

A co Květu Vysloužilovou v její činnosti trápí? **„Byrokracie a nepřehlednost v evidenci seniorů, kteří tak někdy ani pořádně nevědí, ke které organizaci vlastně patří (ČD nebo SŽDC)“**, ve vlacích někdy nadměrná klimatizace, ale také zmatky při zakoupení místenek, zvláště když je zařazen jiný vůz, než na který jsme měli místenky zakoupeny. **„stěžuje si. „Bohužel to nejsou ojedinělé případy a mnohdy nám to pokazí dojem z jinak hezkého zájezdu. Nicméně radost z toho, že jsem mohla pro lidi udělat něco, co je potěší a poučí, všechno vynahradí“**, říká závěrem.

Miroslav Čáslavský



### Obzor č. 29 – 26. 7. 1993

**„Velký třesk začíná“** je článek o probíhající restrukturalizaci Českých drah. Ta v první fázi přinesla zrušení oblastních ředitelství. Sféru Českých drah mělo opustit kolem 1000 pracovníků oblastních a generálního ředitelství ČD. Změna se nejvíce dotkla olomouckého oblastního ředitelství, kde mělo přijít o práci více než 500 lidí v produktivním věku. Zároveň se vybírali pracovníci do nových útvarů – obchodně-provozních ředitelství. Odboráři se snažili zajistit pro odcházející alespoň co nejlepší podmínky (odstupné ve výši 5 měsíčních platů). „**Největší neznámou je další fungování infrastruktury, které se zrušením oblastních ředitelství dotkne nejvíce,**“ píše se v uvedeném článku.

**„OSŽ nabízí spolupráci Federaci strojvůdců“** je titulek dalšího článku na první straně, který informuje o podané ruce ze strany OSŽ vůči FS. Republiková rada OSŽ lokomotivních dep vyzvala Federaci strojvůdců ke spolupráci v zájmu koordinace postupu vzhledem k očekávaným změnám v důsledku restrukturalizace železnice.

### Obzor č. 30 – 2. 8. 1993

Obsáhlý rozhovor s místopředsedou Českomoravské komory odborových svazů Václavem Vaňkem (bývalým předsedou OSŽ) rozebírá sporné body tripartity, jimiž byly mzdová regulace a zákon o důchodovém pojištění. Podle odborů totiž vláda v těchto dvou bodech porušila generální dohodu. Podle odborů byla mzdová regulace v rozporu s Listinou lidských

práv a svobod. „**Způsob mzdové regulace, jaký byl vládou předložen, je podle našeho názoru neúčinný a neplní, co by měl,**“ řekl Václav Vaňek v rozhovoru a dodal, že každý podnik si mzdovou regulaci vypočítává sám, mnoho podniků umí různá účetní kouzla, aby se dostaly z problémů. „**Navrhovanou mzdovou regulací se tedy neodstraní v podnicích to, co by se postihnout mělo, a sice že tyto podniky jsou vlastně rozdávány, nechci říct rozkrádány,**“ řekl Václav Vaňek.

Co se týká zákona o důchodovém zabezpečení, odbory se snažily zmírnit jeho dopady (pozdější odchod do důchodu, nižší důchod) založením Penzijních fondů, díky nimž by si zaměstnanci mohli za přispění zaměstnavatele poněkud vylepšit podmínky na stáří; jednání o jejich založení však byla zdlouhavá, návrhy odborů byly zamítnuty a jednání byla odsouvána.

Součástí Obzoru č. 30 byla i příloha s názvem „**Domy, byty, budou naše?**“, věnující se problematice bytů ve vlastnictví Českých drah. V roce 1993 vlastnil ČD přibližně 21 tisíc bytů. Drahstavy, které drážní byty spravovaly, v té době rozesílaly nájemníkům předběžné nezávazné dotazníky, zjišťující zájem o odkup těchto bytů (za orientační cenu 15 – 150 tisíc Kč). Nebylo ale ještě dořešeno, zda a které byty budou nabídnuty k odkoupení. Co se týká výše nájmů, v článku se konstatuje mimo jiné: „**Nájemníci často hovoří o tom, že se zvyšuje nájemné a možná ani neví, že úprava nájemného je ještě teprve čeka.**“

–SZ–

## PORADNA BOZP

### Koně můžete přivést k vodě, ale nedonutíte je, aby pili

Když jsem v jedné knížce narazila na tohle arabské přísloví, bylo mi sice jasné, že je to podobnosti v něčem jiném, ale i tak jsem si vzpomněla na vaše dotazy, které se v poslední pár dnech mnozí v mém počítači a mají stejného jmenovatele – horko, pitný režim a ochranné nápoje.

Na začátku, pro pochopení toho, proč je nutné dostatečně pít a v horku obzvláště, si představte, že kdyby nás někdo rozložil na jednotlivé prvky, změníme se cca na krychlí kyslíku o velikosti mříváve televize, kus uhlí velikosti cihly, 1 kg vápníku, čajovou lžičku železa a opravdu malé množství čehosi, co by vám nejlépe popsal chemik. To celé se pak bude válet v obrovské louži vody, protože ze 70kg chlápka zbyde cca 42l (60% váhy). Žízeň je pocit vyvolaný nedostatkem tekutin a vzniká jako reakce našeho těla, když nám stoupne koncentrace jakýchsi věcíček, obsažených v krevní plazmě, nad určitou hranici. Pokud člověk nemá možnost pít, velmi rychle ztrácí tělesnou hmotnost a slabne, při déle trvající dehydrataci se dostávají křeče a halucinace. Bez přísunu tekutin zemře asi za 5 dní. Zatímco úžeh způsobuje sluneční záření, úpal je důsledkem nadměrného horka jako takového, kdy tělo přestává odvádět přebytečné teplo. Úžeh tak hrozí třeba po dlouhém pobytu na slunci a úpal je důsledkem pobytu v uzavřeném prostoru u horké dílny nebo namáhavé práce v neprodyšném oděvu. Kvůli tomu všemu my musíme dodržovat pitný režim a povinnost každého zaměstnavatele je zajistit to ostatní. Píše se to v nařízení vlády č. 361/2007 Sb., § 53, který přímo ukládá zaměstnavateli povinnost zajistit, aby pracoviště byla zásobena pitnou vodou, a to v množství dostatečném pro potřeby pítí zaměstnance a zajištění předlékařské pomoci (např. při poranění).

Splnění tohoto požadavku může zaměstnavatel docílit dvojnásobem – zajištěním pitné vody nebo zajištěním balené pitné vody či vody ze sodobaru. V případě, že je jako zdroj využívána studna, musí být pravidelně prováděn rozběr. Pokud nejde na pracovišti zajištění pitnou vodou, lze povinnost stanovenou nařízením vlády splnit například poskytnutím vody balené. Množství vody není v právních předpisech stanoveno, na základě názoru lékařů se uvažuje o 1 – 1,5 l na 8hodinovou směnu.

Kromě povinnosti zajištění zásobení pracoviště pitnou vodou, má zaměstnavatel povinnost poskytovat zaměstnancům ochranné nápoje, a to v zákonem určených případech. Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, ukládá zaměstnavateli povinnost „soustavně vyhledávat nebezpečné činitele“ a „příjímat taková opatření, která povedou k jejich odstranění a k minimalizaci ohrožení bezpečnosti a zdraví zaměstnanců“. Jedním z nebezpečných činitelů pracovních podmínek je i rizikový faktor

zátež teplem, který vzniká v důsledku nepříznivých mikroklimatických podmínek na pracovišti. Pokud se tedy zaměstnavateli nepodaří odstranit nebo dostatečně omezit rizikový faktor prostředky kolektivní ochrany (klimatizace, žaluzie), případně opatřeními v oblasti organizace práce, musí poskytnout zaměstnanci osobní ochranný pracovní prostředek, tedy v tomto případě ochranný nápoj. Poskytování ochranného nápoje nelze nahradit finančním plněním. Požadavky na ochranný nápoj jsou dále rozlišeny podle náročnosti práce – velmi zjednodušeně – při „lehčí“ práci můžete dostat jen obyčejnou vodu nebo vodu ze sodobaru, u „těžké“ práce to už musí být minerální voda kvůli doplnění různých minerálních prvků do našeho organismu. Nápoje v uzavřených lahvičkách je nutné uchovávat minimálně v místnosti bez působení přímého slunečního záření.

Náhradou ztráty tekutin a minerálních látek zaměstnavatel zajišťuje v případě, že vyopití víc než 1,25 l za 8hodinovou směnu, při trvalé práci (nad 4h), na venkovních pracovištích a dále na kolejových vozidlech, při obsluze venkovních strojů, včetně ostatních dopravních prostředků, které nejsou vybaveny klimatizací, a je pro to legislativně neuvěřitelné množství tabulek a výpočtů. Co je ochranným nápojem (chránič před záteží teplem) a jeho celkové množství je zde také stanoveno – musí být zdravotně nezávadný, nesmí obsahovat více než 6,5 hmotnostních procent cukru, může obsahovat látky zvyšující odolnost organismu, poskytuje se v množství odpovídajícím nejméně 70% ztráty tekutin a minerálních látek potem a dýcháním za osmihodinovou směnu atd. Jako ochranný nápoj, chránič před záteží chladem, se poskytuje teplý (neslazený čaj) v množství alespoň půl litru za osmihodinovou směnu, když teplota na venkovním pracovišti klesne pod 4 °C atd.

V prostředí dráhy jsou všemi zaměstnavateli vydána interní opatření, kterými se musí řídit vedoucí zaměstnanci na všech stupních řízení pro zajištění pitného režimu svých zaměstnanců a vydávání ochranných nápojů:

– Směrnice č. 89, Zdravotní služby poskytované zaměstnancům státní organizace Správa železniční dopravní cesty ve znění změn č. 1 a 2 – Směrnice o zdravotní péči o zaměstnance Českých drah, a.s., č. j. 58 745/2013–010

– Směrnice BOZP, PERs – 21–B–2008, ČD Cargo, a. s.

A co můžete udělat v létě vy? Dodržovat pitný režim, to za vás zaměstnavatel neudělá, nezůstávat na žádném pracovišti bez spojení s ostatními, věnovat zvýšenou pozornost svým kolegům, zejména při pobytu v kolejišti, a v případě příznaků nevolnosti bezodkladně přivolat lékařskou pomoc.

Dana Zákavá, odd. BOZP OSŽ-Ú

### Orientační tabulka (vychází z platného právního předpisu) – přípustné teploty na pracovišti

Příklady činností	t <sub>min</sub> [°C]	t <sub>max</sub> [°C]
administrativní práce	20	27
lehká manuální práce, řízení osobního vozidla, a některých drážních vozidel, přesouvání lehkých břemen	18	26
řízení nákladního vozidla, některých drážních vozidel, vykládka, převážující práce vstoje s trvalým zapojením obou rukou, paží a nohou – el. mechanici, práce na ručním lisu, práce vstoje s trvalým zapojením obou rukou, paží a nohou spojená s přenášením břemen do 10 kg	14	32
práce vstoje s trvalým zapojením obou horních končetin občas v předklonu nebo vkleče, chůze – údržba strojů, zámečnická, čištění oken, ruční úklid velkých ploch	10	30
práce vstoje s trvalým zapojením obou horních končetin, trupu, chůze po zvláště terénu bez záteže	10	26
práce spojená s rozsáhlou činností svalstva trupu, horních i dolních končetin – práce s lopatou, přenášení břemen o váze 25 kg, práce se sbíječkou, práce s motorovou pilou, chůze po rovině a v úklonu do 15°	10	24

## Budou ČD opravdu tím malým a bezvýznamným podnikem, až budou nejmenší na celém světě?

Ministr dopravy se rozhodl opět změnit vedení ČD a hlavním důvodem, jak z médií vyplývá, je to, že vedení ČD je „neposloušné“, neboť rozporuje bohubilbē záměry liberalizace dopravního trhu a dokonce si dovoluje lečím nesouhlasit. Vybavuje se mně, jak kdysi kdosi říkal něco v tom smyslu, že České dráhy musí zaniknout a že z nich časem bude malý, nevýznamný podnik.

U všech takových rozhodnutí a názorů strádám důkladně analýzy, prodiskutované ekonomické rozbor, vyhodnocení praktických dopadů i dopadů na cestujícího. Cílem by měla být co nejdokonalejší dopravní koncepce – dopravní politika, která by byla jasná, jak a proč má doprava ve státě vypadat, a následně její naplnění. Má snad o dopravní koncepci rozhodovat soukromý dopravce či zahraniční subjekt? Pokud by tomu tak bylo, pak už se zbývá zeptat, proč mít vůbec vládu, ministerstva, odborné organizace a kdo bude chránit zájmy občanů. Cíli stručně, MD a všichni odpovědní za chod a řízení státu by měli stanovit dopravní politiku a jasně vše zdůvodnit a projednat. Mnozí namítnou, že dopravní koncepci máme a že navíc máme nějaké povinnosti dělat to, co si někdo mimo ČR prosadí. Obávám se, že s tím nemohu souhlasit.

Z čeho by měla dopravní politika vycházet? Doprava jako celek a dopravní systémy musí zabírat co nejmenší plochy, musí produkovat minimum zplodin, musí být v souladu s podmínkami pro ochranu života, zdraví, životního prostředí – z toho nekompromisně vyplývá požadavek na ekonomické vyhodnocení nákladů a škod jednotlivých dopravních systémů, na řešení krajiny, územních plánů. Máme koncepci, která by se tímto zabývala a řešila to? Znamená to mj. nekompromisní zastavení úbytku zemědělské půdy, likvidace lesů, volné krajiny. Jen tak budeme mít šanci přežít. Dopravní politika ČR by tedy logicky měla dít důraz na uchování a rozvoj kolejové dopravy a její husté sítě, tedy včetně těch vymeňovaných lokálních tratí. Tzn. dostat na koleje co nejvíc osobních přeprav a co nejvíce přeprav zboží. Existuje u nás taková koncepce? Pokud ne, proč? Mohlo by toto MD vysvětlit? Nebo je důležitější ideologie v podobě tzv. liberalizace dopravního trhu?

Doprava musí být atraktivní pro cestující i přepravce. Cestující musí mít možnost jet kdykoliv a s kýmkoliv. Zajišťuje to naše dopravní politika? Jak se s tzv. „výhodnosti“ liberalizace dopravy slučuje neochota zavedení celostátních síťových sjezdek, aby cestující neměl starosti jak, za co a s kým jezdit? Pro funkci veřejné dopravy je nutná síťovost, návaznost

### Malá Morávka žije

Obnovení alespoň turistického provozu na trati Bruntál – Malá Morávka je výbornou zprávou. Na tomto příkladu je zcela jasné vidět, že i odepsaná trať, kterou chtělo v roce 2010 MD poslat do šrotu, může vstát jako ptáček Fénix z popela. Zasloužil se o to i neutechající zájem občanů a aktivistů a nakonec i kraje. Jen tak dá!

Je neodpustitelnou chybou SZDC, že na několika přejezdech nechala zrušit PZZ (přejezdové zabezpečovací zařízení). Trať byla v 80. letech 20. století modernizována a na vybrané přejezdy byla dosazena VÚD.

Trať sledují od roku 1973, kdy jsem s matkou jezdil do zastávky Rudná pod Práchešem – na návštěvu za známými do jednoho statku v Podleší. Na trati v této době jezdily motorové vozy řady M 131.1, po roce 1980 M 152.0 (810). Také pamatují pamí provoz na manipulačních vracích, které byly ve své době vytiženy – vozily stříjenské výrobky řetězárny v Malé Morávce, dřevu, poté byla soustředěná nakládka a vykládka v dopravně a nákladišti Světlá Hora a dvě vlekchy. To vše padlo v průběhu privatizace a špatných rozhodnutí.

Teď se těšíme na budoucnost, doufáme, že se podaří obnovit i nákladní přeprava – co tak nakládka dřeva z Jeseníků? Na trati by se jistě vyplatilo celoroční provoz, autobusy jezdí jinou trasou a nekopírují trať ani náhodou. O trati existuje i tato stránka, kde jsou i některé dě historické fotky: <https://trat312.webnoze.cz/>

Martin Kubík

## AWT nadějí pro obnovu?

Dne 28. 6. jsem se zúčastnil zasedání města Lovosice, kde jsem v rámci připomínek občanů zmínil, že je možné, že se ministerstvo dopravy bude dotazovat obcí podél sesunutě železnice, nakolik o obnovu tratě stojí. Takové dotazování může být součástí onoho MD ČR slíbeného „přezkoumání“ ohledně opravy.

Vzbudilo to rozruch nejen u podnikatele, který investoval do turistických objektů u zastávky Oparno, kam bez vlaku z Lovosic skoro nikdo nejede. A dověděl jsem se potěšující zprávy. Město samo již vyjádřilo Ústeckému kraji v dané záležitosti podporu, pomohlo také šířit petici za zprovoznění poškozeného úseku. Jeden zastupitel mě ubezpečil, že do hry vstupuje nová okolnost ve prospěch obnovy: dosud opuštěné depo v prostorách stanice Lovosice za-

spojuj, koordinace MHD a návažnými autobusovými linkami a i zde musí být možnost mít na to vše jednu jízdenku, ale i předplatí síťovou jízdenku. Proč se toto řeší skoro 50 let a dodnes není výsledek, když se Švýcarsku (např.) toto dávno funguje? Čili budeme řešit dopravu ideologicky, v zájmu soukromých dopravců, v zájmu zahraničních investorů, nebo budeme dopravu řešit v zájmu této země a jejích občanů?

Kde jsou objektivní propočty? Např. kolik stojí jednotlivé dopravní systémy, kolik potřebujeme mít zálah dopravních prostředků, jak pokrýt dopravní potřeby? Proč při posuzování ceny dopravy je u železnice počítáno vše, včetně dopravní cesty a řady detailů, ale u silniční dopravy se bere v úvahu jen odpis, pohonná hmota a obsluha vozidla? Není to pokrivené? Kolik stojí celorepublikově náklady na výstavbu, opravy a údržbu všeho, co slouží silniční dopravě? A kolik z toho si silniční doprava zaplatí? A co dopady uváděné v souvislosti s klimatem, půdou, vodním hospodářstvím? A co propočty důsledků existence a provozu více dopravců třeba na hlavních tazích? Jaké dopady to mělo na tržby a počty cestujících u ČD a na další náklady na provoz? Kde má MD tyto výpočty?

Budou snad České dráhy odsouzeny k tomu, aby zajišťovaly jen nevýnosné spoje a zisk by příslušel jen soukromým dopravcům a my to v dotacích platili více? Co na to daňový poplatník? Není náhodou výhodou, že podnik ve vlastnictví státu nemusí mít zisk, zatímco soukromník bez zisku nemá smysl? Nebo, že zisk státního dopravce převeďte na jiné spoje? Neměla by být veřejná doprava na neziskovém principu? Kde je systém celkové dopravní obsluhy ČR? Jak je možné, že soukromí dopravci, jezdící za dotace (např. R Plzeň – Most, Jihočeský kraj), nemají povinnost uznávat veškeré celostátní jízdenky? Proč to není v podmínkách výběrových řízení? Mají snad náklady zaplacené, nebo ne? Proč se to neřešilo? Nemělo ministerstvo dopravy řešit např. spojení mezi kraji, aby každý kraj neměl jinou dopravní politiku a vlaky nekonečily na hranicích krajů?

Jaká je odbornost odpovědných pracovníků, když připustí, že by každý kraj měl své různé dopravní prostředky, své dopravce? A pokud jde MD i vládě o nízké náklady dopravy, tak

## Sřet dvou státních zájmů

Staronový a tedy současný ministr dopravy, jak se zdá, se rozhodl zbavit současného vedení Českých drah. To je velmi obvyklý proces, který ministři z poslední dekády buď zamýšleli, nebo rovnou provedli; snad kromě pana Slamečky, který jsem mysli raději použil přirozenou autoritu. Většina z ministrů uvedla jako hlavní příčinu obměny vedení špatnou komunikaci MDČR – ČD. Proti té jako čistě teoretickému pojmu není objem. Zarážející jsou tedy spíše důvody, které prezentuje nynější ministr.

Zásadní důvod údajně je, že se management ČD snaží kolem liberalizace hledat problémové oblasti, poukazovat na ně, a na základě toho vlastně samotnou liberalizaci oddálit, místo se na ni připravit. Samotné vedení ČD se dlouhodobě vyjadřovalo ve smyslu „liberalizaci nezájíme klacky pod nohy – chceme jen rovné podmínky“. A že rovné podmínky při otevírání trhu zatím vždycky pokulhávaly! Ať už jsou to staré soukromé motoráky, co vytlačily rychlíky s plošinami, takže vozíkář třeba z Podbořan si už nemůže dovolit sednout do vlaku, nebo

proč dodnes nebyla zadána výroba motorových vozů pro místní tratě a motorových vozů na Sp a R vlaky? Navíc od našich výrobců! Proč osobní vlak v sedlech má tři vozy s lokomotivou nebo ucelenou jednotku, když by stačil motorový vůz s přívěsem? Ale řešit se bude „liberalizace“!

Jaká by měla být role MD a co by mělo řešit přednostně? Teprve pokud by toto dopravní neplnili, včetně státního, byly by oprávněné personální zásahy, postihy. A co vlastně ČD dnes dělají špatně? Ze předkládaných odborných námitek? To je snad dobře! Nebo má být vedení poslušnou loutkou a přispět k likvidaci ČD? Nemají náhodou dělat vše pro rozvoj podniku a nemělo by je v tom MD a vláda podporovat? Nebo má dojít k likvidaci kvalitní a dostupné veřejné dopravy? Bylo snad málo změn ve vedeních tohoto podniku? Neustálé změny ve vedení ČD, teorie o liberalizaci, to je až to poslední, co by se mělo řešit. Dokud nemáme jasné daná pravidla, požadavky, odborná a ekonomická posouzení a jejich prodiskutování se všemi zúčastněnými, nemůže existovat odpovědné rozhodování.

Čili závěr? Ministr dopravy a jeho ministerstvo by se mělo zabývat skutečně dopravou v ČR (a smýt ze sebe i dlouho přetrvávající lidový název – ministerstvo silnic a dálnic) a řešit ji od základů. Ale také ocenit, že i za současného státního dopravní politiky stavu vedení ČD dokázalo, že dráhy mohou dobře fungovat a přispívají k dopravní obsluze ČR. Dále by MD i vláda ČR měla zcela logicky chránit svůj státní podnik a nepřipustit jeho zánik či ekonomické ohrožení jen v důsledku jakýchsi teorií a soukromých zájmů. Navíc si musíme uvědomit, že takový dopravce musí pro stát zajišťovat mnoho dalších funkcí, což soukromý dopravce (a zejména malý), pokud chce mít zisk, dělat nemůže nebo si to nechá řádně zaplatit včetně zisku. Státní dopravce však zisk vytvářet nemusí. Tedy by měl být i výhodnější. Není? Ale není pak chyba v jeho majiteli, v tom, co po něm požaduje? Jemu přitom může poručit. A my jako občané chceme spolehlivou, komfortní a pohodlnou a ekologicky výhodnou dopravu. Takže to by mělo být pro MD hlavním a prvotním úkolem.

Ing. Antonín Minařík

pověstně „výběrku“ na Krnovské rychlíky, které bylo vypsané tak, aby se dráhy nemohly zúčastnit pro odlišné podmínky subdodavatelských řízení u státních firem.

Co si ale na ministerstvo dostatečně neuvedomují, je sřet státních zájmů. Státní zájem je, aby státní firma prosperovala co nejlépe, a to je možné, jen když nepřichází o trh. Zároveň je státním zájmem liberalizace trhu. Jak to jde dohromady? Pokud bude vedení ČD fandit liberalizaci, může být souzeno za porušení zásad správného hospodáře se svěřeným státním majetkem. Pokud bude proti liberalizaci protestovat, bude propuštěno.

Co si má tedy pan ředitel Krtek vybrat? Vybral si správnou cestu: liberalizaci tedy ano, ale ještě něco skřípe v oblasti x. A stejná má být vyhozen! Nebude chyba jinde? Například tam, kde kdysi sbírali odstranit jednu z překážek pro liberalizaci pomocí tarifní integrace všech dopravců?

Vit Patrāk,

informátor železniční dopravy

## Mladotice - Kralovice

SZDC oficiálně deklarovala rozhodnutí zrušit úsek Mladotice - Kralovice na regionální trati Mladotice - Rakovník. Nepomohly petice tisíců občanů ani oficiální žádosti obcí, bylo rozhodnuto úsek zlikvidovat. Úsek, který byl uzavřen před více než dvaceti lety za éry ministra Řimana a který z atraktivní trati, která by mohla být spojnici Plzně, Rakovníka, Kladna a Prahy, dělá jen pouhou lokálku, končíci v Kralovicích. Tento uzavřený úsek, jakožto část celkové trati, by před několika lety SZDC vyčleněn jako zbytný a určen k odstátnění. Pokud by se jednalo o neatraktivní koncovou lokální trať, tak by to občan vcelku pochopil, pokud se jedná o část z celkové trati, která nadto propojuje dost atraktivní města, je to nepochopitelné, stejně jako

fakt, že tento úsek může být dvacet let uzavřen a ponechán v rozporu s povinností SZDC na pospas prostě devastaci. Pak může být pokus o „prodej“ tohoto úseku samozřejmě fraškou. Snahu o likvidaci opět provází myšlenka místo do opravy trati investovat srovnatelnou částku do výstavby cyklostezky na opuštěném tělese. Názor na tuto, u lokálních tratí často uváděnou „dopravní transformaci“, nechtějí soudit každý čtenář sám.

Původní postoj Plzeňského kraje jako potenciálního objednatel dopravy na tomto úseku byl k jeho revitalizaci negativní. Nové vedení kraje však nedávno projevilo o tuto trať jasný zájem a ochotu objednat v případě rekonstrukce zatím skromnou dopravní obslužnost. Rada činitelů totiž pochopila, že požadavky na veřejnou mobilitu se za dvacet let od uzavření úseku dost zásadně změnily. Auto už není symbolem společenského postavení a všudypřítomné dopravní zácpy jsou ve spádových centrech na denním pořádku. Jen SZDC tyto změny nevidí a žene likvidačního úředního šimla stále vpřed. Člověk by až věřil tomu, co mu při elementární logické úvaze vyjde na mysli. Pokud by se stalo, že by se traťový úsek zprovoznil a celá spojnice Plzeň - Rakovník - Kladno - Praha by byla k dispozici, možná by se zjistilo, že to je v současnosti dost atraktivní dopravní osa. Pak by nepochybně nastala otázka, proč tento úsek byl tak dlouho uzavřen a dokonce v době, kdy infrastruktura v regionech má cenu zlata, byl určen k likvidaci. To by bylo docela fatální manažerské pochybění a to samozřejmě nelze připustit. Jakmile se ale úsek zlikviduje, toto riziko již nehrozí. Něco na tom možná bude...

–kt–





Fotografický objektiv zachytil v sobotu 21. 7. na pražském Novém spojení, na pozadí siluety Hradčan, v čele zvláštního vlaku parní mašinku „Šlechtičnu“ 475.179. Vláček má namířeno přes Kolín a Čáslav na „Svatoanenský jarmark“ u zámku Žleby.

## Se Šlechtičnou na jarmark

Ve dnech 21. a 22. 7. se konal na zámku Žleby oblíbený „Svatoanenský jarmark“. Obece ze širokého, dalekého okolí bylo zváno na novogotický zámek (přestavěn v letech 1849–68) na tradiční akci, na které nechyběla spousta řemeslníků, kejklířů, rozličných umělců, gladiátorů apod. Prostory u zámku se po oba dva dny proměnily ve středověké tržiště, kde spousta trhových nabízel své rukodělné výrobky, či možnost bohatého občerstvení.

Zájemci z početných řad návštěvníků si mohli prohlédnout zámecké okruhy a nahlédnout při tom do „oživené zámecké kuchyně“, kde byly k ochutnání připraveny rozličné dobroty. Ten, kdo se navíc prokázal jízdou na ČD s datem 21. 7. a s cílovou stanicí Žleby, obdržel dvojitou (!) ochutnávku tradičního pečiva, zhotoveného dle dobových receptů. Na akci byl bohatý doprovod-

ný program. Nechyběl například pohádkový koutek pro děti, výstupy gladiátorů, rozličných umělců, pěvců apod.

A protože je v plném proudu „parní (i parná) sezona“, vypravily České dráhy při této příležitosti v sobotu z Prahy do Žleby zvláštní parní vlak, vedený děčínskou Lízou, strojem 475.179. Cestovatelé si tak vpravdě užili dosytnosti nejen teplo z činicího sesluníčka, ale i horka z rozpáleného parního stroje. Což platí vrchovatě zejména pro strojní čet. Za všechny účastníky patří všem organizátorům akce poděkování za další nevšední zážitky.

Závěrem připomeneme, že do Žleby byla přivedena lokální dráha z Čáslavi (8 km) dne 4. 12. 1880. Od 14. 2. 1882 byla (pomocí úvratí ve stanici Žleby) tratprodloužena o dalších 9 km do Třemošnice (dnes SŽDC č. 236). A. K. Kýzl

## Duchcovské nádraží půjde k zemi

Je rozhodnuto! Staré duchcovské nádraží bude zbouráno. Tedy zbouráno bude už pouze torzo, které zbylo z kdysi honosné budovy. Dost možná, že ve chvíli, kdy čtenáři čtou tyto řádky, je již dokonáno a nádražní budova je srovnána se zemí.

Společnost Ústecko-teplické dráhy (ÚTD) přivedla do Duchcova své koleje z Teplíc Šanova dne 15. 7. 1867. Až do 8. 10. 1870 bylo nádraží koncové. Od toho dne byly koleje společností prodlouženy do Chomutova. Jednalo se o starou trať, která dnes již neexistuje (s výjimkou úseku Jirkov – Chomutov), neboť musela ustoupit těžbě hnědého uhlí. V letech 1871–89 byla pak na trati mezi Ústím nad Labem a Chomutovem položena druhá kolej. Ve své době se jednalo o moderní, honosnou nádražní budovu, reprezentující společnost ÚTD, jednu z dominant města. Například jídlu z kuchyně v přízemí bylo dopravováno do jídelního sálu v patře výtahem. Z duchcovského nádraží se také v roce 1881 uskutečnilo první telefonické spojení v Čechách do 2 km vzdálené kanceláře dolu Hartman v Ledvicích.



Dnes již značně omšelá pamětní deska na „Duchcovském viaduktu“ připomíná smutnou událost, ke které zde došlo dne 4. února 1931.

Dne 25. 5. 1968 byla zprovozněna traťová přelozka hlavní trati do Mostu (dnes SŽDC č. 130) vedoucí přes Bilinu s novým nádražím. A stará nádražní budova se tak rázem ocitla na „vedlejší koleji“. Památkově chráněný objekt pomalu chátral. Co zde bylo možno odněst



Mohutné ocelové nůžky se co nevidět s „chutí“ pustí do drčení zdiva starého nádraží v Duchcově.

a zpeněžit ve sběrnách, či spálit v kamnech, odosílali postupně místní „nepřízřívobiví“ občané.

V roce 2012 rozhodlo městské zastupitelstvo o koupi nádražní budovy od SŽDC (údajně za 345 mil. Kč). Budově tak nakrátko svítila naděje na znovuzkřížení. V rámci smělých plánů se počítalo i se zavedením osobní dopravy z Oldřichova u Duchcova. Vznikla by tak možnost přímého spojení středu města s Ústím a Teplicemi. Současné nádraží na hlavní trati je pro místní přece jen trochu z ruky a dráže tak odebrali spoustu cestujících autobusoví dopravci. Žel zůstalo jen u smělých plánů. Nenašel se investor, ochotný investovat do opravy budovy dalších cca 100 milionů Kč. Inu, vše se odehrálo podle oblíbeného „scénáře“. Nejprve necháme vše zdevastovat a poté budeme hledat vhodného zájemce. A tak nádražní budova půjde po více než 150 letech definitivně k zemi.

Připomeneme, že pár set metrů od nádražní budovy se nachází (nám dříve narozeným) známý „Duchcovský viadukt“. Místo, kde došlo 4. 2. 1931 ke střelbě do stávkujících dělníků. Pamětní deska, připomínající tuto smutnou událost, je dnes již značně omšelá a vůbec ono místo by si zasloužilo více piety a úcty. Když ale dnes není vůle připomínat si i takové události, ke kterým docházelo za První republiky, za prezidentování „tatička“ Masaryka. A. K. Kýzl

## VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky  
SRPEN

- Malé Svatoňovice – Trutnov–Poříčí  
1. 8. 1868 – 150 let
- Trutnov–Poříčí – Královec  
1. 8. 1868 – 150 let
- Kadaň (Pruněřov) – Vilémov u Kadaně  
1. 8. 1903 – 115 let
- Frydlant nad Ostravicí – Ostravice  
6. 8. 1908 – 110 let
- Plasy – Žaboklíky  
8. 8. 1873 – 145 let
- Kostelec u Jihlavy – Telč  
13. 8. 1898 – 120 let
- Sadská – Nymburk město  
26. 8. 1883 – 135 let
- Veleřiby – Nymburk město  
26. 8. 1883 – 135 let
- Libáň – Bakov nad Jizerou  
26. 8. 1883 – 135 let
- Česká Lípa – Kamenický Šenov  
(trať sнесena, dnes cyklostezka)  
29. 8. 1903 – 115 let

## V Horšovském Týně končí výpravčí

Další stanicí, kde brzy definitivně skončí dopravní služba, se stane žst. Horšovský Týn (trať 182 Staňkov – Poběžovice). Stane se tak po ukončení výkopových prací a nového zabezpečení přejezdů. Vznikne tak nový mezistanční úsek, dlouhý 22 kilometrů, a obnova smyslné dopravy se tak stane fikcí.

Trať Staňkov – Poběžovice je trvale omezo- vána předchozím rozhodnutím Plzeňského kraje o neobjednání všech vlaků v pracovní dny mezi Staňkovem a Horšovským Týnem, jako důsledek tohoto nesmyslného omezení dopravní obslužnosti bude tedy zrušen i výpravčí a s ním skončí i osobní pokladna. Ze železniční stanice se tak stane neobsazená zastávka a (možná) nákladíště!

Do Horšovského Týna se například od Prahy nedá v pracovní dny dostat vlakem. Vlakem se dojede pouze do Plzně, protože ve Staňkově neexistuje žádná návaznost na autobus. Návštěvník Horšovského Týna tak musí z Plzně hl. n. zakoupit sms (!) jízdenku na trolejbus či



Os 17404 vedený 810.383-0 je připraven k odjezdu z Horšovského Týna do Poběžovic. Než kraj zničil vlaky od Staňkova, býval slušně obsazen. Nyní? Škoda slov. Snímek z 22. 6., 10. 14 h.

z Plzně (CAN) v 8.10 h je pro nespoutance nestíhatelný. Musíte běžet na zastávku Mrakodrap a tam chytit trolejbus č. 12, jinak máte smůlu a čekáte v Plzni na další autobus přinejmenším další hodinu! Navíc autobus stojí nyní v kolonách u rozkopané silnice ve Stod... Po silnici se centry vesnic valí stovky kamionů, aut i autobusů.

No nic, Plzeňský kraj patrně řídí dopravní odborníci od stolu nebo ze svých služebních aut. Návštěva Horšovského Týnu však stojí zato. Město vévodí renesanční zámek, druhdy hrab z Trautmansdorfu, celé město je vybaveno skvělým informačním systémem, na významných budovách jsou umístěny cedulky o historii, tak se například dozvíme, že místní, dosud fungující kino, bylo původně pivovar, nebo že u mostu byla přepřahací stanice pošty. Směrovku „směr nádraží“ jsem však nepotkal, cestu mi poradili místní lidé. Prostě tak.

Martin Kubík

## Záhada lokálék

Režisérka Andrea Primusová natočila v roce 2017 film Záhada lokálék pod výstižným a pravdivým sloganem „Kam vedou koleje, tam je život.“ Film za účasti režisérky Primusové byl soukromě uveden i v hostinci „Na hřišti“ v Čisovicích 21. července pro kulturní Fan club Modřanky. Proč právě dvacátého prvního? Inu proto, že Fan club Modřanky se schází každého 21. dne v měsíci v různých hostincích kolem

trati 210 (původně totiž měla trať v jř. číslo 21 Praha – Dobříš/Čerčany); do hostinců příznivci klubu dojdou pěšky po určené trase a zpět se do svých domovů vrací vlakem po trati 210 nebo opět pěšky. Fan club je volně sdružení příznivců tratě rekrutující se z bývalých i současných zaměstnanců ČD, a. s., DKV, SŽDC i ČD Cargo.

Zpět k filmu Záhada lokálék. Film prakticky otevírá diskusi, proč jsou lokálky trnem v oku tzv. ekonomům, politikům nebo i SŽDC (!). Režisérka Primusová mi řekla: „Žádný představitel SŽDC nechtěl do filmu mluvit a byli vůbec proti natáčení.“ Ve filmu byly ukázky ze všech koncín Česka, kde se lokálky dostaly proti své vůli do stadia devastace a nezájmu jak z řad politiků, tak SŽDC. Filmu lze snad vytknout jen to, že u jednotlivých záběrů chybí popis a komentář, kde se záběr natáčel plus něco o historii tratě. To se prý napravit v pokračování. Těšme se na něj.

Martin Kubík



Film Záhada lokálék sledují návštěvníci Fan klubu Modřanky v restauraci Na hřišti v Čisovicích, 21. 7. ve 13.00 h. Na obrazovce je zachycen Radek Kubala, člen Zubnické museální železnice.



Náměstí v H. Týně s původně gotickým kostelem sv. Petra a Pavla z přelomu 14. a 15. století.

tramvaj k centrálnímu autobusovému nádraží, které se nachází 2,4 km od žst. Plzeň hl. n. Trolejbusy (č. 11) i tramvaj (č. 2) však jezdou v takových časových polohách, že čas příjezdu vlaku od Prahy, např. 7.45 h, a odjezd autobusu

## Zákaz provozu parních lokomotiv!

Vyhlášený zákaz provozu parních lokomotiv ve Středočeském kraji ovlivnil jízdu zvláštního nostalgického vlaku z Lužné u Rakovníka do Berouna, která se konala v sobotu 28. července. Místo parní lokomotivy se v čele vlaku objevila historická motorová lokomotiva 749.250 „Bardotka“, která je již používána pouze při vedení turistických vlaků nebo zvláštních nostalgických vlaků. „Další vývoj v provozu parních lokomotiv bude závislý na vývoji počasí a době trvání omezení, respektive jeho rozsahu,“ potvrdil mluvčí ČD Petr Stáhlavský. „Nostalgické vlaky s parními lokomotivami ale provozujeme v různých regionech ČR, včetně těch, ve kterých v současné chvíli omezení provozu parních lokomotiv nebylo vyhlášeno.“ –mmč–

## SPORT

## V Suchdole nad Odrou se rozhodovalo o nominacích na USIC v cyklistice

O víkendu 14. a 15. července se v Suchdole nad Odrou ve Slezsku rozhodovalo o nejlepších železničářských cyklistech, kteří pojedou v listopadu do Indie na mezinárodní závody USIC. Nominace probíhal v rámci mistrovství Svazu amatérských cyklistů (SAC) pro rok 2018, v němž jako samostatná kategorie byla kategorie „Železničáři“.

Na startu železničářského mistrovství (které organizačně zajišťovalo Mezinárodní oddělení OSŽ – Ústředí a Regionální sportovní komise Praha) stalo celkem 24 závodníků (včetně jedině ženy) ve všech věkových kategoriích. Celkem se závodů SAC zúčastnilo více než 200 závodníků. Ředitelkou železničářského mistrovství byla tajemnice PV OSŽ ČD Cargo Bc. Marta Urbanová, sportovním ředitelem Ing. Ondřej Šmehlík, vedoucí MO OSŽ, přítomna byla i vedoucí kanceláře předsedy OSŽ PhDr. Helena Romanová. Pěči o závodníky zajišťovali členové RSK OSŽ Praha pod vedením Stanislava Noska. Organizace závodů jak ze strany hlavního pořadatele (Cyklistický klub Suchdola nad Odrou), tak OSŽ ve spolupráci s ČD, ČD Cargo a SŽDC (s příspěvkem ze sociálního fondu FKSP) byla bezchybná, o závodníky bylo postaráno po všech stránkách.

Miroslav Čáslavský

Výsledky závodů podle kategorií:

V časovce na 19,8 km dojezdili závodníci v tomto pořadí:

**Kategorie do 40 let:** 1. místo – Josef Marek (SŽDC, OŘ Plzeň), 2. místo – Tomáš Pataki (ČD, DKV Brno), 3. místo – Luboš Verner (ČD Cargo, PJ Ústí nad Labem).



Na snímku projíždějí nejrychlejší železničářští cyklisté do druhého kola v hlavním závodě.

**Kategorie nad 40 let:** 1. místo – Jan Valeš (SŽDC, OŘ Hradec Králové), 2. místo – Daniel Kouřil (SŽDC, HZS Česká Třebová), 3. místo – Radek Kalita (ČD, DKV Praha).

Výsledky silničního závodu jednotlivců na 83,5 km byly následující:

**Kategorie do 40 let:** 1. místo – Tomáš Pataki (ČD, DKV Brno), 2. místo – Josef Marek (SŽDC, OŘ Plzeň), 3. místo – Luboš Verner (ČD Cargo, PJ Ústí nad Labem).

**Kategorie nad 40 let:** 1. místo – Daniel Kouřil (SŽDC, HZS Č. Třebová) 2. místo – Leoš Zita (SŽDC, SŽG Praha) 3. místo – Radek Kalita (ČD, a. s., DKV Praha).

V kategorii žen se v železničářské kategorii prezentovala pouze jedna závodnice, Pavlína Pichová.

Podrobněji se o tomto závodě dočtete na [www.osz.org](http://www.osz.org), v rubrice „reportáže“ (zveřejněno 18. 7. 2018), kde si můžete prohlédnout i další snímky z akce.