

Z aktuálních událostí

■ V úvodu zasedání **Představenstva OSŽ**, které se konalo v Praze 7. 1. 2020, přednesli aktuální informace místopředsedové OSŽ. Předseda PV OSŽ při ČD Vladislav Vokoun uvedl, že předpokládá, že DR na svém příštím zasedání projedná podnikatelský plán ČD, předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola uvedl, že příští týden bude u ČD Cargo zahájeno kolektivní vyjednávání (PKS je platná do 31. 3. 2020). Předseda PV OSŽ SZDC Petr Štěpánek uvedl mimo jiné změnu názvu SZDC na Správu železnic, státní organizaci. Předsedkyně Nedrážního republikového výboru (NeRV) OSŽ Bc. Renata Dousková uvedla mj. že u ŽOS Nymburk byla zastavena dražba (na základě nevyjasněných majetkových poměrů). Informaci z nedrážních organizací doplnil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý konstatováním, že OSŽ začalo působit na Ostravsku u soukromého dopravce Leo Express.

Významnou část jednání věnovali členové Představenstva OSŽ diskusi na téma jízdních výhod v Jihomoravském kraji. „**Chceme bránit jízdní výhody a v tomto duchu budeme jednat se zástupci odborových centrál o společném postupu k řešení jízdních výhod**“, shrnul Malý. Členové Stávkového výboru OSŽ se navíc sejdou už v pondělí 20. 1. 2020 v Brně s předstedy největších ZO OSŽ z Jihomoravského kraje.

Představenstvo OSŽ dále mimo jiné schválilo návrhy zahraničních pracovních cest, vyslechlo informaci předsedkyně Revizního komise OSŽ Barunky Balázové a vzalo na vědomí Informaci z pracovní cesty na XXXII. Mezinárodní konferenci „Aktuální otázky bezpečnosti práce“.

■ Jednání **Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách**, a. s., začalo dne 8. ledna 2020 vystoupením zástupkyň zaměstnavatele Mgr. Martiny Maričové, pověřené řízením odboru 10, a Ing. Lucie Bauerové z téhož odboru. Hlavním bodem jednání byla pochopitelně platnost režijních jízdenek v Jihomoravském kraji (JMK). Tajemník PV Antonín Leitgeb informoval o výsledku jednání odborových centrál ze 7. 1., na němž se všechny odborové centrály připojily ke stávkové pohotovosti vyhlášené OSŽ. „**Za každou cenu je nyní třeba dosáhnout toho, aby bylo možno režijky s případným doplatkem ve vlacích ČD objednávat v Jihomoravském kraji dříve**“, řekl předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který se zúčastnil části jednání. Kolem této problematiky se rozproudila velmi vzrušená diskuse. „**Požadujeme, aby do doby, než se zařídí možnost koupě příplatku, platily v Jihomoravském kraji režijky**“, řekl Stanislav Holáčik.

V další části jednání informoval předseda PV OSŽ při ČD Vladislav Vokoun mimo jiné o tom, že příští zasedání Dozorčí rady Českých drah bude pravděpodobně projednávat zásadní do-

kument – podnikatelský plán na rok 2020, a ve zkratce seznámil s hlavními změnami, které nová kolektivní smlouva přináší.

■ V úvodu jednání **Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo**, který zasedal v sídle OSŽ v Praze, dne 8. ledna 2020, shrnul předseda PV Radek Nekola genezi vývoje kolem režijních výhod v Jihomoravském kraji. „**Stávku, pokud k ní dojde, beru spíše jako stávku solidární**“, uvedl Radek Nekola a dodal: „**Případná stávka není jen proti Jihomoravskému kraji, ale za budoucí udržení jízdních výhod na železnici!**“

Pokud jde o hospodaření společnosti ČD Cargo, uvedl Radek Nekola, že zatím není známo, zda došlo k naplnění podnikatelského plánu za rok 2019. „**Dozvědět bychom se to měli na jednání Dozorčí rady ČD Cargo ve čtvrtek 30. ledna**.“ Na adresu kolektivního vyjednávání pak Radek Nekola uvedl, že v jednání se bude pokračovat příští týden a zopakoval základní podmínku OSŽ: „**Naší snahou je, aby u všech zaměstnanců byl dodržen růst reálné mzdy**.“

Na další část jednání se dostavili zástupci zaměstnavatele. Ředitel personálního odboru Ing. Mojmir Bakalář řekl k mimořádné změně GVD, že si vyžádal průběžné informace o tom, jaké jsou dopady do personálu v jednotlivých PJ a SOKV. Mgr. Pavla Kreischová, vedoucí zaměstnaneckého a mzdového oddělení GR, upozornila na záležitosti související s e-neschopenkami, kondičními pobytů a se Sociálním fondem. V závěru Mojmir Bakalář požádal o součinnost při přípravě případné stávky. „**Deklaruji tady veřejně náš zájem neposkozovat žádného dopravce, ani ČD Cargo, ale situace se tak vyvíjí**“, uzavřel Radek Nekola. -red-

■ **Stávkový výbor OSŽ** dne 2. 1. 2020 konstatoval, že přes veškeré dosavadní vyjednávání nebyla v duchu platné právní úpravy zajištěna možnost pro všechny držitele režijek využívat na základě časového příplatku k režijce vlaky ČD objednávané Jihomoravským krajem (vlaky JMK).

„**Stávkový výbor OSŽ považuje tuto situaci za naprosto nepřijatelnou a vyzývá všechny zainteresované strany k co nejrychlejšímu dořešení situace**“, uvádí se v usnesení. „**Současné vyhlášení stávkové pohotovosti s tím, že pokud nebude uspokojivým způsobem problematika uznávání režijek ve vlacích JMK dořešena, bude 30. ledna 2020 zahájena stávka, která zasáhne železniční dopravu v Jihomoravském kraji**.“

Ke stávkové pohotovosti se dne 7. 1. 2020 připojily ostatní odborové centrály. -r-



Stávkový výbor OSŽ vyhlásil 2. ledna 2020 stávkovou pohotovost. Pokud nebude uspokojivě vyřešena problematika režijek v Jihomoravském kraji, bude 30. ledna 2020 zahájena stávka. Ilustrační snímek Miroslav Čáslavský

Na Brněnsku vzrůstají negativní nálady vůči rozhodnutí Jihomoravského kraje

Od 15. prosince jezdí vlaky placené z rozpočtu Jihomoravského kraje (JMK) v novém režimu, který spočívá v převzetí tržeb z dopravy do režie kraje. Ten se proto snaží co nejvíce ušetřit, což se projevuje ve snižování počtu pokladních míst v železničních stanicích i v organizaci vlakové dopravy. „**Současné změny v železniční dopravě v Jihomoravském kraji jsou takového rázu, že je cestující stěží chápu. Stručně řečeno, jsou složitá a nepřehledná**“, říká předseda ZV OSŽ železniční stanice Brno hl. n. Vladimír Kroupa.

Kromě „obyčejných“ cestujících jsou se současným stavem hrubě nespokojeni především jihomoravští železničáři, jimž kraj od 1. ledna přestal uznávat železničářské jízdní výhody a při svých cestách musejí platit jízdné dle tarifu IDS JMK. Výjimku mají pouze ti železničáři, kteří se přímo účastní na vlakové dopravě, což je v praxi většina zaměstnanců Českých drah, a s., pracujících v Jihomoravském kraji. Ti mají možnost zakoupit si za 480 Kč jakýsi „příplatek“

k režijce, díky němuž jim železniční průkazka platí. „**Je to ale značně diskriminační vůči ostatním železničářům, především zaměstnancům SZDC, ČD Cargo a také našim seniorům**“, pokračuje Vladimír Kroupa. Na ty se žádná výjimka nevztahuje, mají pouze příslíbeno, že od 1. 3. si budou moci zakoupit podobný příplatek, ovšem již za 1500 Kč. „**Ale copak výpravci, sdělovací a zabezpečovací, či traťováci se na vlakové dopravě nepodílejí? Vždyť bez nich by vlaky nemohly jezdit!**“ připomíná Kroupa.

Jak dále dodává, současná situace vůbec nemusela vzniknout, pokud by kraj při vyjednávání s Českými drahami ponechal režijní výhody (podepřené mj. i zákonem) všem železničářům až do doby, než bude podepsána společná dohoda, podepřená i zástupci železničních odborových svazů. Protože se tak nestalo, hrozí nyní v kraji stávka. „**Je to smutné, že takto se řeší výhody, které železničáři požívají dlouhá desetiletí**.“

Se situací v železniční dopravě v Jihomoravském kraji jsou nespokojeni i ostatní cestující. Zavedený systém je značně nepřehledný, přičemž největší díl kritiky se snaší paradoxně na bedra vlakových čet a osobních pokladních. „**Cestující jsou na vlakové čety i pokladní mnohdy hrubí, často si na nich vylévají svoji nespokojenost například kvůli tomu, že si nemohou zakoupit jízdenku ve stanicích, jak byli zvyklí a ve vlacích (mnohdy nedostatečně označených) jim pak hrozí pokuta**“, shrnuje Vladimír Kroupa. Podle jeho dalších slov kraj změnil mnohé pracovní doby pokladních v menších stanicích, takže největší nápor (zejména v ranních hodinách) musejí odbovit vlakové čety. „**Samozřejmě zde vznikají nemalé úniky tržeb, což se určitě odrazí i v hospodaření Jihomoravského kraje. Mezi cestujícími i mezi železničáři převládá názor, že kraj řídí lidi, kteří nemají o vlakové dopravě příliš mnoho znalostí**“, říká na závěr Vladimír Kroupa. Miroslav Čáslavský

Cílem ČD travel bylo připravit pestrou nabídku obohacenou o novinky

Ve středu 8. 1. 2020 zveřejnila ČD travel nabídku dotovaných zájezdů na letošní letní sezonu. Je to již patnáct let, co v současné podobě poskytuje služby pro železničáře a jejich rodinné příslušníky. Z mnoha ohlasů víme, že po získání zkušeností v prvních letech činnosti se v krátkém čase stala oblíbenou a spolehlivou cestovní kancelář. Přibližme si krátce její historii a současnost. Na otázky odpovídají Blanka Jíšová, jednatelka a ředitelka ČD travel, a Miroslav Kaprálek, jednatel společnosti.

Proč vlastně vznikla ČD travel, zlí jazykové tvrdí, že to byla vidina značných zisků?

M. Kaprálek: To tedy rozhodně ne. Je třeba si připomenout, jaké byly v roce 2006 impulzy pro vytvoření současné formy naší cestovní kanceláře. V prvé řadě to byla ze strany OSŽ snaha nabízet trvale železničářům zajímavou a výhodnou rekreaci u nás i v zahraničí s využitím finančních prostředků Fondu kulturních a sociálních potřeb, respektive Sociálního fondu. Rekreace organizovaná OSŽ měla velkou tradici, byla velmi oblíbená a velmi využívaná zaměstnanci. Například jen na Olympskou řivieru létalo celé léto letadlo ČSA plně obsazené naši-

mi rekreanty. Původní cestovní kancelář ČD, která v té době fungovala, neměla očekávané výsledky a na OSŽ se stupňoval tlak orgánů, které střežily dodržování legislativy při podnikání v oblasti cestovního ruchu a byly upozorňovány, že OSŽ organizuje rekreaci nezákonně. Pro mnohé cestovní kanceláře jsme byli trnem v oku, v podstatě jsme totiž nepouštěli na trh zajímavý počet potenciálních klientů, které oni mohli získat jako své zákazníky a pochopitelně na sebe i usměřit tok financí určených na dotace zaměstnancům a jejich rodinným příslušníkům. Situace vyžadovala urychlené řešení.

Takže se šlo do konkurenčního boje?

M. Kaprálek: Nový projekt, nová forma cestovní kanceláře se zrodila z diskuse mezi představiteli Českých drah, které v té době byly rozhodující železniční společností, a Odborového sdružení železničářů, které mělo mnohaleté zkušenosti s organizováním rekreace v tuzemsku i v zahraničí, zejména u moře v Chorvatsku a Řecku. Obě strany chtěly mít stále ve svých rukou kontrolu nad použitím financí na dotaci rekreaci. To bylo vyhodnoceno jako základní a rozhodující podmínka. (Pokrač. na str. 3)



Ilustrační snímek Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„**Bud' teď, a nebo nikdy! Pokud neuděláme něco hned, tak o režijní výhody opravdu přijdeme.**“

Hovoříme s **MIROSLAVEM MAINCLEM**, tajemníkem Podnikového výboru OSŽ SZDC



podstatně hůř, dojíždějí denně, třeba za 150 Kč a 20krát měsíčně!

Dnes máme 14. ledna 2020, dva týdny platí Tarif IDS JMK, který ve vlacích Českých drah, objednávaných Jihomoravským krajem, vylučuje použití režijních jízdenek Českých drah. Jak to vy sám i vaši kolegové z Jihomoravského kraje vnímáte?

Vzhledem k tomu, že jsem obyvatelem Jihomoravského kraje a bydlím na trati 255 (Miroslav Maincl bydlí ve Velkých Pavlovicích), kde se režijní jízdenky neuznávají, a vlastně se neuznávají ani v ostatních vlacích vedených v závazku Jihomoravského kraje, tak mám přehled o tom, jak železničáři na tuto změnu reagují. Nespokojenost s touto změnou je, jak u aktivních zaměstnanců, tak i u důchodců, opravdu veliká. Strašně těžko se těm lidem vysvětluje, že se půl roku o tom jedná, že stále ještě nejsou ta jednání u konce, prostě ta pachuč z toho, když ten člověk sedne do vlaku, kde mu neplatí režijka, je skutečně obrovská. Mnozí to berou jako neúspěch OSŽ, ale já si nemyslím, že zásadním viníkem je OSŽ. OSŽ nás nedostalo do této situace, je stále aktivní s cílem tento stav zvrátit, ale holt stalo se. Nevole dotčených orgánů – především Českých drah a Jihomoravského kraje – a jistá nechuť představitelů velkých firem na železnici se spolu dohodnout, je nepochopitelná. Dospělo to nakonec tak daleko, že ve vlacích JMK jako režijek platíme, a to je stav, který je pro železničáře v Jihomoravském kraji zcela nepřijatelný.

S jakými pocity jste ve čtvrtek 2. ledna 2020 ráno ve Velkých Pavlovicích nastupoval

do vlaku Českých drah, kde vám od 1. 1. 2020 z rozhodnutí Jihomoravského kraje režijka neplatí?

Přesně, to je ten paradox! Lidé často míchají dohromady dvě věci: jednou je neuznávání režijek u soukromých dopravců, kteří začali jezdit v mnoha krajích, konkrétně v Jihomoravském kraji je to v dálkové dopravě (z Brna do Bohumína) RegioJet, a druhá věc je neuznávání režijek ve vlacích Českých drah, ať už v jakémkoliv závazku, na základě jakékoliv smlouvy (brutto či netto). Držitel režijní průkazky, i zaměstnanec Českých drah, tak musí platit jízdné ve vlacích Českých drah, a to je ten paradox, který lidé vůbec nechápu. Železničáři by ještě pochopili, kdyby tam jezdil jiný subjekt než České dráhy, tedy jiný dopravce, což je důsledek liberalizace železnice, což my jako odbory asi těžko ovlivníme – respektive máme na to minimální vliv. Ale to, že ve vlaku Českých drah musí i zaměstnanec Českých drah platit jízdné, je pro lidi v Jihomoravském kraji naprosto nepochopitelné.

Takže ten pocit, když jsem 2. ledna letošního roku ve vlaku Českých drah (14522) předložil průvodčímu režijku, která mi byla vyložena k ničemu, se ani nedá popsat. Vlakovodoucí Českých drah, se kterým se osobně znám, se na mě divně podíval. Tak mu říkám: no nic, nedá se nic dělat, kolik mám zaplatit? Za situaci, v jaké jsme, nemůžeš ani ty, ani v podstatě já, je za tím nedohoda mezi firmami, nedohoda mezi krajem a firmami. Prostě zaplatil jsem s divným pocitem 16 korun. Ale ostatní jsou na tom

Když pročítám usnesení Stávkového výboru OSŽ (ze dne 2. 1. 2020), jehož jste členem, tak mi není úplně jasné, jestli se bude stávkovat za zachování režijních výhod i v případě, kdy České dráhy do 30. ledna 2020 umožní železničářům, třeba i za příplatek 1500 Kč, používat režijku ve vlacích Českých drah, vedených v závazku Jihomoravského kraje, pokud jsem to usnesení správně interpretoval...

(Pokračování na str. 2)



Souprava zvl. vlaků Vimperka na Kubovu Huť projíždí po trati 198 mezi Lipkou a Kubovou Huť.

Silvestrovské jízdy Vimperk–Kubova Huť

Stifterův pošumavský železniční spolek připravil na poslední den roku 2019 dvacátý ročník tradičních Silvestrovských jízd z Vimperka na Kubovu Huť. Kubova Huť je nejvýše položená železniční doprava v ČR, leží v nadmořské výšce 995 m n. m. Celkem čtyřikrát vyjela na Kubovu Huť „Zamračená“ 749.121-0 se soupravou šesti vozů Bdt na postrku a aby se v cílových stanicích nemuselo objíždět, byla lokomotiva ČD Cargo 708.701-8 „Malé Lego“. Letošní Silvestrovské jízdy byly tématicky zaměřeny na ZOO a proto během jízdy se malí i dospělí cestující

setkali ve vlaku s postavami ve zvířecích maskách. Z Kubovy Hutě měli cestující možnost vyrazit na vrchol kopce Boubín. Na nádraží v Kubové Huťi byla jako již tradičně otevřena pohádková pojízdná kancelář s prodejem upomínkových předmětů a vedle nádraží bylo otevřeno několik stánků s různým druhem občerstvení. Ve stanicích Vimperk byla otevřena tzv. „Lampárna“, muzeum místních šumavských železnic s výstavou dobových artefaktů. Jedinou vadou na krásu bylo počasí, které připomínalo spíše nástup jara nikoliv bílou zimu. **Vít Mareš**

45 let od ukončení osobní dopravy do Dolních Kralovic

Po sedmi letech od příjezdu prvního vlaku do Vlašimí v roce 1895 byla zprovozněna navazující dráha z Vlašimí do Dolních Kralovic. Zahájení dopravy proběhlo 11. října 1902 a délka tratě z Vlašimí do Dolních Kralovic činila 24 km. Na trati byly vedeny smíšené vlaky za použití lokomotiv řady 97 (u ČSD 310.0).

Po zestátnění dráhy v roce 1925 došlo k navýšení přepravy a na trati byly nasazeny výkonnější parní lokomotivy řady 423.0. V závěru roku 1928 byl provoz rozšířen za použití motorových vozů. V ustáleném poválečném provozu byly zavedeny i přímé víkendové vlaky z Prahy do Dolních Kralovic a zpět.

Zcela zásadní význam pro lokálku z Benešova u Prahy přes Vlašim do Dolních Kralovic mělo zasedání vlády ČSSR dne 18. září 1963. Na něm bylo rozhodnuto o výstavbě vodního díla na řece Želivce s přehradou v profilu Švihov. Tím byly městečko Dolní Kralovice a okolí odsouzeny k zániku. Po nesčetných jednáních o zkrácení dráhy bylo rozhodnuto o ukončení trati v železniční stanici Trhový Štěpánov, kde došlo k rozsáhlé přestavbě nádraží.

Slavnostní ukončení osobní dopravy do Dolních Kralovic proběhlo 23. 7. 1974, kdy při příležitosti konání kontrolního dne stavby upravené železniční stanice v Trhovém Štěpánově byl vypraven zvláštní parní vlak Trhový Štěpánov – Dolní Kralovice. Poslední motorový



Na snímku motorový osobní vlak 19114 z Trhového Štěpánova do Benešova u Prahy u zastávky Dobříčkov.

osobní vlak odjel z Dolních Kralovic 5. srpna 1974. Poté osobní dopravu zajišťovaly autobusy. Na trati byla do 31. května roku 1975 udržována pouze nákladní doprava, poté veškerý provoz definitivně utichl.

Michael Mareš
s využitím informací z vývěsky na nádraží ve Vlašimí



Nové koleje a výhybky na pražském Negrelliho viaduktu byly již položeny, začíná montáž sloupů trolejového vedení, dle harmonogramu prací by měla být výluka ukončena v červnu letošního roku. Celá stavba by měla být dokončena až v roce 2021 (<http://www.rekonstrukce-negrelliho-viaduktu.cz>).

Rekonstrukce Negrelliho viaduktu pokračuje

Negrelliho viadukt byl postaven v letech 1846–1849, v roce 1850 na něm byl zahájen



Za bývalým stavědlem Praha–Bubny je ještě složeno pět historických kamenů demontovaných z Negrelliho viaduktu, jaký bude jejich konec?

železniční provoz pro tehdy ještě státní trať Praha, státní nádraží (nyní Masarykovo)–Podmokly (Bodenbach, nyní Děčín hl. n.)–Berlín. Do roku 1909 sloužil Rakousko–uherské společnosti státní dráhy (StEG), které si vybudovaly v žst. Praha–Bubny honosné dílny. Ty nedokázala uchránit ani památková ochrana, byla účelově sejmuta a dílny šly v roce 2015 k zemi.

V žst. Praha–Bubny skončilo s rekonstrukcí elektromechanické zabezpečovací zařízení. Výpravní budova Buben bude i v budoucnu zachována pro uctění památky obětí pražských Židů, kteří odsud putovali do vyhlazovacích koncentračních táborů. **Martin Kubík**

Nabídka letní rekreace ČD travel 2020

Ve středu 8. 1. byla na www.cdtravel.cz zveřejněna nabídka dotované letní rekreace na sezonu 2020. Součástí nabídky je i postup pro přihlášení na rekreaci pro zaměstnance, jejich rodinné příslušníky i bývalé zaměstnance železničních společností. Před provede-

ním objednávky rekreace se prosím seznáme s uvedenými informacemi, po dohodě se zaměstnavateli dochází mj. k rozšíření možností při výběru destinací.

Na vaše přihlášky se těší
Vaše ČD travel

V Ledči nad Sázavou vznikl nový přestupní bod

Léta jezdily ze Světlé nad Sázavou do Čerčan přímé vlaky, tomu je konec. Cestující musí nově v Ledči nad Sázavou přestupovat. Jedni změnu vítají, druzí zatracují. Na trati 212 (Světlá nad Sázavou–Ledec nad Sázavou–Čerčany) se od 15. 12. 2019 zásadně změnil způsob dopravní obsluhy osobními vlaky. Úsek Světlá nad Sázavou–Ledec nad Sázavou je nově obsluhován přímými vlaky Havlíčkův Brod–Ledec nad Sázavou. Byť se jedná o pouhé přemístění přestupů do sousední stanice Ledec nad Sázavou, změna je to zásadní. V Ledči se totiž přestupy mají týkat menšího počtu cestujících.

Přestupní frekvence skutečně není velká, ale tři čtyři lidi se vždycky najdou. Otázkou je, co to udělá v sezoně, v době zvýšené přepravy vodáků, cyklistů a turistů. „Uvidíme, ale cyklisté tady dost jezdí. Tak budou muset hoit vystoupit a přestoupit. Takhle to na kraji vymysleli a já to nezměním, na to jsem malý pán,“ uvedla výpravčí z Ledče nad Sázavou, která si nepřála být jmenována. „Cestující jedou z Ledče převážně do Zruče nad Sázavou a minimálně dál, s výjimkou Kácova, kam se jezdí

hodně do kácovského pivovaru,“ dodala výpravčí s tím, že v létě a na školních vlacích se kvůli zvýšené frekvenci přidávají k motorovým vozům řady 810 „balmy“ (přívěsné vozy).

Pohodlné a bezbariérové vlaky relace Havlíčkův Brod–Ledec nad Sázavou, vedené většinou Stadler (motorový vůz řady 841 RegioSpider), si cestující rychle oblíbili, zvláště když nabízejí připojení wi-fi. „Vždycky se ale najde někdo, kdo bude nadávat. Stadler jsou totiž dost poruchové, například u předchozího vlaku nešly dveře na zastávce (Horní Ledec) zavřít, takže chytily šest minut zpoždění,“ doplnila dále výpravčí. Jinak prý vládne mezi lidmi s nasazením přímých vlaků z Ledče nad Sázavou do Havlíčkova Brodu spokojenost.

„Na druhou stranu jsem slyšela od lidí, kteří bydlí v Lešti a Vlkančí (na trati 250), že jsou nespokojeni, protože osobní vlaky tam teď tolik nezastavují,“ dodala. Zatímco v úseku Havlíčkův Brod–Světlá nad Sázavou došlo k navýšení počtu vlaků o 40 procent (v tomto úseku přibýly osobní vlaky vedené motorovými vozy 841 a 814), v úseku Světlá nad Sázavou–Kolin naopak k malému snížení počtu vlaků (o letních prázdninách bude navíc ještě jeden odpolední pár vlaků mezi Havlíčkovým Brodem a Kolinem vynechán). Kraj Vysočina připravuje na svém území zave-



Motorový vůz řady 841 RegioSpider v žst. Ledec nad Sázavou.

dení systému „Veřejné dopravy Vysočiny“ (VDV). Ten předpokládá užší provozní i tarifní provázání jednotlivých typů dopravy, kdy následně bude jak na dráze, tak v linkové dopravě v Kraji Vysočina zaveden jednotný přestupní tarif.

Michael Mareš

Novinky na Teplickém semmeringu

Na regionální krušnohorské trati SŽDC D3 135 Most–Moldava v Krušných horách (tzv. Teplický semmering), jež je od roku 1998 kulturní památkou České republiky, je již řadu let mimo letní sezonu a jarní prázdniny zaveden pouze víkendový provoz.

Se současným jízdním řádem platným od 15. 12. 2019 tu již druhým rokem přibyl další pár vlaků. Novinkou jsou zde dva páry Sp vlaků

v relaci Děčín, respektive Ústí nad Labem–Moldava v Krušných horách (ještě by mohly nést názvy vybraných tamních turistických míst, či středisek jako např. Bouřňák, Vitiška, Bystřice–říčka pramenící nad Dubím apod.), čímž se zajistí zvýšení popularity této překrásné horské tratě. Alespoň dva páry vlaků v pracovní dny, vedeny celoročně, by se tu také neztratily.

Tomáš Martinek



Na snímku odpolední Sp 1982 relace Ústí nad Labem–Moldava v Krušných horách vedený motorovým vozem 810.600 PJ Děčín stoupá z úvratové dopravní Dubí směrem k cílové stanici první den platnosti současného grafikonu 15. 12. 2019.

Přesun RegioJetu do Malešic prověří kapacitu dráhy

V poslední době se objevuje ve sdělovacích prostředcích téma ohledně přeměny logistického centra České pošty v žst. Praha–Malešice. Ředitel České pošty neustále vydává nová prohlášení, aby se pak opět dementovala. V létě

problema zpráva, že Pošta chce prodat svou nejkrásnější budovu hlavní pošty v Jindřichské ulici v centru Prahy, nyní nabízí premiéroví ředitel Pošty pozemky v Praze–Malešicích pro výstavbu nové vládní čtvrti místo uvažovaných

Letňan. Do Malešic, areálu vlečky Pošty, se prý má stěhovat z buštěhradského nádraží Praha–Smíchov developerem vypuzovaný železniční soukromník Radim Jančura se svou žlutou „řepkovou“ flotilou železničních vozů. Pošta zde chce vybudovat nové logistické centrum, neboť původní, které bylo otevřeno na „apríl“ 1992, již nevyhovuje (!) nové době. Vlaková pošta doprovozená zaměstnancem České pošty sice skončila v roce 1999, ale dosud se do poštovních vozů v Malešicích čile nakládá a vozy směřují na vlacích NEX a Rn směr Ostrava.

Co bude dál, je tedy ve hvězdách. Ale zcela jistě se v Malešicích dočkáme velkých věcí. Jak přesun Jančurova RegioJetu zacvíčí s kapacitou dráhy v trati Praha–Vršovice–Praha hl. n., bude také zajímavé sledovat. Již v novém GVD bude z důvodu nedostatečné kapacity vytižen špičkový studentský a zaměstnanecký vlak 2004 relace Dobříš–Praha ukončen v žst. Praha–Vršovice. Cestující IDSK/ROPID odkazuje, aby vystoupili v zastávce Kačerov a jeli metrem; trochu netradiční, zvlášť pro zdravotně postižené osoby, jak známo v zářezu dejlící z Kačerov není vybavena výtahem ani pojízdnými schody, ač byla vybudována teprve nedávno, kdy tyto standardy jsou vyžadovány. **Martin Kubík**



Současný stav kolejí vlečky České pošty v Praze–Malešicích, 12. 11. odpoledne v areálu posunovala lok. ČD Cargo 742.238, v popředí kamion České pošty, mláček nepřítel železnic.