

Z aktuálních událostí

V úterý 9. ledna 2018 zasedalo v Praze Vysočanech **Představenstvo OSŽ**. V rámci kontroly plnění úkolů informoval JUDr. Petr Večeř o rodící se Rámcové dohodě o poskytování zvýhodněných podmínek pojištění (pojištění majetku a odpovědnosti občanů, pojištění motorových vozidel, cestovní pojištění). Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý informoval o jednání předsednictva Asociace samostatných odborů (ASO), které se zabývá návrhem programového prohlášení vlády ještě v původní podobě. Jako „šité horkou jehlou“ připadala první verze programového prohlášení vlády I. místopředsedovi OSŽ Vladislavu Vokounovi, který uvedl, že připomínky zasláné Asociaci samostatných odborů, byly akceptovány jen částečně. Bez odezvy zůstal např. požadavek na řešení redukce přírůžky za obnovitelné zdroje pro dopravce provozující ekologicky šetrný druh dopravy.

V další části informovali jednotliví místopředsedové o aktuálním dění ve svých firmách.

Poté se Představenstvo OSŽ zabývalo projednáváním návrhu vzdělávacích aktivit na 1. pololetí 2018 a některým organizačním záležitostem, mimo jiné diskutovalo o kampani ETF „Stop dumpingu – za bezpečnou a sociální železniční dopravu v Evropě“. Představenstvo schválilo předsedu OSŽ koordinátorem této kampaně a uložilo mu postupovat v návaznosti na požadavky ETF a reagovat na základě aktuálních požadavků a vývoje.

V další části přednesl předseda OSŽ svůj návrh uspořádat ve druhé polovině měsíce dubna 2018 setkání nově zvoleného vedení OSŽ se zástupci zahraničních železničních odborových svazů. Závěr patřil informacím Revizní komise OSŽ a zprávám ze zahraničních pracovních cest.

Úvodní část jednání **Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s.**, který se konal ve středu 10. ledna 2018 v sídle OSŽ, patřila nové podnikové kolektivní smlouvě (PKS) Českých drah. Předseda PV Vladislav Vokoun krátce shrnul průběh a výsledky kolektivního vyjednávání a dodal, že podrobnostem se budou věnovat školení pro funkcionáře ZO OSŽ k PKS, která se uskuteční na šesti místech republiky.

První host jednání, ředitel odboru 10 GR ČD, a. s., JUDr. Ivo Veselý, při hodnocení výsledku kolektivního vyjednávání uvedl, že pokud se ve sdělovacích prostředcích objevila dvojciferná čísla u nárůstu mezd v některých organizacích, vypadalo to sice efektně, ale je třeba vzít v úvahu to, že zatímco některé podniky výrazně přidal na platech teprve po 8 – 10 letech, na Českých drahách se mzdy plynule zvyšovaly každý rok.

Personální ředitel dále krátce informoval o organizační změně na odboru 12 (kolejových vozidel) GR ČD od 1. 2. 2018 a jeho informací potvrdil podrobně rozvedl další host jednání – Ing. Miroslav Kupec, člen představenstva ČD, a. s. Od uvedeného data se odbor 12 rozštěpí na tři části: zredukovanému odboru kolejových vozidel (O12) zůstanou průřezové činnosti, nově vznikne od-

bor provozu kolejových vozidel (O18) a odbor správy a údržby kolejových vozidel (O20). Ing. Kupec informoval i o dalších předpokládaných změnách od 1. 7. 2018 (tento materiál však v písemné formě nebyl předložen). Uvedl, že k 30. 6. zanikne současných pět dep a od 1. 7. vzniknou čtyři oblastní centra údržby a tři oblastní centra provozu. Cílem je podle jeho slov odstranit duplicitní činnosti a neefektivnost. Přestože Ing. Kupec odpověděl členům podnikového výboru na množství otázek, o opodstatněnosti chystaných kroků je nepřesvědčil.

Nosným tématem jednání **Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo**, který zasedal v sídle OSŽ 11. ledna 2018, byla podniková kolektivní smlouva (PKS). Předseda PV Radek Nekola uvedl, že kolektivní vyjednávání skončilo konsensem, který vyjadřuje vůli obou stran dospět ke konci. Dodal, že zatím nemá žádnou negativní odezvu. Radek Nekola zmínil i uzavřenou kolektivní smlouvu ve společnosti Unipetrol doprava (působí tam ZO OSŽ), která je podobná kolektivní smlouvě ve společnosti ČD Cargo.

Host jednání, personální ředitel Ing. Mojmir Bakalář, při hodnocení kolektivní smlouvy uvedl mimo jiné, že nervozita byla vygradována avizovaným mzdovým nárůstem ve státní správě, ale v nominále žádný velký rozdíl mezi ČD Cargo a státními institucemi není.

O chystaných školeních informovala Mgr. Pavla Kreischová a poznamenala, že se lektoři zaměřili na rozdíly i na časté chyby ve výkladu a zaměřili se i na čerpání Sociálního fondu. V diskusi se mluvilo o zpoždění dodání (tisku) kolektivní smlouvy, padla i připomínka, aby vánoční odměna za plnění podnikatelského plánu (3000 Kč) nebyla napříště spojována s nárůstem mzdy za rok 2018. Reč také byla i o posledním jednání dozorčí rady a chystaném podnikatelském plánu, respektive o vzrušené debatě na dozorčí radě na téma mzdy versus podnikatelský plán. K tomu Radek Nekola uvedl, že se nakonec podařilo zástupcům zaměstnanců vedení podniku přesvědčit pro růst mezd při zachování investic.

Ve čtvrtek 11. ledna 2018 byla na Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) uzavřena **Podniková kolektivní smlouva** na období od 1. února 2018 do 31. prosince 2019. Po promítnutí nového systému tarifních mezd a nového osobního příplatku dochází u všech zaměstnanců k nárůstu mzdy v průměru o 4,4 %, z toho u nejnižších tarifních stupňů až o 8 %. V návaznosti na novou výši minimální mzdy od 1. 1. 2018 došlo k výrazné změně u nejnižších tarifních mezd. Současně se upravila nominální hodnota stravenek na 110 Kč, 90 Kč a 55 Kč. Dále bylo dohodnuto vyplacení mimořádné odměny ve výši 5000 Kč, a to v lednu se mzdou za měsíc prosinec 2017. Dojde také k dorovnání rozdílů vzniklého nepodpísáním PKS v měsíci lednu 2018 se mzdou za tento měsíc. -red-

Začala školení o podnikové kolektivní smlouvě ČD a ČD Cargo

V zasedacím sále DPOV Píseck se v pátek 12. ledna uskutečnilo první ze série školení o kolektivní smlouvě Českých drah pro rok 2018 (PKS ČD, a. s.). Na počátku školení bylo vysvětlení nejdůležitějších změn v nové PKS, zásady hospodaření se Sociálním fondem ČD, aktuální a koncepční otázky, které čekají OSŽ v roce 2018, záležitosti týkající se pracovních předpisů, pojištění a novelizace občanského zákoníku a problematika jízdních výhod. Předseda PV OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun zdůraznil, že v letošním PKS je celá řada změn, které bylo možno dojednat se zaměstnavatelem díky probíhající konjunkturu na trhu práce. Podrobně se věnoval zejména otázce nárůstu mezd, které je nutno posuzovat nejen z pohledu tarifního nárůstu, ale také dalšími mzdovými benefity, mezi něž patří mimo jiné také penzijní připojištění a příspěvky na životní

pojištění, či změnám v délce pracovní směny, kde je zakotvena ochrana zaměstnanců před překročením maximální délky stanovené směny (15 hodin), jakož i pozitivní úpravy v oblasti nepřetržitého odpočinku v týdnu. Připomenul také zvýšení procentního příplatku za práci přesčas o dvě procenta. Změny ve prospěch zaměstnanců nastávají také v oblasti mimořádných odměn a u odměn za dělené směny. Zvýšeny byly také příplatky za práci o sobotách a nedělích a v nočních směnách, jakož i cena straveného a stravenek. „**Díky všem těmto příplatkům a úpravám se celková mzda zvyšuje podstatně výše, než je deklarováno v tarifu,**“ řekl Vokoun (tarifní nárůst činí v průměru 4,5 %). Jak dále dodal, za posledních 10 let narostly mzdy na ČD o více než 41 %, což je o 22 % více, než činila za toto období inflace. Další školení na téma změny v PKS OSŽ se konaly 15. ledna v Brně, 16. ledna v Pardubicích, a dále s budou konat 22. ledna v Plzni, 23. ledna v Českých Budějovicích a závěrečné školení proběhne 25. 1. 2018 v Praze. -čas-

V pondělí 15. ledna se v Praze v Libni (v zasedací místnosti PJ Praha) konalo první z devíti školení k Podnikové kolektivní smlouvě (PKS) společnosti ČD Cargo na rok 2018. Školení jsou za spolupráce OSŽ organizována odborem 10 GR ČD Cargo a jsou určena pro všechny zaměstnance společnosti ČD Cargo a členy všech odborových organizací působících ve společnosti ČD Cargo. Prvního školení se zúčastnili Ing. Mojmir Bakalář (ředitel O10), Mgr. Pavla Kreischová (vedoucí oddělení sociálního a mzdového), Bc. Věra Drcmová (vedoucí oddělení personálního) a Bc. Josef Kreische (úsek ředitele O10). Za OSŽ byla přítomna tajemnice Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo Bc. Marta Urbanová, za Federaci strojvůdců Jiří Šafařík, člen prezidia FS ČR. Hlavním cílem tohoto školení je především upozornit na změny a nejčastější nedostatky v aplikaci PKS. -mmč-



V žst. Louka u Litvínova je v současné době v provozu šest dopravních kolejí. Po revitalizaci tady mají zůstat pouze tři. Snímek Michael Mareš

Plánovaná konfigurace kolejí v železniční stanici Louka u Litvínova je naprostou katastrofou, říká Bedřich Bednář

„**Jsem znepokojen plánovanou vizí revitalizace železniční stanice Louka u Litvínova. Jedná se o stanici, kde se kříží dvě tratě: Litvínov – Oldřichov u Duchcova a Most – Moldava v Krušných horách. Ve stanici, kde je za současného stavu provozováno šest dopravních kolejí, mají po revitalizaci zůstat pouze tři dopravní koleje, z toho jen dvě k nástupišti,**“ říká Bedřich Bednář, předseda Výboru OSŽ při OR Ústí nad Labem, který s navrhovaným řešením stavby „Revitalizace a elektrifikace trati Oldřichov u Duchcova (mimo) – Litvínov“ nesoúhlasí. Ostatně se svými názory na revitalizaci železniční stanice Louka u Litvínova se netají, vše popsal v dopise Ing. Josefu Hendrychovi, náměstkovi SŽDC pro řízení provozu. „**Konfigurace kolejí v stanici Louka u Litvínova jsou pouhými dvěma dopravními kolejemi, ostrovním nástupištem mezi nimi a čtyřmi dopravními směry přes plánovanou jednoprvkovou zhlaví je z hlediska technologie práce této stanice a její propustnosti naprostou katastrofou.**“

Směry jízdy vlaků od Litvínova do Oldřichova u Duchcova a od Mostu do Dubí se totiž vždy na jednom zhlaví kříží. Současná technologie

práce ve stanici kompenzuje tento nedostatek umožněním současných jízd vlaků na opačném zhlaví železniční stanice, ale v nové konfiguraci kolejí již tato možnost nebude. Časy vjezdů vlaků se tak podle Bedřicha Bednáře budou muset od současné polohy výrazně posunout. „**Neposunou-li se, respektive zůstanou-li v současných polohách, bude docházet k pravidelnému narušování GVD,**“ upozorňuje Bedřich Bednář s tím, že úspora času při přípravě a rušení vlakové cesty na zařízení JOP nebude oproti současnosti prakticky žádná. „**I při stávajícím objemu dopravy a technologii práce by kolej číslo 3 (tato kolej bez nástupišť je zamýšlena pro nákladní dopravu) byla pro odstavení končících souprav uvolňujících nástupištní hrany nevhodná. O kusé koleji číslo 5 ani nemluvě. Bylo by třeba po vlaku končícím i před vlakem vychozím vředy provádět posun a tento posun by se z pochopitelných důvodů odehrával vždy přes litvínovské zhlaví. Tím by docházelo k neustálému obsazování velmi frekventovaného železničního přejezdu a blokování pozemní komunikace,**“ doplňuje Bednář. Vzhledem k velkému nárůstu populace bē-

hem poslední dekády a s přihlédnutím k existujícímu záměru těžby lithia v oblasti Dubí (byla již vydána dvě těžební povolení) by bylo podle Bedřicha Bednáře lepší vybudovat flexibilní moderní stanici s rezervou pro možný nárůst výkonů v osobní a nákladní dopravě a nikoliv devastovat současnou infrastrukturu a vytvářet provozní hrdla. „**A to vše za nemalé náklady a na účet daňového poplatníka!**“ zdůrazňuje. „**Odbor strategie a plánování na GR SŽDC by toto všechno měl podle mně brát v úvahu! A nikoliv, jak mi bylo koncem roku 2017 odpovězeno, tvrdit, že rozpočet je daný a požadavky tohoto typu nebyly předloženy. Jak by asi mohly být, když se teprve čekalo na vydání povolení k těžbě?**“ konstatuje Bedřich Bednář rozhodně. Podle něj nebylo bráno v potaz ani přestupování cestujících, ani zvýšená prázdňinová zimní, jarní a letní doprava na trati Most – Moldava v Krušných horách. „**Místo toho mi bylo v odpovědi sděleno, že na současně požadavky je takto připravovaná verze dostačující. Ale kdo zaručí, že současně připravovaný GVD bude vyhovující podovu, po třech letech?**“

(Pokračování na straně 3)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„**Řadu věcí lze díky elektronické komunikaci dělat na dálku, ale osobní kontakt je osobní kontakt.**“

Hovoříme s **PAVLEM KRHOUNKEM**, staronovým členem Ústředí OSŽ, traťovým dispečerem a místopředsedou ZO OSŽ žst. Plzeň hl. n.

Asi nejen já vás mám zařazeného do škatulky „**nový člen Ústředí OSŽ**“, přesto v Ústředí OSŽ nejste tak úplně novým členem, protože jste v Ústředí OSŽ již jedno, byť necelé, volební období působil.

Ano, souvisí to s mým předchůdcem ve funkci předsedy ZO OSŽ Plzeň Miroslavem Lokajčíkem, který byl odvolán z funkce předsedy ZO i z funkce člena Ústředí OSŽ. Tuto situaci jsme řešili v květnu 2011. V předminulém volebním období jsem byl místo něho jako člen závodního výboru dovolán jak do pozice předsedy ZO OSŽ Plzeň, tak následně jako uvolněný předseda ZO i do Ústředí OSŽ.

Musím říct, že si vás, jako vrcholného funkcionáře OSŽ, ale pamatují až z doby „**štěpení**“ řízení provozu a vzniku Aliance drážního provozu. Tehdy jsem měl dojem, že se shodujete s názory Jana Zazvonila (ten z OSŽ odešel a založil ADP) tak moc, že nakonec přejdete do nově vznikající ADP, tedy že jste tak trochu – jako on – rebel.

Když jsem nastoupil do funkce předsedy ZO, tak Jan Zazvonil byl tehdy zrovna členem Ústředí OSŽ a tajemníkem Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD, a. s., a jeho názory se mi líbily.

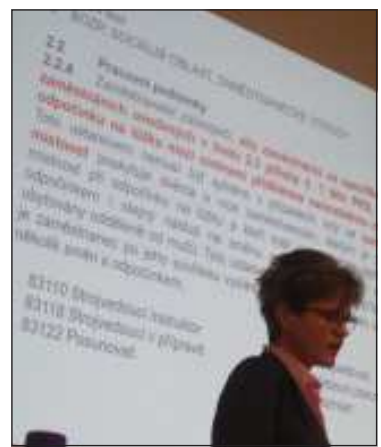
V krátkém časovém horizontu zároveň došlo po rozhodnutí „dopravního odborníka“ ministra dopravy Víta Bárty k převedení řízení provozu od ČD k SŽDC. Poté proběhlo jednání Podnikových výborů OSŽ při ČD a PV OSŽ SŽDC v Letohradě, kde byl nastaven podle mého názoru špatný model řízení SŽDC, a to jak po hospodářské, tak i po odborové stránce. Dnes mě velmi mrzí, že jsem pro současný model tehdy hlasoval. Honza Zazvonil hlasoval také pro. Bohužel, za dobu odloučení od Českých drah byla infrastruktura již jinde, než řízení provozu. Pak následovalo zbavení se Honzy Zazvonila jako tajemníka podnikového výboru. To nebylo férové. S Honzou jsem v mnohém souhlasil, ale založení ADP při současně strukturně podniku podle mě nedává smysl. Je to jen další odborový segment zastupující řízení provozu, působící při kolektivním vyjednávání. Infrastrukturu zastupuje jen OSŽ a ve finále musí dojít ke konsensu. Ukázalo to nakonec i loňské kolektivní vyjednávání.

Právě kvůli dění kolem zmíněného štěpení svazu a vzniku ADP jste pak další funkční období, tedy to minulé, nikam nekandidoval?



Ano, lze to tak říct. Mě tyhle roztržky štvaly, takže jsem vlastně na to konto řekl, že jako uvolněný funkcionář (předseda ZO OSŽ žst. Plzeň) končím, a že půjdu zpět sloužit na chebskou „dálkovinu“ (DOZ Plzeň – Cheb). Tehdy funkci po mně převzala současná předsedkyně Blanka Hanáčková (osobní pokladní v Plzni) a bylo domluveno, že místo mě bude pro funkci v odborech uvolněna ona. Vše se zdálo domluvené, posvěcené, ale najednou to nešlo.

(Pokračování na straně 2)



Mgr. Pavla Kreischová při výkladu změn nové kolektivní smlouvy ČD Cargo.

„Řadu věcí lze díky elektronické komunikaci dělat na dálku, ale osobní kontakt je osobní kontakt.“

(Pokračování ze str. 1)

Tak ZO OSŽ Plzeň přišla na podzim roku 2015 o uvolněného funkcionáře, což znamená, že veškerou činnost musíte všichni dělat ve svém volném čase?

Jsem v kritické situaci. Pondělky jev kanceláři Blanka Hanáčková. Pro Janu Plázkovou (hospodářka, jinak výpravčí z Mariánských Lázní) se nám od 1. 2. 2017, podařilo dohodnout aspoň částečné uvolnění. Jenže v září přišel dopis, že její uvolnění končí na konci října 2017 a jsme zase tam, kde jsme byli. V tuto chvíli nemáme žádného uvolněného ani částečně uvolněného funkcionáře. Hospodářka se rozhodla dělat účetnictví na dohodu a jezdit sem ve svém osobním vlnu dvakrát měsíčně.

A to tu v minulosti jako uvolněný funkcionář léta působil Ing. Jan Kubricht... Jak velkou členskou základnu vlastně máte?

Členská základna ubyla, i když jsme se mysleli, že ubude víc, protože tady v minulých dvou letech přišlo o práci postupně cca padesát výhybkářů. Ale i tak se stále držíme kolem 170 aktivních členů. Důchodci nám ubyli, těch je asi stovka. Řadu věcí lze díky elektronické komunikaci dělat na dálku, ale osobní kontakt je osobní kontakt. Ač je závodní výbor sedmčlenný, hlavní pensus odborářské práce je na Blance, Janě a mně. Ono to ani jinak nejde, my tři máme nejvíce informací, známe agendu a myslím si, že jsme schopni členům fundovaně pomoci, ať už jde o samotnou činnost ZO, nebo například o pojištění a základní právní pomoc. V minulém funkčním období jsem vykonával i funkci předsedy Výboru SZDC CDP Praha a byl jsem i členem PV OSŽ SZDC. Protože jsem naprosto v Plzni a pracoviště v Praze se začalo zaplňovat našimi členy, domluvil jsem se s Pavlem Lněničkou, předsedou ZO OSŽ Český Brod, že „převzeme“ tuto funkci. Již teď, s krátkým odstupem, mohu konstatovat, že to bylo dobré rozhodnutí. Domluvil jsem se též, že na sjezdu budu kandidovat do Ústředí OSŽ, abychom tady v Plzni nějaké zastoupení měli. Kolegové mě podpořili a na sjezdu jsem byl schválen do Ústředí OSŽ.

Zmínil jste počty aktivních členů a důchodců. Uvedte ještě, jaké akce pro ně děláte; je začátek roku a už na nástěnce visí letáček zvoucí na hory...

Když jsem ZO převzal, tak se tady razila teorie, že na nic nejsou peníze. Zjistil jsem, že jsme nečerpali třeba vůbec nic na činnost ZO ze Sociálního fondu a FKSP, tak jsme to začali rozjízdit. Dnes i samotná komunikace s členskou základnou funguje mnohem lépe: posíláme e-maily, máme webovou stránku, vkládáme důležité informace do časopisu Obzor. Teď (6. 1. 2018) pořádáme výlet pro dvacet lidí na šumavský Churáňov, kde budeme provozovat sjezdové lyžování či běhy. To již patří mezi pravidelné akce. V létě se jezdí na rafty, k tomu nějaké divadlo, Blanka Hanáčková organizovala výlet do sklípku, já zájezd na adventní trhy do Dráždan. Snažíme se dělat akce pro naše členy zhruba jednou až dvakrát do měsíce.

Která z těch akcí patří mezi členy k nejoblíbenějším?

Asi ty rafty. Vloni jsme měli plný „Vyšák“ (rekreační zařízení u nádraží ve Vyšším Brodě spoluvlastní plzeňská ZO se ZO OSŽ Zst. České Budějovice), to je kolem padesáti lidí. Rekreačka u nádraží je mezi členy oblíbená, byť není moderní, je na ideálním místě, v turisticky atraktivním regionu. Od nás tam těch lidí jezdí víc, ale dokázal bych si představit, že by jich tam mohlo jezdit ještě víc.

Zmínil jste se v úvodu, že jako výpravčí pracujete na DOZ (dálkové ovládací zařízení), dnes JOP Plzeň – Cheb, které je jedním z prvních dálkových řízení na našem území a které funguje od roku 1968. Co konkrétně z Purkyňovy ulice řídíte?

Řídíme trať Plzeň – Cheb. Dispečer 1 má na starosti 8 dopravních, dispečer 2 pak 9 dopravních, celkem 104 km trati. Výpravčí jsou nyní pouze v Pňovanech, v Plané u Mariánských Lázní a v Mariánských Lázních. Původní DOZ začínala v Kozolupech a výpravčí byli v Křimicích, Kozolupech, Pňovanech, Stříbrně, Svojsíně, Plané u Mariánských Lázní, Mariánských Lázních, Lázních Kynžvart a v Lipové u Chebu. Po modernizaci se to zredukovalo na tři zmíněné stanice. Nyní se plánuje, s převedením tratě pod CDP Praha, zrušení výpravčích v Pňovanech, mariánskolázeňské by pak dostali na starost i trať Pňovany – Bezručice, kterou by dirigovali, a údajně má být zrušen i výpravčí v Plané u Mariánských Lázní. Takže na celé trati z Plzně do Chebu by měli zůstat výpravčí pouze v Mariánských Lázních. Ale žádné personální změněnení nenastane: v Pňovanech jsou převážně zaměstnanci důchodového věku a na Plzeňsku je celkově nedostatek výpravčích, takže není problém. A vlastně záložní pracoviště pro tuto trať by mělo být v Chebu. Na SZDC nyní rázi teorii, že v případě mimořádnosti by se trať měla řídit z náhradního pracoviště, které bude umístěno na druhém konci trati. Michael Mareš

INFORMACE

Omezení platnosti jízdenek FIP ve vybraných vlacích DB AG

S účinností od 10. prosince 2017 se zavedla ve vlacích osobní přepravy společnosti DB AG nová omezení platnosti jízdenek FIP. Tato omezení platí od 10. prosince 2017 do 9. června 2018, kdy budou nahrazena novým zněním. Seznam vlaků DB AG s platným omezením platnosti jízdenek FIP je k dispozici na personálních útvarech dle evidence držitele jízdních výhod nebo v prostředí intranetu ČD, a. s., na adrese: http://albatros.cd.cz/dokumenty/O10Gr/dokum.nsf v kategorii Jízdní výhody a pro uživatele Lotus Notes: Soubor/Database/Otevřít/ server: Albatros/České dráhy – dokumenty – O10 GR – dokumenty personální. Současně je také zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznamení ČD. Šárka Pupíková, GR ČD, a. s.

PŘEDSTAVUJEME

Jiří Kajaba: „Dárcovství je pro mě víc než peníze.“

Před sedmadvaceti lety se Jiří Kajaba rozhodl, že zásadně změni svůj život. Impulsem tehdy pro něj byla nemoc maminky. „Chtěl jsem prostě se sebou něco udělat, nějaký dobrý skutek. Byl jsem o padesát kilo silnější, necivil jsem, funěl jsem, nedělal jsem nic. Tehdy jsem sám sobě položil otázku: co budeš dělat, až ti bude čtyřicet, padesát, šedesát? To asi zdechnu.“ Tak průvodčí Českých drah Jiří Kajaba vzpomíná na dobu, kdy v něm uzrála myšlenka stát se dárcem krve. Dneska už má Jiří Kajaba za sebou



devadesát odběrů a chystá se na další. „Nevím, jak to mám říct, ale mně to dělá dobře. Je to pro mě droga,“ vypráví. „V registru dárců kostní dřeně jsem dvacet pět let. Už jsem byl i jednou pozván na odběr, ale nesedlo to, neseděly nějaké faktory, tak mě zase odložili,“ konstatuje s dovětkem, že stárnutím pochopitelně klesá možnost, že bude ještě „povolán“. „Mně už je 57, ale kdyby bylo potřeba, tak by mě ještě třeba zavolali.“ Jak říká, peníze pro něj nejsou prioritou, „prioritou je dárcovství“. Dnes je Jiří Kajaba držitelem Zlatého kříže třetí třídy za osmdesát odběrů. Rád by získal i Zlatý kříž druhé (120 odběrů) a první třídy (160 odběrů). „Doufám, že se mi to podaří, že budu zdravý. Dělán pro to všechno: běhám, cvičím, chodím s vnoučaty. To, co teď podnikám s vnoučaty, jsem nedělal ani s vlastními dětmi,“ tvrdí. V plánu má darovat krevní plazmu. „Plazmu můžete dávat klidně jednou za 14 dní, něco si vezmou z krve a zase vám to vrátí do těla. Jiné to je

u krve, kterou dávám já. Tam vám vezmou 400 gramů a minimálně 75 dní musíte čekat.“ Jiří Kajaba pochází z Opavy, nyní ale s rodinou žije v České Lípě. „Kajaba je maďarské jméno, můj děda byl Maďar, vzal si Slovenku, a jak se osidlovalo pohraničí, tak šli na Moravu.“

Na dráhu šel Jiří Kajaba tak trochu z trucu. „Můj táta byl policajt a chtěl, abych byl také policajt,“ přiznává, „ale já jsem nechtěl, vždycky jsem byl spíše rebel.“ Začínal ve voticckém lomu (závod ŽPSV Uherský Ostroh), kde navrátval skály pro náloze, pak pracoval u nákladu na posunu, a nakonec skončil v České Lípě u jízdy. Většinu svého profesního života strávil ve vlaku. „25 let jezdím jako průvodčí a jsem spokojený, práce mě baví,“ přitakává. V současnosti jezdí jako průvodčí na osobních vlacích v okolí České Lípy: Mladá Boleslav, Nymburk, Rumburk, Liberec i Pardubice či Ústí nad Labem, to je jen stručný výčet jeho „cílových destinací“.

Ríká se, že lidé jsou stále více agresivnější? Ptám se. „Já bych ani neřekl, je to samozřejmě v lidech, ale musíte si umět poradit. S bilbem se nemá cenu dohadovat, ale to k tě patří. Už jsem řešil spousty konfliktů, ale s cestujícími jsem nikdy problémy neměl. Musíte s nimi mluvit, být psychologem, nehrotit to, nevyhrožovat policii, to nemá smysl. Policisté vám stejně nepomůžou,“ konstatuje.

Jiří Kajaba je místopředsedou ZO OSŽ v České Lípě a tak se ho ptám, zda se mu podařilo někomu „zlanářit“, aby vstoupil do OSŽ. „Mladí nechtějí být v odborech, jsou takoví jiní, nemají o to zájem. Proč bych měl jít do odborů? Slyším často. Ale kdyby někdo nešel do odborů, jak by to potom vypadalo? Vždyť bychom neměli ani to, co máme! odpovídám. Já jsem ale jiná generace, já jsem o nicčem nediskutoval, když mi někdo něco řekl, tak jsem šel a udělal to!“

Teď Jiřího Kajabu trápí nedokončený podchod na novém nádraží v České Lípě. „Bohužel, podchod do průmyslové zóny stále není dokončen. A to je špatné, protože je to hodně nebezpečné – lidé chodí přes koleje do fabrik. Chtělo by to ten podchod dokončit a podél plotu udělat chodník,“ uzavírá.

Michael Mareš



Výpravčí - panelista Zdeněk Polák mladší na stavědle Radbuza.

NAVŠTÍVILI JSME

Stavědlo Radbuza

Poslední dny a hodiny „života“ zbývají stavědla Radbuza na chebském zhlaví plzeňského hlavního nádraží. Od loňského ledna totiž na opačném zhlaví funguje nové pracoviště trianglu, odkud se již nyní řídí část kolejiště železniční stanice Plzeň hl. n. S pokračující výlukou, s vyloučením jižních mostů (k 15. 2. 2018), tak definitivně skončí výpravčí na stavědle Radbuza, odkud se nyní řídí Jižní předměstí a část chebského zhlaví (jižní mosty) železniční stanice Plzeň hl. n.

„Stavědlo Radbuza je v provozu od roku 1981. Odtud se ovládala celá západní část stanice. Mezi východní částí (ta se ovládala z dnes již neexistující „dvacítky“) a Radbuzou byla ještě řada stanovišť, kde byli signalisté a výpravčí,“ říká výpravčí Jiří Baloun, který pamatuje začátky Radbuzy.

Stavění vlakové cesty bylo v Plzni v minulosti dost komplikované, hlavní výpravčí na Radbuzě totiž musel neustále komunikovat s pracovišti. „V podstatě furt jenom telefonoval, komunikoval s výhybkáři a kontroloval volnost vlakové cesty. S trianglem a novým zabezpečovacím zařízením se zabezpečení stanice o dost zlepšilo,“ dodává jeho mladší kolega, Zdeněk Polák mladší.

Vloni 20. ledna 2017 skončili signalisté, letos 15. února skončí i stavědlo Radbuza, a to, co se ještě z Radbuzy řídí (liché koleje), se definitivně předá na triangl. „Ono se ale prakticky nepředá nic, protože hned potom stavební firma ty koleje vytrhá a bude se to celé předělávat. Ale až to pak bude hotové, tak to budou rovnou zapínat na triangl do JOPky. Tady se to 15. února prostě odpoledne zamkne a půjdeme domů,“ hořce se pouсмěje Jiří Baloun. Po 15. únoru se tak všichni výpravčí, kteří ještě nyní slouží na Radbuzě, přesunou na triangl, ve směně budou ve finále na trianglu celkem čtyři výpravčí. „Teď jsou ještě dva tady a tam tři, protože na trianglu je ještě panelista, který obsluhuje klatovské zhlaví. Až se to dodělá (stejně tak jako Jižní předměstí), tak tam budou čtyři výpravčí a Jižní předměstí se potom



Dispoziční výpravčí Jiří Baloun.

ZE SVĚTA

Dvě třetiny spojů na nové trati Berlín - Mnichov mají zpoždění

Téměř dvě třetiny spojů ICET a nově expresní trati mezi Berlínem a Mnichovem dojíždějí se zpožděním. Podle interpelace parlamentní frakce Zelených na spolkovou vládu jen 94 vlaků došlo do cíle včas, 125 mělo zpoždění o více než šest minut, konstatoval 27. prosince deník Handelsblatt. „Je něco sniželo ve státním concernu Deutsche Bahn (Německé dráhy),“ prohlásil doslova místopředseda frakce Oliver Krischer v rozhovoru pro list Bild. Tento fakt přiznal i DB s tím, že zpoždění všech vlaků počítá až od šesti minut pozdního dojezdu.

Nedochvilnost rychlovlaků na nové trati dlouhé 623 kilometrů se projevila již při inauguraci 10. prosince, kdy spoj dojel do Berlína, kde čekalo na 200 cestujících hostů v čele s kancléřkou Angelou Merkel, s více než dvouhodinovým zpožděním. V pořádku nebyl mezi jinými závadami ani pojistný brzdný systém v důsledku nesprávného zadání průměru kola do příslušného závodu. Což zapříčinilo nesprávné výpočty času, takže ETCS (European Train Control System) nařídil odstředně závady. Ale i další vlaky musely kvůli nepřesnostem softwaru ETCS jezdit pomaleji nebo dokonce přejíždět na staré tratě. ETCS přezkoumává celý problém, který prý zavínily „různé malé příčiny“, sdělila Birgit Bohle, šéfka dálkové

dopravy. Podle jejích slov experti výrobce ETCS firmy Alstom jsou prý těmito příčinám již „na stopě“.

Na nové trati, otevřené 10. prosince, mají vlaky ICE jezdit rychlostí až 300 km v hodině, avšak doposud tak mohou jen na některých úsecích, takže plánovaná doba 2,55 h se zatím prodlužuje až o desítky minut. Jan Hála

První testovací laboratoř pro autonomní vlaky v Rakousku

V Rakousku vzniká jako první v Evropě testovací prostor pro samostatně jezdící vlaky na otevřené trati, tzv. „Open.Rail.Lab“. Zde by měly být zkoušeny nové železniční technologie, jako např. lokomotivy, které automaticky rozpoznávají křižení železnic, překážky na kolejích. Testovací trať se nachází mezi stanicemi Friedberg (Štýrsko) a Oberwart (Burgenlandsko), je dlouhá 25 km a je na ní 8 zastávek, 12 železničních křižení a 1 tunel dlouhý 524 m. Na „Open.Rail.Lab“ bude probíhat veškerý vývoj techniky autonomních vlaků to od prvních simulací na PC až po testovací jízdy v běžném železničním provozu. Rakouské ministerstvo dopravy, spolu s Burgenlandskem a průmyslem investuje do trati celkem 11 mil. eur. Kromě toho bude ministerstvo každý rok sponzorovat 5 mil. eur výzkum-

VŠIMLI JSME SI

● **OBEČ DÝŠINA** v Plzeňském kraji bude mít dvě zastávky, z nichž jedna bude zbrusu nová. Drážní úřad rozhodl o nových názvech zastávek v této obci nedaleko Plzně. Současná zastávka se přejmenuje na Dýšina-Horomyšlice a v kilometru 96,980–97,800 na trati Praha-Plzeň bude vystavěna nová zastávka s názvem Dýšina. Díky modernizaci III. tranzitního koridoru nastanou v úseku Rokycany – Plzeň i další změny. Cestující například budou projíždět nejdelším železničním tunelem v ČR, který zkrátí cestovní dobu. Jak uvedl Drážní úřad, nové názvy zastávek budou platné od zahájení provozu na modernizované části trati.

● **VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ** v Uherském Hradišti bude mít novou tvář. Podle plánu Správy železniční dopravní cesty se bude k jednotlivým nástupištím chodit podchody. Náklady na rekonstrukci se odhadují na 300 milionů korun. Město chce v souvislosti s rekonstrukcí nádraží vyřešit i přednádražní prostor a vybudovat tam zastávku autobusů i odpočinkovou zónu se zelení. Náklady na rekonstrukci se odhadují na 300 milionů korun. Jak uvedla mluvčí SZDC Kateřina Šubová, začátek stavby se předpokládá po roce 2021.



● **OPRAVENOU BUDOVU** zst. Mníšek pod Brdy poškodili vandalové svými graffiti (na snímku Martina Kubíka). Dne 8. ledna poškodili přes noc graffiti i Regionovou na trati na Dobříš. Policie má prý novou metodu, že pozná vandala dle shodných znaků nápisů.



● **DNES JIŽ HISTORICKÝ** snímek Tomáše Martínka z července 2017 zachycuje bývalou výpravní budovu železniční stanice Strakonice, která ustoupila výstavbě nového autobusového nádraží, jež bude v těsném sousedství s nádražím vlakovým. Vznikne tak společný odbavovací terminál pro oba druhy dopravy. Investorem je Správa železniční dopravní cesty a ČSAD STTRANS. Součástí projektu za zhruba 60 milionů Kč je i parkoviště pro sto aut.

● **ČESKÉ DRÁHY** dne 15. 1. 2018 otevřely v Rakovníku novou halu pro opravu a údržbu kolejových vozidel. Stavba za 57 milionů korun trvala od února do prosince 2017 a realizovala ji společnost Swietelsky stavební. V hale nyní probíhá tříměsíční zkušební provoz. Jak uvádí tisková zpráva Českých drah, a. s., součástí dvoukolejné haly, vybavené například posuvnou servisní lávkou, mostovým jeřábem o nosnosti 5 tun, sloupkovým kanálem či zvedákovou soupravou 8krát 25 tun, je i dílenská část pro opravu komponent vozidel, sociální zařízení, zázemí pro zaměstnance a sklad náhradních dílů. Ke stavbě se využil pozemek, na němž byl umístěn sklad pohonných hmot. Po jeho přemístění vyrostl nový objekt haly s celkovou zastavěnou plochou 1286 m². Kolejová je hala napojena přes stávající kolejiště lokomotivního depa do kolejiště v železniční stanici Rakovník.

Španělský AVE projel 450 km z Mediny do Mekky za 2,52 h

Superekspres AVE vykonal 31. prosince 2017 zkušební jízdu na trati z Mediny do Mekky v Saúdské Arábii dlouhé 450 kilometrů, vybudované španělským konsorciem, za 2,52 h. AVE tak projel celou trasu bez závdav rychlosti, přesahující 300 km/h, informoval mluvčí španělského konsorcia. Firma, zúčastněná na realizaci tohoto projektu, se zavázala uskutečnit zkušební jízdu do konce roku 2017, čímž dostaly svému slibu, zdůraznil 1. ledna 2018 ve svém internetovém vydání španělský deník El diario.

Běžný provoz mezi oběma významnými saúdskoarabskými městy má být zahájen od března 2018, jelikož dosud vážnou dokončovací práce na pěti nádražích na této trase, jež provádějí místní firmy, uvedl list. Konsorcium tvoří celkem 12 španělských podniků – ADIF, Cobra, Consultrans, Copasa, Dimetrico, Imathia, Inabensa, Ineco, Indra, OHL, Renfe a Talgo spolu se saúdskoarabskými firmami Al Shoula a Al Rosan. Jan Hála

Obzor č. 3 – 25. 1. 1993

„Každý kilometr zrušené železnice budu pokládat za osobní prohru,“ říká v první části rozhovoru, uveřejněném v č. 3 Obzoru, ministr dopravy Jan Stráský. Vyjadřuje se v něm mimo jiné ke svým plánům týkajícím se organizace práce na ministerstvu či k harmonizaci dopravy. Ke vztahu ministerstva a ČD uvedl: „České dráhy musí být podnikem, který se zabývá železniční přepravou a co nejméně vším ostatním. Musí mít rozsáhlé pravomoci, ale pokud má dostat od státu v roce 1993 7 miliard korun, musí si stát na něj ponechat určitý vliv.“

Článek „Zásady zaměstnanecké politiky Českých drah a nová role odborů při jejich realizaci“ předsedy OSZ Zdeňka Škopa se zabývá dopady restrukturalizace ČD (v obchodně podnikatelský subjekt) na zaměstnance. Zdůrazňuje se v ní nutnost výběru a výchovy schopných managerů a udržení kvalitních, kvalifikovaných a na cílech podniku zainteresovaných pracovníků. „Zaměstnanci ČD by si měli uvědomit, že železnice nemůže uživit víc lidí, než kolik má opodstatněných pracovních míst,“ uvádí autor článku.

Obzor č. 4 – 1. 2. 1993

V čísle 4 pokračuje rozhovor s ministrem

Plánovaná konfigurace kolejiště v železniční stanici Louka u Litvínova je naprosto katastrofou, říká Bedřich Bednář

(Pokračování ze str. 1)

Navíc výše zmíněný projekt revitalizace podle Bedřicha Bednáře postrádá jakoukoliv rezervu pro případ mimořádnosti, které nelze na železnici nikdy předem vyloučit (trať z Oldřichova u Duchcova přes Louku u Litvínova slouží jako odklonová trasa). „Investice do železniční infrastruktury by měla být investicí do budoucnosti dopravní obslužnosti a také životního prostředí daného regionu,“ domnívá se Bedřich Bednář. Realizace projektu modernizace železničních stanic Osek, Louka u Litvínova a Litvínov namisto toho podle něj omezí stávající dopravní infrastrukturu až na samou hranici její kapacity.

Podle Bedřicha Bednáře nelze opomenout ani velmi pravděpodobný vznik průmyslových podniků zabývajících se zpracováním vytěžené rudy v blízkém okolí. „Dojde-li k takovému ome-

doprawy Janem Stráským. Řeší se v něm například problém přebytečných kolejových vozidel s ohledem na pokles přepravních výkonů. „Objednala-li si dráha lokomotivy, které nepotřebuje, musí nést důsledky,“ odpověděl Jan Stráský a dodal, že ve vládě je však připraveno řešení, které má charakter další pomoci státu. Svě představy ohledně budoucnosti kolejové dopravy formuloval stručně: „Chtěl bych přispět k tomu, aby se doprava prosadila jako úspěšné ekonomické odvětví, které nadto – samozřejmě s přispěním státu – splní své veřejné prospěšné role a nikoli obráceně.“

V rubrice „Co se děje v ústředí“ můžeme v prvních lednových číslech sledovat vývoj kolektivního vyjednávání, kde zůstával rozpor především v otázce mezd, a to nejen mezi zaměstnavatelem a odbory, ale i mezi jednotlivými odborovými centrály.

Článek pracovníka ekonomického oddělení ústředí OSZ poukazuje na rozpor mezi růstem životních nákladů a růstem mezd v posledních letech, přičemž z rozboru vyplývá, že životní náklady se zvyšovaly výrazně rychleji než mzdy. Z tabulky a z grafu vyplývá, že od roku 1980 vzrostly životní náklady přibližně dvojnásobně, ale mzdy pouze 1,5násobně. Nejvíce se tento nepochopitelný rozdíl projevil v letech 1991 – 1992.

–38–

K prázdným nádražním budovám

Dovolím si reagovat na článek „Ruší se a ruší“ v časopisu Obzor č. 25/2017. SŽDC má v současnosti mnoho prázdných nádražních budov, to je pravda. A přibývá jich. Problémem však jsou drahé náklady a hlavně záleží také na lokalitě. Těžko někdo něco bude podnikat na odlehlejších nádražích, kde není kupní síla. Ovšem SŽDC chce postupně pronajímat prostory nádraží ponejvíc státním úřadům, či jako kanceláře. Co se týče nádražních restaurací, tak jich opravdu čím dál víc ubývá, ovšem na druhou stranu v řadě železničních stanic restaurace fungují a jsou ve slušném stavu, jak jsem si všiml. Například jsem byl mile překvapen v Sušici, kde tamní kiosek předešlá na hospodu. Je tam čisto, útulno a mají otevřeno každý den od dopoledních hodin až do

pozdního večera. Ono záleží hodně na provozovateli, jak je šikovný a jak si dokáže udržet klientelu, či přitáhnout nové hosty, aby měl zisk. Pokud si nájemce „nádražky“ hýčká jen místní štamgasty a na nahodilé hosty je nepřijemný, přičemž nedodržíme stanovenou otevírací dobu a nenabízí ani žádné pokrmy, tak to potom nemůže dlouho prosperovat. Co se týče žst. Strakonice: tam zdejší restaurace ve westernovém stylu byla luxusní. Sice je velkým minusem, že již není v provozu a ani její prostory nejsou nabídnuty k pronájmu, jenže na protějším autobusovém nádraží funguje solidní bufet a dvě hospody vedle sebe se dnes již těžko užívá, pokud se nejedná o herny či kasina, kde se perou špinavé peníze. Naopak do pronájmu jsou zde nabídnuty

nebytové prostory v prvním patře. Že by měla být zbourána část této poměrně malé nádražní budovy, si nedovedu představit. To bude tedy vypadat. Dovedu ovšem pochopit plánovanou demolicí části rozlehlé výpravní budovy ve Varnsdorfu, která zeje prázdnotou a chátrá. Ale zpět ke Strakonici. Byla zde zbourána bývalá výpravní budova a na jejím místě se nyní buduje autobusové nádraží, aby tu vznikl společný odbavovací terminál pro oba druhy dopravy. Toto považují za naprostý nesmysl, protože autobusové a vlakové nádraží jsou nyní od sebe vzdáleny pouhých cca 100 – 150 m, přitom současný autobusák je prostorný s velkým a čistým vestibulem, kde jsou cestujícím dostupné všechny možné služby, včetně prodeje jízdenek a solidního WC. Nevím, jak se na novém, o mnoho menším autobusovém nádraží budou prolinat regionální a dálkové linky do Prahy a Brna, které tudy jezdí, a jak se pak budou autobusová a vlaková cestující tísnit v nyní malé čekárně ve zdejším odbavovací budově. To je tak, když se všechno předělává podle norem Evropské unie, protože se na to přispívá značnými finančními prostředky.

Tomáš Martinek

Ohlas na článek „Nestačím se divit“ (č. 24/2017)

V Obzoru se již dříve objevily úvahy o napojení letiště na rychlostní trať. Ale já si myslím, že se u nás spíš moc mluví, či spíše jen kecá, a skutek žádný. Mluví se o tom už tolik let a vůbec se nic neděje. Je pravda, že ne všichni cestující z letiště pojedou do centra, na Masarykovu nádraží. Asi by bylo vhodné, aby pseudorychlodňáka jela spíše na hlavní nádraží nebo na Smíchov, neboť z Masaryčky se opravdu špatně chodí se zavazadly. Ono stačí projít jen tím proslulým parkem, kromě toho se musí projít Hyberskou ulicí, přes křižovatky a pokračovat na určené nástupiště. To všechno jsou problémy, které musí rozhodnout odborníci s ohledem na to, kam vůbec směřovat rychlodňáka z letiště do centra Prahy. Je to dost složité i pro ně. Zbývá méně mluvit, ale jednat! A to nejen u ČD, ale i u dalších orgánů, jež budou rozhodovat, co a jak. Všichni asi sledujeme a budeme i nadále sledovat, jak se všechny plány uskuteční ke spokojenosti cestujících z letiště. A ten pohyblivý chodník, to je podle mě opravdu hloupost. Osobně, já se vůbec nedivím tomu, jak to vše u nás dopadá. Jiří Krejčí

Zapomeňte na Bubny

Osobní vlak 9808 začíná svou cestu ve stanici Praha–Dejvice. Nebo ne? Ne. Začíná samozřejmě na Bubnech nebo Bubnech Vltavské. Ale z nich odjíždí pouze soupravou (bez cestujících). Sem tam nějaký ten vlak do Kladna se nevejde na provizorním nástupišti zvané Bubny Vltavská. Nabízí se logicky, aby začínal na Bubnech (těch skutečných). Místo toho je ale z Bubnů převezen do Dejvic a cestujícím se dovolí nastoupit až tam. Zdánilivě opomenuti je však, obávám se, velmi dobře promyšlené. Jde o to, aby cestující na původní žst. Bubny úplně zapoměli. V různých plánech se počítá s přemístěním stanice do místa nad metrem, kde je nyní „provizorium“, ale do budoucna asi už trvalá zastávka Bubny Vltavská. V okolí bubenské výpravní budovy se prostě stavět nebude. Lépe řečeno, nebude tam stavět vlak; stavět věžáky se tam budou až až. Kritické hlasy ale budou ztišeny argumentem, že cestující jsou už stejně zvyklí nastupovat na Vltavské, tak k čemu ještě nádraží o kus dál. Stejně se tam neprodávají lístky a čekárna je zavřená. Ještě uvidíme, co bude po konci výluky Negrelliho viaduktu. Vlastně ona to žádná výluka není. Podle jízdního řádu končí trať od Kladna nově na Bubnech Vltavské. To mimo jiné znamená, že přestupující s jízdenkou ČD už nemají nárok na bezplatný přesun metrem a musí si tedy pořídit celoroční kupon za více než 3600 Kč. Příští rok to samé. Kdo by měl ještě náladu řešit původní Bubny.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Dvě zastávky

Ježdívám někdy z koridorové zastávky a mnohem méně z nekoridorové zastávky. Tak mne napadlo udělat jejich srovnání z hlediska cestujících. Také by se dal srovnat stav, jak zastávky veřejnosti vyhovoval původní stav zastávkový před výstavbou koridoru a po, ale držme se, že srovnáme Pyšely a Lštění. Pyšely na trati

z Prahy do Benešova mají samozřejmě bezbariérový přístup, ale třeba dlouho tam na peroně nebyly lavičky, říkalo se, že je to proto, že umístění laviček by pokazilo záměr architekta. Pak se situace změnila, lavičky tam jsou, ale bez opěradel, navíc kovové, tak vás vaše sedací část studí i v červenci. Navíc tvar sezení je s prohlubní, kde se drží voda ještě dlouho po dešti, kdy už jinde není po mokru ani památka. Zvláštní je i to, že na nástupišti směr Benešova u Prahy jsou všechny lavičky pouze na přední polovině peronu a na zadní půlce ani jedna. Napadlo mne, jestli by redakce nemohla s navrhovatelem takové lavičky někdy udělat rozhovor, jestli někdy na „svě“ lavičce seděl a třeba jestli někdy jel vlakem. Perony jsou ze zámkové dlažby jako všude na nových zastávkách, tady se ne vždy podařila vodorovně, asi dělníkům chyběla vodováha. Přesto, že se sníž z peronu uklízí, dlažba bývá pak dost kluzká a skoro nebezpečná je svažité cesta ze zastávky. Jinudy to nejde, takže když přijedete od Prahy, tak nejdříve musíte podchodem podejít obě koleje trati a po cca 40 metrech svažité cesty zase podjezdem u silnice podejít stejné koleje opačným směrem a pak stoupat směrem na Pyšely či Vysokou Lhotu či Jericho. Koridorová zastávka je na rozdíl od Lštění vybavena za peníze EU koši na separovaný odpad, ale zaměstnanci SŽDC obsah čtyř různých druhů odpadů stejně sesypají do jednoho pytle, jak už jsem popsal v jiném příspěvku. Tím, že je celá trať až do Čerčan obklopena třímetrovými betonovými monstři, i když tiskový mluvčí ČD kdysi psal, že stačí výška 75 cm, tak není vidět, jestli přijede krátký vlak nebo dvojitá souprava. Samozřejmě to není ani na odjezdové tabuli. Pamatují začátek 70. let, že to ve východním Berlíně bylo na tabuli, jestli přijede dlouhý či krátký vlak, hrd 29 let po Listopadu na východní Německo před 50 lety ještě nemáme. Ve Lštění na trati z Čerčan do Ledečka máme skvábový peron, nikdy není kluzký, lavičky jsou bez prohlubní, v nichž se drží voda, nejsou kovové, ale dřevěné, a mají opěradla. Jak dlouhý vlak na zastávku přijede, vidíte z dálky i z špatného počasí a také samozřejmě odjezdovou tabuli zde nikdo nepostrádá. Tak přesto, že ve Lštění nastupuje a vystupuje minimum cestujících, je to zastávka na znamení, je výborně vybavena ke spokojenosti případných zákazníků národního dopravce, určitě tam už před lety bylo pro spokojenost cestujících uděláno mnohem více než při modernizaci zmíněného koridorové zastávky, která proběhla o hodně později.

A abych ještě vzpomněl nejbližší nádraží, tak to jsou Čerčany. Koridorová přestávka způsobila neúměrně dlouhou cestu od pokladny v původní nádražní budově na peron, navíc střecha (vlašťovka) nad prvním nástupištěm je postavena tak, že za deště na vás prší na obou polovinách peronu, před deštěm se dá ukrýt jedině do podchodu; taková stavba by se asi spíš hodila do carského Ruska za časů knížete Potěmkina. Petr Rádl

Jáchyme, pozor na stroje!

Možná tyto řádky dočte do konce jen pár vzorných čtenářů, ale i tak doufám, že si někdo řekne „no, jasně, bylo by fajn něco s tím udělat“ a nejen „hele, to je jako u nás“.

Tak tedy. V době, kdy dráha byla ještě Dráhou a na práci v kolejích byl nejčastěji potřeba krumpáč, vazelína a kladivo, kde se vzaly, tu se vzaly, vyrostly dílny jak houby po dešti. Byly menší či větší, s ponkem, stolní vrtáčkou, bruskou, pákovými nůžkami, a ti štastrnější v nich měli dokonce i strojní pilu, ohýbačku na plech, výheň, soustruh, buchar, hoblovku a jiné zajímavé poklady. Dráha se změnila, lidí v kolejích ubylo a nahradili je kluci s měřicími přístroji, počítačová nadšenci, nové technologie a firmy z blízka i z daleka, jen ty dílny nám, tak nějak, zůstaly na krku. Proto bych vám tímto článkem ráda malinko připomněla, jak kdysi dílny vypadaly a jak by měly tedy vypadatí dnes. Tak zaprvé – bylo v nich čisto a útulno – starší ročníky si ještě vzpomenu, že po ukončení práce a o pracovních sobotách se uklízelo, nebo to za úkol dostali během týdne „mladšasové“. Někdo se občas postaral i o stroje – měl je na starosti, promazal je, seřídil a dal „výstražné tabulky“, pověsil ochranné brýle a okolo namaloval žlutou čáru, i když často ani netušil, že je to „pracovní prostor stroje“. Vedoucí měl ve skříni přihrádku s návody a průvodní dokumentaci a nově přichůzi byli podrobeni zkoumání, jestli umějí stroje a další zařízení obsluhovat – pokud ne, byli rychle zaučeni, aby se nebláhali a přiložili ruku k dílu.

Bohužel, v dnešní době se kolem starých a mnohdy v koutě zapomenutých strojů chodí po špičkách a dělá se na nich, dokud se nerozpadnou, a to bez ohledu na bezpečnost práce. Základní pravidla pro provoz strojů určuje obecně zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, svým požadavkem odkazujícím na povinnost zaměstnavatele „vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky“ a také částí § 103, podle které je zaměstnavatel „povinen zajistit zaměstnancům školení, která doplňují jejich odborné předpoklady a požadavky pro výkon práce“ – tedy v našem případě, povinnost zaměstnavatele zaměstnance zaškolení i pro práci na jakémkoliv zařízení.

Podrobněji o podmínkách provozu strojů je psáno v zákoně č. 309/2006 Sb. a jeho prováděcím nařízením č. 378/2001 Sb. Podle této legislativy má zaměstnavatel za povinnost, mimo jiné, mít provozní a průvodní dokumentaci stroje (pokud není, tak zhotovit místní provozní bezpečnostní předpis), má zajistit dostatečný manipulační prostor kolem stroje, funkční ochranná zařízení, nouzové zastavení stroje, výstražná a informační značky a bezpečnostní informace a popsat zakázané manipulace pro práci.

Mezi další povinnosti zaměstnavatele, které jsou dané, patří i zajištění systému údržby strojů, včetně stanovení termínů, lhůt a rozsahu

kontrol, zkoušek, revizí, a termínů jejich údržby a oprav. Abychom předešli nedorozuměním, je nutné si v tomto místě říct, že naše legislativa zahrnuje jakékoli stroje, technická zařízení, přístroje a nářadí používané při práci pod pojem „pracovní zařízení“ a „používání pracovního zařízení“ popisuje jako jakoukoli činnost zahrnující jeho spouštění nebo zastavování, stejně jako jeho provoz, dopravu, opravy, úpravy, údržbu a obsluhu, včetně čištění. Kontrola na (pracovních) zařízeních musí být dle zákona prováděna nejméně jednou za 12 měsíců v rozsahu stanoveném místním provozním bezpečnostním předpisem, nestanoví-li jinak zvláštní právní předpis, popřípadě průvodní dokumentace nebo normové hodnoty rozsah a četnost následných kontrol.

Právě na základě těchto zákonem stanovených podmínek a definice pojmu „pracovní zařízení“ je nutné do kontrolního systému zaměstnavatele zahrnout i ostatní zařízení, kterými jsou, mimo jiné, žebříky, regály a palety (např. ohradové, skříňové a sloupkové pro přepravu a uschovu hutních materiálů). Provozní dokumentace zařízení pak musí být uchovávána po celou dobu provozu.

Dále, podle vyhlášky č. 50/1978 Sb., § 1, odst. 2, se za elektrická zařízení považují (pracovní) zařízení, u nichž může dojít k ohrožení života, zdraví nebo majetku elektrickým proudem, a zařízení určená k ochraně před účinky atmosférické nebo statické elektřiny. Právě z této definice a z výše uvedeného textu nám zcela logicky vyplývá fakt, že jakékoli zařízení, které je napájeno elektrickým proudem, musí být zároveň kontrolováno i revidováno. Revize těchto zařízení se, na rozdíl od kontrol, provádějí způsobem a četností dle ČSN 33 1500 (331500). Zatímco pravidelnou kontrolu může dělat zaměstnanec pověřený zaměstnavatelem s odpovídající kvalifikací, revize elektrického zařízení pouze pracovníci znalí s vyšší kvalifikací dle § 9 vyhlášky č. 50/1978 Sb. – tedy revizní technici.

Kromě obecných strojních zařízení existuje i skupina tzv. vyhrazených technických zařízení zdvihacích (VZT) a určených technických zařízení (UTZ, napájených z trakčního vedení), jejichž používání se týká zvláštní právní předpis.

Řekněte, jaká je vaše dílna? Jaké je prostředí, ve kterém se velkou část života pohybujete? Je bezpečné a neohrožuje ničí zdraví? Nemůže běžně tolerované používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí, které pamatují předchozí generace, nebo se opotřebováním a nedostatečným systémem údržby rozpadají pod rukama, být právě tím, co zítřa způsobí pracovní úraz a někomu dalšímu změnit život?

Tak si zkrátka řekněte „bylo by fajn s tím něco udělat“ a ještě dnes to prostě zkuste. Vše záleží i na vás... Dana Žáková odd. BOZP OSZ-Ú

(Ne)chráněné železniční přejezdy...

Všichni znali vědi, že nechráněné železniční přejezdy u nás neexistují. Každý je ze strany pozemní komunikace ze zákona chráněn dopravní značkou nebo zabezpečovacím zařízením. Je to stejné jako v případě silničních křižovatek. Také neexistuje nezabezpečená. Na každé z nich je provoz nějakým způsobem zabezpečen a upraven. Řidiči a chodci se řídí ustanoveními Zákona o silničním provozu, dopravními značkami nebo světelnými signály. Bohužel,

neustále a pořád čtu a slyším v médiích, že ke střetu silničního vozidla nebo chodce s vlakem došlo na „nechráněném“ železničním přejezdu. Vedení SŽDC a ČD k takovým zprávám mlčí, jsou jim očividně lhostejné, a já nechápu, proč dělají mrtvého brouka. A tak si média zvou někoho z vrcholového managementu AŽD a ten se doširoka rozpovídá o tom, že AŽD má vyvinuty skvělé přejezdové zabezpečovací systémy, které jsou schopny zastavit vlak, je-li na přejezdu překážka, podat řidičům informaci o tom, z které strany vlak jede, s nadsázkou dokonce informovat o tepové frekvenci strojevodoucího, barvě jeho očí nebo co měl na svaččinu. A že záleží jen na SŽDC, zda tu úžasnou techniku koupí a nainstaluje...

A já se ptám, proč to všechno? Viníky nehod na železničních přejezdech jsou jednoznačně chodci a řidiči silničních vozidel. Právě u nich by se mělo začít. 1. Ještě mnohem tvrději postihovat jejich pochybení, přestupky a třeba také odmítnout krevní zkoušky. 2. Nebrat zřetel na jejich hloupé výmluvy a tvrdě trestat také prokázaná lživá tvrzení. (Těmi výmluvami myslím takové nesmysly jako „na namrzlém dálničním mostu jsem dostal smyk a nedalo se s tím nic dělat“. Každý přece ví, že mosty namrzají dříve než přilehlá vozovka, je na to také upozorňováno dopravní značkou. Je prostě nutno dát včas nohu z plynu a dodržovat bezpečnou vzdálenost mezi vozidly.) 3. Po každé vážné nehodě na železničním přejezdu by měl v médiích vystoupit odborník SŽDC a ve spolupráci s Policií ČR by měl její příčiny veřejnosti jednoznačně a srozumitelně vysvětlit. Rozhodně by to neměli dělat sami reportéři a komentátoři médií. –jt–

Zapomeňte na Bubny

Osobní vlak 9808 začíná svou cestu ve stanici Praha–Dejvice. Nebo ne? Ne. Začíná samozřejmě na Bubnech nebo Bubnech Vltavské. Ale z nich odjíždí pouze soupravou (bez cestujících). Sem tam nějaký ten vlak do Kladna se nevejde na provizorním nástupišti zvané Bubny Vltavská. Nabízí se logicky, aby začínal na Bubnech (těch skutečných). Místo toho je ale z Bubnů převezen do Dejvic a cestujícím se dovolí nastoupit až tam. Zdánilivě opomenuti je však, obávám se, velmi dobře promyšlené. Jde o to, aby cestující na původní žst. Bubny úplně zapoměli. V různých plánech se počítá s přemístěním stanice do místa nad metrem, kde je nyní „provizorium“, ale do budoucna asi už trvalá zastávka Bubny Vltavská. V okolí bubenské výpravní budovy se prostě stavět nebude. Lépe řečeno, nebude tam stavět vlak; stavět věžáky se tam budou až až. Kritické hlasy ale budou ztišeny argumentem, že cestující jsou už stejně zvyklí nastupovat na Vltavské, tak k čemu ještě nádraží o kus dál. Stejně se tam neprodávají lístky a čekárna je zavřená. Ještě uvidíme, co bude po konci výluky Negrelliho viaduktu. Vlastně ona to žádná výluka není. Podle jízdního řádu končí trať od Kladna nově na Bubnech Vltavské. To mimo jiné znamená, že přestupující s jízdenkou ČD už nemají nárok na bezplatný přesun metrem a musí si tedy pořídit celoroční kupon za více než 3600 Kč. Příští rok to samé. Kdo by měl ještě náladu řešit původní Bubny.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Výpravčí již jízdenky prodávat nebude. A basta!

Vedení SŽDC, s. o. (Správa železniční dopravní cesty, státní organizace), rozhodlo, že rozváže smlouvy s ČD, a. s. (České dráhy, akciová společnost) ohledně prodeje jízdních dokladů a jízdenek ve všech stanicích, kde tuto činnost provádějí výpravčí SŽDC smluvně pro ČD. K dnešnímu dni se jedná ještě o 197 takových výdejních míst (železničních stanic). Jsou to většinou menší nádraží na regionálních tratích.

Na tomto případě je vidět, jak bylo chybné rozdělení železnice na několik navzájem nespojovaných podniků, kdy jeden podnik účtuje služby druhému či třetímu. V době, kdy byl ještě původně státní podnik České dráhy výhradní dopravce, přepravce i správce sítě, bylo vše, hlavně z pohledu cestujících nebo přepravce, jednoduché. Bylo to v době, kdy se současný byrokratický stát teprve byrokratizoval. Postupná byrokratizace a dělení na České železniční cíleně uvolnilo kapacitu hlavně pro různé soukromé dopravce. To byl rozdělovací cíl již generálního ředitele ČD (tehdy s. o.) Emanuela Šípa v roce 1993. Zajímavé je, že dělicí snahy uvnitř železnice začaly po rozdělení Československa.

Pojďme si to zopakovat. Pro parcelaci železnice bylo nutno nejprve ukázat, jak na dráze vše přestává fungovat. A proto se hned po celostátní stávce železničářů v roce 1997 začalo zdrazovat

dovozně a tím pádem stále více přepravců přecházelo na kamionovou dopravu (sami se nabízelí hned při té stávce – sám jsem to zažil!). To nám zbývalo ještě dalších dvacet let ke „konečnému řešení.“ A tak v roce 2004 byla zrušena oblíbená přeprava malých zásilek do hmotnosti 15 kg, zvaných spěšňiny. Pokračovalo to zdrazžením obsluh vleček, kdy se za každou jízdu na soukromou vlečku podniku platí poplatky za jízdu na vlečku, které již dávno nejsou symbolické – následuje rušení vleček z důvodu malé přepravy a neudržitelnosti stavu dle předpisů nebo jejich zarůstání náletovými dřevinami, čímž je zaviněna jejich nejistost a následné rušení z důvodu špatného stavu. Následuje prodej budov ČD, a. s., SŽDC a tím se stávají pokladny obsluhované zaměstnanci ČD, a. s., v názmu a pokladny obsluhované výpravčími SŽDC naopak drahé (placené školení, udržování pokladny) pro ČD, a. s. S tím přichází rušení poslední přepravní služby malých zásilek – ČD kurýr – ten byl potichu zlikvidován v prosinci 2017. Dilo zkázy bude završeno v červnu 2018 „opravou“ všech 197 pokladen obsluhovaných pro ČD, a. s., „drahými“ výpravčími.

Ne, to nejsme v Absurdistanu nebo Kocourkově, ale v realitě České republiky, v jubilejním roce pohrom či vítězství, 2018!

Martin Kubík



Po zrušení prodeje jízdenek výpravčími skončí pravděpodobně i pokladna v žst. Dobříš, ve městě s rozšířenou působností a necelými devíti tisíci obyvateli, některé pokladny kolem Prahy může zachránit prý ROPID, ale moc tomu nevěřím.

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



„Historický“ obrázek z 31. 3. 2013. Motorový vůz 831.105 z roku 1958 zachytil náš fotografický objektiv na „Kozí dráze“, kousek od stanice Telnice.

O jednom smutném výročí

Byly, nebyly, vedly pod jedněmi horami koleje, po kterých se po dlouhá léta proháněly mašinky, které vozily nejen lidi, ale zejména uhlí do přístavu na velké řece. A protože prý zdejší železniční zaměstnanci chovali množství slepic a hlavně koz, ozývalo se údajně na nádražích z četných chlívků kozí mečení. A koleje tak dostaly své jméno – „Kozí dráha“.

Traf, spojující Duchcov s Podmokly (dnes Děčín hl. n.), vybudovala společnost Duchcovsko-podmokelské dráhy jako konkurenční k Ústecko-teplické dráze, zejména pro přepravu hnědého uhlí ze zdejších dolů. Oproti své konkurenci ale byly tyto koleje trasovány méně vhodným, místy až horským terénem, kopírujícím jižní svahy Krušných hor.

Úsek z Duchcova do Podmokel byl uveden do provozu 2. 10. 1871. Dne 19. 12. 1872 byla trať prodloužena z Duchcova přes Osek a Litvínov do Chomutova.

Vzhledem k tomu, že koleje vedly z více než z poloviny své délky územím hnědouhelné pánve, byl jejich osud úzce spjat s těžbou uhlí. Z úseku Duchcov–Chomutov se do dnešních dnů proto dochovaly pouze koleje mezi Oldřichovem u Duchcova a Litvínovem (13 km) a 6 km trati z Jírkova do Chomutova. Ostatní koleje pohltily časy povrchové doly.

Přes více než sto třicet let sloužila dráha Oldřichov u Duchcova – Děčín osobní i (povolna upadající) nákladní dopravě. V prosinci 2007 byla, z rozhodnutí tehdejšího vedení Ústeckého kraje, ukončena objednávka osobní dopravy. A koleje počaly pomalu chátrat. Díky iniciativě obcí ležících podél trati byl zachován alespoň sporadický provoz mezi Děčínem a Telnicí. Bohužel vinou popadaného kamení na trati u Děčína zhruba před dvěma roky zdejší provoz opět utichl. Je těžké uvěřit tomu, že v současné době, kdy disponujeme nejmodernější technikou, je problém poškozený úsek

opravit. Na straně druhé je nutno brát v úvahu ale i otázku ekonomickou. Občasný víkendový provoz a výletní vlaky trať těžko udrží, když navíc i všechny podniky v okolí přešly na dopravu kamionovou. Přitom pro mnohé zdejší obce by se obnovením osobního provozu mohlo jednat o alternativní možnost dopravy do Děčína či do Teplíc.

Projekt „Nová Kozí dráha“ například počítal se zprovozněním úseku Krupka–Teplice v Čechách (s napojením na trať SŽDC č. 130 u Ujezdecka pomocí oblouku, aby se nemuselo



Pohled na Kozí dráhu u Bohosudova někdy kolem roku 1910.

jezdít úvratí přes Oldřichov). Jistě by spousta cestujících uvítala možnost dostat se pohodlně vlakem za cca 15 minut do Teplíc.

Nicméně musíme zůstat oběma nohama na zemi. Jako vždy, základní a rozhodující otázkou jsou finanční prostředky a náklady na zprovoznění dráhy. Pokud se ale nad touto lokálkou, vedoucí hezkou severočeskou krajinou, „zlomí hůl“, už nikdy nikdo zde železniční provoz neobnoví. A byla by věčná škoda (navzdory „nerentabilitosti trati“) nenávratně přijít o to, co nám zde zanechaly generace našich předků.

Naše povídání začalo jako pohádka a pohádky mají zpravidla vždy dobrý konec. Bohužel v případě „Kozí dráhy“ se zatím na lepší časy, s vyhlídkou na dobrý konec, nezačalo ještě ani blyskat.

A. K. Kýzl

Svět železnice v Kolovratech

Městská knihovna a informační centrum v Praze Kolovratech zahájila v lednu výstavu obrázků Bohuslava Fultnera ze Žatec, který je členem skupiny malířů ČZS FISAIC při OSŽ. Je zde vystaveno celkem 120 obrázků ze čtyř knih Josefa Schröttera a Bohuslava Fultnera a pět velkých obrazů.

Bohuslav Fultner je nyní v důchodu, ale pracoval v ČD jako průvodčí nákladních vlaků a později jako signalista na stavědle jedna v žst. Žatec. Svoji profesní dráhu skončil u SŽDC v důsledku aktivace elektronického stavědla v žst. Žatec. Více než 10 let spolupracuje Ing. Josefem Schrötterem, který pracoval na železnici 38 let, zejména v oboru zabezpečovací a řídicí techniky. Je také členem skupiny malířů ČZS FISAIC. Vytvořili spolu několik stolních kalendářů s železniční tematikou a v posledních pěti letech udělali již čtyři populární naučné knihy o železnici pro nakladatelství CPRESS – „Svět lokomotiv“.

Ing. Jarmila Šmerhová, výkonná tajemnice ČZS FISAIC



Snímek z úspěšné výstavy členů skupiny malířů ČZS FISAIC při OSŽ.

Praha–Modřany, trpký konec slávy

8. 1. 2018 odvezlo ČD Cargo dlouhodobě odstavené správkové vozy z dálkové řízené žst. Praha–Modřany, které se po deseti letech proměnily ve vraky, do šrotu. Staniční budova z roku 1882, původní trať Českých obchodních drah (BKB), zvané Modřanka, je zatím obydlena, ale jedna z posledních nájemkyň se prý má stěhovat, takže v budově zbyde pouze jedna adresa, tím se stane objekt ještě zranitelnější.

Nebylo by od věci vybudovat v budově expozici tratě zvané „Modřanka“? Spoků zabývající se „Pacifikem“ je přece dost.

Martin Kubík



Budova železniční stanice Praha–Modřany a komín zbořeného cukrovaru v Modřanech stojí jako memento divoké privatizace po roce 1990.

V Modřanech je v technologické budově sídlo udržujících pracovníků – zabezpečováků.

V Praze na Smíchově začaly demoliční práce, bourají se nevyužívané drážní objekty

Pět nebo šest fází má mít projekt developerské společnosti Sekyra Group Smíchov City, s jehož realizací se začalo letos v lednu, a to konkrétně výstavbou první fáze projektu na území bývalého, dnes už nevyužívaného smíchovského nákladového nádraží.

Na rozlehlém prostoru mezi ulicemi Nádražní a Radlická by měl v průběhu několika let vyrůst nový moderní komplex, ve kterém kromě bytů a prostor pro kanceláře budou i školy, obchody a parky. V lednu začaly demoliční práce, staré objekty musí udělat místo pro domy s kancelářemi, byty i restaurace.

Moudrost pro tento den

„Nejdůležitějším úkolem přítele je, aby ti byl blízko, když se mýlíš. Když máš pravdu, jsou po tvém boku téměř všichni.“

Mark Twain, americký spisovatel (1835 – 1910)

V pondělí 15. 1. ve věku nedožitých 77 let zemřel bývalý zaměstnanec OSŽ

Ladislav Louka

Poslední rozloučení se zesnulým proběhne v úterý 23. 1. v 11.20 h v malé obřadní síni strašnického krematoria v Praze. Čest jeho památce! -red-

Německá parní lokomotiva 35 1097–1 na Pražském Semmeringu

Třetí prosincovou sobotu (16. 12. 2017) byl vypraven zvláštní vlak z Drážďan do Prahy. Tato již tradiční jízda pro německé turisty na pražské vánoční trhy byla letos okořeněna i vložkou zvláštní jízdy z Prahy–Smíchova přes Hostivice a Rudnou u Prahy zpět na Smíchov. V čele pro násinec nezvyklé soupravy, sestavené z historických vozů první i druhé vozové třídy a jídelních vozů, stanula německá parní lokomotiva 35 1097–1. Na českém území vypomohla na postřku dobová elektrická lokomotiva 141.018 české společnosti Junior Market.

Vít Mareš



Německá parní lokomotiva 35.1097–1 se svou soupravou projíždí po trati 122 mezi Prahou–Žhrovem a Prahou–Jinonicemi.

Obyvatelé Lhoty Rapotiny v referendu odmítli stavbu boskovické spojky

Obyvatelé Lhoty Rapotiny spolu s volbou prezidenta hlasovali v referendu o stavbě boskovické spojky a tento záměr odmítli (obec má kolem 400 obyvatel, k referendu přišlo 79 procent voličů, proti stavbě boskovické spojky bylo 215 obyvatel). Jak uvedl Blanenský deník dne 15. 1., místním asi nejvíce vadí zásah do rázu krajiny a do života ve vesnici, což nestojí za pár ušetřených minut jízdy vlakem. Úsek trati, proti jeho stavbě se lidé v hlasování sjednotili, má podle Správy železniční dopravní cesty urychlit dopravu z Boskovic do Brna. Nyní lidé musejí přestupovat ve Skalici nad Svitavou. Zkrátí údajně i jízdu ze Lhoty Rapotiny. „Případný nesouhlas může prodloužit dobu přípravy a záměr oddálit, nikoliv jej zvrátit. Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu,“ reagovala na vyprávění hlasování mluvčí SZDC Kateřina Šubová. –red-

Obec Mladotice chce obnovit zarostlou trať do Kralovic – kéž by!

Že by konečně začalo svítat na lepší časy? Kéž by. Obec Mladotice má zájem na zprovoznění lokální tratě do Kralovic v délce 11,345 km, jak uvádí server Zdoboviny.cz. Po neúspěšných veřejných soutěžích ohledně prodeje tratě byla v souladu s usnesením vlády č. 416/2012 předložena nabídka na její bezplatný převod městu Kralovic a obci Mladotice.

Podle vládního manuálu z roku 2012 je bezplatný převod osiřelých tratí bez dopravy na obce poslední možností, jinak to spěje k jejímu zrušení. Město Kralovice tuto nabídku odmítlo už v polovině loňského roku, obec Mladotice dostala čas na rozhodnutí do konce roku 2017, přičemž odpověděla, že má zájem o bezplatný převod tratě, avšak odmítá podepsat smlouvu, poněvadž zjistí uje možnosti získání finančních prostředků na obnovu tratě ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Nejlevnější možná oprava vychází zhruba na 90 milionů Kč. Peníze sice lze sehnat z dotací, podmínkou však je zajištění dopravní obslužnosti, o čemž Mladotice jedná s Plzeňským krajem a snaží se jej přesvědčit o smyslnosti objednávky vlaků na této trati. Zároveň probíhá jednání se společností GWTR ohledně zastavování jejich rychlíků Plzeň–Mostv Mladotičích kvůli přípojkám na Kralovice.

Z hlediska základní dopravní obslužnosti je tato trať pro region potřebná, obzvlášť když je nyní integrovaná doprava Plzeňska rozšířena do celého území okresu Plzeň–sever s malými přesahy do sousedních krajů (od 1. 1. 2018) a v případě této trati platí až do Cisté. Nejlepší by bylo vytvoření vozebního ramene Plzeň–Kralovice–Rakovník prodloužením některých osobních vlaků v relaci Plzeň–Plasy–Mlado-



Obec Mladotice má zájem o obnovu zarostlé lokální tratě z Mladotic do Kralovic v délce 11,345 km. Smlouvu o bezplatný převod do svého vlastnictví však odmítá podepsat, neboť zjistí uje možnosti získání dotace na její obnovu ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Nejlevnější by oprava tratě přišla na zhruba 90 milionů Kč.

tice, mezi něž by byly vloženy posilové vlaky v relaci Mladotice–Kralovice/Rakovník, které by navazovaly na osobní vlaky Plzeň–Žihle, či zmiňované rychlíky GWTR, přičemž ve stanicích Cistá, Kralovice, Mladotice a Plasy by bylo zapotřebí návazných autobusových spojů. Jediné za těchto podmínek lze hovořit o rozvoji veřejné dopravy.

V České republice je na seznamu osm opu-

štěných lokálních tratí bez dopravy, včetně této, na níž byla zavedena výluka 1. 1. 1997. Na dalších devíti tratích Správa železniční dopravní cesty chystá zavést dlouhodobou výluku. Na kdejaké zbytečnosti se u nás čerpají dotace, do obnovy osiřelých vedlejších tratí, jež mají potenciál, by se mělo investovat taktéž, je to více než na místě.

Tomáš Martinek