

Z aktuálních událostí

Podnikový výbor (PV) OSZSŽDC (zatím nedošlo ke změně názvu PV) zasedal v Praze 29. ledna. Zástupci zaměstnavatele byli z jednání omluveni, jako host se PV zúčastnil předseda OSZ Mgr. Martin Malý. Ten se zabýval situací v Jihomoravském kraji a neuznáváním jízdních výhod zaměstnanců.

PV se pak podrobně zabýval obsahem stanoviska PV ke Katalogu zaměstnání. Po diskusi přijal stanovisko, v němž se mj. uvádí, že by nemělo dojít k poklesu mzdy zaměstnanců, kterou měli před účinností novelizace Katalogu zaměstnání. Další téma se týkalo zásad použití prostředků FKSP pro zaměstnance a rodinné příslušníky. Je neshoda odborových organizací v otázce rozdělování centralizovaných prostředků fondu. K tomu řekl předseda PV Petr Štěpánek, že je připraven diskutovat na společném jednání odborových centrál (následující den) o čerpání centralizovaných prostředků FKSP. V přijatém usnesení se mj. požaduje u centralizovaných prostředků FKSP „**prosazovat přidělování rozpočtových částek odborovým centrálám podle skutečného počtu členů zastoupených u Správy železnic, státní organizace.**“

V úterý 4. 2. zasedalo v pražských Vysočanech **Představenstvo OSZ**. V úvodu předseda OSZ Martin Malý stručně seznámil členy představenstva s obsahem jednání, která předcházela schůzce premiéra Babiše se zástupci odborových centrál na železnici (ta se uskutečnila téhož dne v odpoledních hodinách).

Vladislav Vokoun, I. místopředseda OSZ a předseda Podnikového výboru OSZ při ČD, zrekapituloval školení k PKS ČD, která skončila minulý týden v Českých Budějovicích (více v samostatném článku). Telegraficky pak informoval o podpisu smlouvy na financování činnosti odborových organizací, kulturu (FISAIC) a sport (USIC), a také o tom, že narůstají problémy s pracovním přetížením vlakových čet, zejména při výkonech v Jihomoravském kraji.

Petr Štěpánek, předseda PV OSZ SŽDC a místopředseda OSZ, informoval o jednání PV OSZ SŽDC a odborových centrál. Uvedl, že nedošlo k dohodě nad plánem akcí z C-FKSP na letošní rok. „**Nechceme připustit, aby odborové centrály čerpaly z C-FKSP nepřiměřené částky na zájezdy, sportovní a kulturní akce z pohledu počtu zástupných členů,**“ konstatoval. Zástupci OSZ požadují, aby do budoucna měla každá OC limit (limitní částku) pro čerpání prostředků z C-FKSP.

Předsedkyně NeRV (Nedrážní republikový výbor) OSZ a místopředsedkyně OSZ Bc. Renata Dousková informovala o jednání s novými majiteli lounské vagonky (dříve Legios) o přechodu práv a povinností. Zmínila se i o žádosti

zaměstnanců ze společnosti Hotely Kateřinská o pomoc se založením ZO OSZ.

„**Zástupci OSZ ve společnosti ČD Cargo jsou stále v režimu kolektivního vyjednávání,**“ řekl v úvodu svého vystoupení Radek Nekola, předseda PV OSZ ČD Cargo a místopředseda OSZ, a dodal, že zaměstnavatel souhlasil s návrhem OSZ na vyšší kompenzační příplatek (1000 Kč) na eliminaci dopadů Katalogu zaměstnání. „**To by mělo zajistit udržení reálného nárůstu mezd u všech zaměstnanců odměňovaných tarifní mzdou,**“ dodal. „**Nyní vstupujeme do závěrečné fáze, kdy finalizujeme dokumenty tak, abychom 13. 2. byli připraveni podepsat PKS.**“

V další části jednání Představenstvo OSZ schválilo sedm návrhů na přiznání dávky z Podpůrného fondu OSZ, závěr pak patřil tradičně organizačním záležitostem, informacím Revizní komise OSZ a bodu Různé.

Podnikový výbor (PV) OSZ ČD Cargo se na svém jednání v Praze 11. 2. zabýval mimo jiné výsledky hospodaření za loňský rok (hospodářský výsledek byl splněn) i dopady opatření, která uspořila zhruba 70 milionů korun. Předseda PV Radek Nekola hovořil i o projednávání údržby nových lokomotiv Traxx, které by měly být udržovány ve střediscích ČD Cargo. Radek Nekola se zmínil i o kolektivním vyjednávání, které směřuje do závěru (PKS by měla být podepsána 13. 2.). Uvedl, že součástí kolektivního vyjednávání je také vyřešení kompenzace zaměstnancům, kterých se nebudou týkat navýšení mezd z novelizace Katalogu zaměstnání. Návrh odborových centrál je stanovit výši příspěvku 1000 Kč nominální hodnoty vypláceného měsíčně všem profesím, kterých se nedotkne Katalog zaměstnání.

Mimořádné odměny za loňský rok u společnosti ČD Cargo nebudou, i když podnikatelský plán (na rok 2019) byl splněn a překročen. Podle Radka Nekoly nebyla splněna podmínka, která je v stávající platné kolektivní smlouvě pro vyplacení mimořádných odměn. Podle členů PV OSZ ČD Cargo ale tuto záležitost vnímají zaměstnanci velmi negativně.

Jednání Podnikového výboru (PV) OSZ při Českých drahách, a. s., které probíhalo v době uzávěrky tohoto čísla, ve středu 12. 2., se jako hosté zúčastnili Ing. Václav Nebeský, předseda představenstva ČD, a. s., Monika Horáková, nová ředitelka odboru 10 GR ČD, a Martina Maricová z tétohož odboru. Ing. Nebeský hovořil mimo jiné o přípravě strategie Českých drah a reagoval na připomínky členů podnikového výboru. Zpravodajství z průběhu jednání najdete na webu OSZ a v příštím čísle Obzoru. -red-



Bouře Sabina paralyzovala železniční dopravu. Od pondělí 10. 2. do středečního (12. 2. 2020) rána došlo k zastavení provozu na celkem 174 tratích. Ilustrační snímek z pořadu Devadesátka na kanále ČT24 (10. 2.) pořídil Michael Mareš

Zástupci odborových centrál působících na železnici se setkali s premiérem Andrejem Babišem

Dne 4. 2. 2020 na Úřadu vlády ČR, na společném jednání, se setkali zástupci odborových centrál působících na železnici s premiérem ČR Andrejem Babišem, místopředsedou vlády a ministrem Karlem Havlíčkem a generálním ředitelem ČD Václavem Nebeským. Schůzka byla svolána na základě prohlášení odborových svazů, které bylo zasláno předsedovi vlády o potřebě řešení současné situace na železnici v ČR. Zásadní body k jednání byly bezpečnost železniční dopravy, situace v oblasti jízdních výhod a negativní dopady regionalizace osobní železniční dopravy na síťové fungování železnice.

Předseda vlády vyslechl argumenty zástupců odborů a požádal o součinnost s ním a ministrem Havlíčkem. Ministr Havlíček přislíbil opětovně zavedení společných pracovních schůzek na MD ČR se zástupci odborových organizací. Bylo dohodnuto, že písemné podklady a návrhy zašlou zástupci odborových svazů k dalšímu řešení premiérovi vlády Andreji Babišovi a ministru dopravy ČR Karlu Havlíčkovi. -red-

Předseda vlády vyslechl argumenty zástupců odborů a požádal o součinnost s ním a ministrem Havlíčkem. Ministr Havlíček přislíbil opětovně zavedení společných pracovních schůzek na MD ČR se zástupci odborových organizací. Bylo dohodnuto, že písemné podklady a návrhy zašlou zástupci odborových svazů k dalšímu řešení premiérovi vlády Andreji Babišovi a ministru dopravy ČR Karlu Havlíčkovi. -red-



Snímek z jednání. Zdroj: Twitter Andrej Babiš – <https://twitter.com/AndrejBabis/status/1224702381868441600>.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Lékař na telefonu je bezplatná konzultační služba pro klienty ZP 211, kterou poskytují kvalifikovaní lékaři 24 hodin denně 7 dní v týdnu.“

Hovoříme s **Ing. Bc. PETREM TOMANEM, BA (Hons)**, členem správní rady Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra ČR

Zdravotní pojišťovnu může každý občan České republiky změnit pouze jedenkrát za rok, a to ve dvou termínech: k 1. červenci, tedy pokud o přeregistraci požádá mezi 1. lednem a 31. březnem, což je právě nyní, nebo k 1. lednu, pokud zadatel o přeregistraci požádá mezi 1. červencem a 30. zářím. Můžete vyjmenovat nějaké výhody, proč být pojištěncem Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra (ZP 211)?

Mezi klienty ZP 211 je stále oblíbenější služba „Lékař na telefonu“ (+420 283 002 772), což je bezplatná konzultační služba, kterou poskytují kvalifikovaní lékaři 24 hodin denně 7 dní v týdnu. Službu ZP MV ČR poskytují od roku 2018 a v roce 2019 vyřídilo asistenční centrum celkem 7750 hovorů. Zajímavostí je, že nejčastějším dnem volání je pondělí, nejméně se naopak volá v neděli. Nejčastěji volající konzultují svůj zdravotní stav či požadují vysvětlení lékařských pojmů a postupů, respektive objasnění laboratorních výsledků. Zdůrazním ale, že „Lékař na telefonu“ nenahrazuje osobní návštěvu lékaře ani záchrannou službu!

ven, která s touto myšlenkou přišla. Služba spočívá v tom, že se klienti na ni mohou například obrátit, když jsou nespokojeni s vyřízením své žádosti, stížnosti či reklamace, kterou již dříve u ZP MV ČR podali.

Ano, tato služba funguje a klienti ZP MV ČR ji k vítují s povděkem. Ombudsmanka může vysvětlit věci nebo zprostředkovat názor příslušného odborného pracoviště, ale řeší jiná témata, jako jsou dostupnost zdravotních služeb, kvalita klientských služeb, čerpání preventivních programů či registrace pojištěnce.

V nabídce ZP MV ČR je také například Program slev a výhod. Tyto slevy klientům ZP 211 nabízejí obchodní partneři pojišťovny. Díky tomu mohou pojištěnci ZP 211 ušetřit například při pořizování brýlí, doplňků stravy, kosmetických přípravků, produktů pro matku a dítě, zdravotnických prostředků, dětských cyklistických přileb, lyžařských a snowboardových helem či například při návštěvě maséra a solné jeskyně. Zapomenout určitě nemohu na fond prevence. ZP MV ČR letos vyčlenila na fond prevence celkem 260 milionů korun, protože jednou z cest, jak naplnit motto ZP 211 „Zdraví jako vášně“, je myslet na sebe včas: tedy sportovat a nezapomínat na prevenci. Pojišťovna své klienty s aktivním přístupem ke svému zdraví podpoří při



spěvkem z fondu prevence – dospělým přispěje až 500 Kč, dětem až 1000 Kč a ženám v souvislosti s těhotenstvím až 1500 Kč. Navíc, ZP MV ČR umožňuje, aby rodiče převedli svůj příspěvek ve prospěch dítěte, takže dítě dokonce může čerpat až 2000 Kč ročně. Je tedy výhodou, pokud je u ZP MV ČR pojištěna celá rodina.

(Pokračování na str. 2)

Školení ke kolektivní smlouvě jsou přínosem pro účastníky i pro přednášející

Na 33 zástupců ZV OSZ z jižních Čech se ve středu 29. 1. 2020 sešlo v malé zasedací místnosti železniční stanice Č. Budějovice na již šestém a posledním školení k Podnikové kolektivní smlouvě Českých drah na rok 2020. V roli přednášejících se na aktivu postupně vystřídali I. místopředseda OSZ a předseda Podnikového výboru (PV) OSZ při ČD Vladislav Vokoun, tajemnice PV OSZ při ČD Věra Nečasová, vedoucí ekonomicko-sociálního oddělení OSZ – ÚJUDr. Petr Večeř, Bc. Alena Šimáčková z tétohož oddělení, a Jaroslav Leština, oblastní inspektor BOZP.

Vladislav Vokoun nejprve shrnul celý vývoj od začátku kolektivního vyjednávání po podpis PKS a poté ve výkladu postupoval bod po bodu, kapitolu po kapitole. Hovořil mj. o penzijním připojištění (od 1. 1. 2020 má každý zaměstnanec zvýšený měsíční příspěvek na penzijní připojištění o stokrátu), věnoval se týdennímu fondu pracovní doby, svátkovému právu a poznamenal, že se odbory snaží najít cestu, jak zaměstnavatele motivovat, aby zbytečně nevytvářeli dělené směny. K mzdovému nárůstu Vladislav Vokoun uvedl: „**Spočítali jsme, že se celkový nárůst bude pohybovat mezi 6 a 8 %, a to není špatná částka.**“ Nakonec Vladislav Vokoun mluvil o reálných situacích v Jihomoravském kraji: „**Ted' se soustředíme na to, aby se něco**

podobného neopakovalo do budoucna. Chceme se jako odbory sejit s premiérem a pokusíme se najít shodu,“ uvedl.

V další části školení se JUDr. Petr Večeř věnoval pracovním právním záležitostem, Bc. Alena Šimáčková informovala o jízdních výhodách, Věra Nečasová o zásadách hospodaření ve Sociálním fondu, a úplný závěr patřil Jaroslavu Leštinovi a nedostatkům na pracovišti. „**Nezapomínejte ohlašovat pracovní úrazy,**“ zdůraznil Jaroslav Leština.

A jak Vladislav Vokoun hodnotí letošní školení? „**Na tato školení se každý rok velmi těším. Jednak se setkám se spoustou lidí, které nemám příležitost potkat každý den, a také získám zpětnou a pravdivou vazbu, zda se nám podařilo dojednat kvalitní kolektivní smlouvu. Zároveň často načerpám nové podněty pro příští kolektivní vyjednávání. Celkem se šesti školení zúčastnilo více než 200 posluchačů a nesetkali jsme se s negativními ohlasy. To ovšem neznamená, že jsou všichni absolutně spokojeni, vždy bude co zlepšovat. Pro mě a mé kolegy je obrovským povzbuzením, že na všech úrovních byla patrná velká znalost obsahu kolektivní smlouvy.**“

Michael Mareš



„**Spočítali jsme, že se celkový mzdový nárůst bude pohybovat mezi 6 a 8 %,“ řekl Vokoun.**

„Lékař na telefonu je bezplatná konzultační služba pro klienty ZP 211, kterou poskytují kvalifikovaní lékaři 24 hodin denně 7 dní v týdnu.“

(Pokračování ze str. 1)

Jaké novinky z Fondu prevence pro rok 2020 ZP MV ČR připravila?

Mezi novinky, na které v letošním roce ZP MV ČR svým klientům přispívá, je příspěvek na umělé mléko pro novorozence s porodní váhou pod 1500 g, nácvik správného čištění chrupu u dentálního hygienisty i pro dospělé, či sestavení jídelníčku nutričním terapeutem pro klienty s BMI vyšším než 35 a nižším než 18,5. ZP 211 podporuje i tzv. telemedicinu, což znamená, že podporuje pojištěnce zapojené do programu telemonitoringu (přenos klinických dat pacientů na dálku např. telefonem nebo internetem). Program se týká pojištěnců s chronickým srdečním selháním, kteří mají více než 24hodinový Holter (například týdenní) pro kontrolu EKG nebo krevního tlaku. Program je určen rovněž klientkám s těhotenskou cukrovkou, u kterých se provádí pravidelné sledování hodnot cukru v krvi na dálku. Ještě doplním, že pro děti s chronickými obtížemi dýchacích cest pořádá ZP MV ČR každoročně léčebné ozdravné pobyty ve Vysokých Tatrách na Slovensku.

V minulosti jste pro pojištěnce ZP 211 zřídil e-mailovou adresu 211@osvzetaty.cz, jejímž prostřednictvím se na vás mohou lidé obracet s dotazy týkajícími se ZP MV ČR. Tato e-mailová adresa funguje pořád?

Ano a zájem o ní je oproti loňskému roku opět výrazně vyšší. Nejčastěji se tam objevují dotazy na ozdravné pobyty, na tzv. malé KOPKY, ale i na možnost léčby. Protože zubaři stárnou a ubývají, a v mnoha městech je problém zubaře sehnat, tak stále více lidí hledá pomoc v tomto směru. ZP MV ČR navrhuje podle bydliště tazatele seznam zubařů, kde se zájemce může přihlásit. Během jednoho, dvou dnů tak každý může mít nového zubaře. Takže i tím se zabýváme.

Ještě bych chtěl zmínit jednu věc: Loni jsem spolu s personálním ředitelem SŽDC (Správy železnic) Pavlem Kouckým jednal s náměstem ministra zdravotnictví Romanem Prymulou, kde jsme diskutovali zdravotní způsobilost u „cukrovkářů“. V okamžiku, kdy si například strojevedoucí, výpravčí a další začínou píchat inzulin, neprojdou preventivní prohlídkou, ačkoliv dnes již existují moderní léky, které nepůsobí hypoglykemické stavy, a proto kdyby

je zaměstnanec s diabetes užival, nemuseli by ze zaměstnání z důvodu ztráty zdravotní způsobilosti odcházet. Takže uděláme ve spolupráci s ministerstvem zdravotnictví všechno pro to, aby došlo ke změně vyhlášky 101 a ti zaměstnanci mohli normálně do rádného odchodu do důchodu vykonávat své povolání. To je největší úkol na letošní rok a roky další. I odborníci totiž tvrdí, že vyhláška 101 by se měla změnit. Jak říká pan profesor Prymula: daleko horší jsou neléčení cukrovkářů, než léčení diabetiků, protože když jsou pravidelně a kvalitně léčeni, tak je velká pravděpodobnost, že mohou bez obtíží pracovat dál. Ale nyní je to tak nastavené, že jakmile začne léčba inzulinem, tak zaměstnanec neprojde preventivní prohlídkou, což pro zaměstnance ve věku nad čtyřicet let je naprosto likvidační.

Vaše iniciativa prý cílí na služebné mladší kolegy, kteří zatím nemají nárok na tzv. KOPKY, ani na jiný příspěvek „kondičního typu“, je to pravda?

Ano! Nyní každý zaměstnanec – pojištěnec ZP MV ČR, který jede na KOP, dostane navíc 1500 Kč, ale ti mladší, kteří nejedou na KOP dřív než po dvaceti odpracovaných letech, tak nedostanou nic. Takže by bylo dobré dávat i jim nějaký preventivní program tak, aby ten zaměstnavatel pracoval s mladým zaměstnancem už od mladšího věku a ne až po těch dvaceti letech. Na SŽDC (Správu železnic) sice máme pro mladé tzv. malé KOPKY, ale ostatní zaměstnavatelé (ČD a ČD Cargo) by mohli využít již existujících programů ZP MV ČR na například speciální vyšetření pro mladé zaměstnance. Může třeba dojít k ponížení částky 1500 Kč z KOP a připravit program pro mladé zaměstnance. Jelikož zatím neproběhlo žádné jednání s personálními řediteli, platí zatím ujednání z roku 2019.

Zaznamenal jsem názor: proč měnit pojišťovnu, když je to značně administrativně náročné?

Tak administrativně náročné to rozhodně není, protože na stránkách ZP MV ČR je k dispozici formulář, který stačí stáhnout, vyplnit a elektronicky odeslat. A nebo lze zajít na pobočku ZP MV ČR, kde je to otázka pěti deseti minut.

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Ladislav Kučera:

„Sice se pořád zlepšují, věk ale začíná být překážkou.“

Česká republika a OSŽ vloni hostily Mezinárodní mistrovství USIC železničářů v atletice mužů a žen. V malebném historickém městě Trutnov se v září (2019) sešly výpravy atletů ze sedmi zemí včetně České republiky. Reprezentanti Indie byli tehdy ve všech sportovních disciplínách nejlepší a neměli na mistrovství konkurenci, až na jednu výjimku – atleta, výpravčího Ladislava Kučera z České Třebové. Ten v běhu na 5000 metrů v čase 15:36 min. skončil těsně za vítězným Indem. „Scházelo mi na něj nějakých šest vteřin, přitom on tehdy říkal, že má osobák asi o minutu lepší než já. Skutečně ostře

pozvánku na březnové Mistrovství Belgie v běhu, které se koná v Antverpách; na konci léta se pak v Berlíně konají závody USIC v cross country, což je jeho oblíbená disciplína. Jenže loňské vynikající výsledky z Trutnova mu k nominaci na závody samy o sobě nepomůžou. „Musím si to sám znovu vybojovat v kvalifikaci,“ uvědomuje si. Před čtyřmi roky byl Ladislav Kučera na závodech USIC v Dánsku osmý a byl nejlepším z českých závodníků. Cílem pro letošek je postoupit do Berlína a tam se umístit co nejvýše. „Medaile? Záleželo na konkurenci. Indové, Rusové mají skvělé závodníky, bude to těžké,“ tuší.

Tréninky při práci jsou pro něj rok od roku náročnější. „Samozřejmě, na železničářské závody USIC mě zaměstnavatel uvolnil, ale na tréninky ne, takže chodím do práce jako každý jiný,“ usmívá se při mé zmínce o uvolňování ze zaměstnání na tréninky. „Ale tréninky je jedna věc, neméně důležitá je i odpočinek, respektive dostatek odpočinku. Vše hraje ve výsledku podstatnou roli.“

Výpravčího (Správy železnic) dělá dvacet dva let, poslední čtyři roky v České Třebové, kde bydlí i trénuje – na nedávno otevřeném atletickém oválu (jehož zřizovatelem je město). „Podmínky pro trénink mám dobré, ale atletická dráha tady dlouho chyběla. Všechna okolní města ji už dávno měla, tady se jí podařilo vybudovat až před rokem,“ vypráví s tím, jak dříve jezdil trénovat do Ústí nad Orlicí, běhal po okolí po cyklostezkách či po lese. Atletický areál navštěvuje v rámci tréninků Atletického klubu, běhá i Mistrovství republiky, kde pravidelně reprezentuje Atletický klub Česká Třebová. Vloni byl například na ME veteránů v atletice v Polsku (5. místo), na ME v běhu do vrchu v Krkonoších (1. místo) a rovněž se zúčastnil i MČR na 10 km na dráze (8. místo).

Jako výpravčí denně s rozkazy nachodí i 10 kilometrů, ale za trénink to nepovažuje. „Chůze není pro běžce dobrý trénink, dochází k únavě,“ říká s úsměvem. „Samozřejmě třeba turistika je pro zdraví prospěšná, ale pro mě, jako pro běžce, chůze žádný význam nemá. Pro mě je důležité ty kilometry naběhat. Za rok naběhám přes 4000 kilometrů. Na evidenci mám chytré hodinky (sporttester), které měří, kolik jsem běžel, měří tepy, jak dlouhý mám krok, jak dlouho spím, prostě mám o svém těle naprostý přehled. Tréninky jsou zaměřené obecně buď na vytrvalost, kdy člověk naběhá spousty kilometrů, a nebo to jsou speciální tréninky vyložené na rychlost: běhám různé dlouhé úseky stejnou rychlostí, a nebo ji postupně zvyšuji, abych se přiblížil tempu závodu,“ uzavírá. Michael Mareš



vystartoval spolu s bulharským závodníkem, kterého jsem asi v půlce závodu předběhl. Nakonec jsem se přiblížil i Indovi, doběhnout se mi ho ovšem nepovedlo, byl to bylo na dohled,“ vzpomíná s tím, že nebyl pochybní organizátorů, kteří mu v předposledním kole omylem zvonili do posledního kola, mohl být jeho výkon ještě lepší. „Nehladil jsem si, tak jsem se předčasně pustil do finišu, což mě stálo nějakou tu vteřinku. Ale i tak to byl osobák, byl o pouhé tři vteřinky. Přitom Indovi, který v závodech na 5000 m zvíťazil, bych věkem mohl dělat tátou. On byl ročník 1997 a já 1976,“ směje se. Ladislav Kučera běhá spíše delší trasy – závody na deset kilometrů a půlmaraton, věnuje se cross country a výjimečně horským běhům. „Jsem už věkem veterán (40 až 45 let) a tak spíše preferuji vytrvalostní běhy,“ dodává.

Běhat začal docela pozdě, před sedmi lety. „Škoda, že jsem s během nezačal dřív, i v tomhle věku se sice zatím pořád zlepšuji, ale to nejde do nekonečna, věk začíná být překážkou,“ přiznává. Věř ale, že když zdraví vydrží, forma půjde ještě nahoru. Zrovna nyní dostal



Cestující z Čížkovic do Lovosic mají na vybranou: buď mohou použít vlaky AŽD, kde platí pouze tarif DUK, nebo vlaky linky U11, kde vedle tarifu DUK platí i tarif ČD TR10.

NAVŠTÍVILI JSME

Čížkovic

Na Švestkovou dráhu (železniční trať 113) se díky AŽD Praha po dvanácti letech vrátila vlaky (provoz byl zastaven v roce 2007), každodenní provoz zajišťuje společnost AŽD Praha na základě smlouvy s Ústeckým krajem na lince U10 Litoměřice horní nádraží – Most v neděli 15. 12. 2019. Po mnoha letech tak trať (113), která je z velké části od roku 2016 v majetku společnosti AŽD Praha, ožila. Dodejme, že společnost AŽD Praha koupila od státu Švestkovou dráhu, aby tady vybudovala zkušební polygon pro testování vlastních technologií. Švestková dráha a trať 114 jsou řízeny z regionálního dispečerského pracoviště v Lovosicích zaměstnanci Správy železnic.

Navzdory tomu, že Švestková dráha spojovala „uhelné“ Obřince s průmyslovými Čížkovicemi, vládlakdyšina trati přeprava cukrové řepy. Tzv. „Mostcko–lovosická spojovací dráha“, klaticí se od konce devatenáctého století (provoz zahájen na sklonku roku 1898) po jižním úbočí Českého středohoří, totiž vede úrodným krajem. Vlastní Švestková dráha měří (v úseku mezi Obřincemi a Čížkovicemi) 37 kilometrů, ve čtyřkilometrovém úseku z Lovosic do Čížkovic Švestkova dráha použila (od 21. 10. 1882) již existující trať vedoucí z Lovosic do Loun (přes Libochovice), a podobně v Obřincích tehdy navázala na již provozovaný úsek Most – Obřince (16. 8. 1872).

Toiikhistorie a teď současnost: cestující z Čížkovic a Sulejovic (zastávka na tratích 113 a 114) mají od poloviny loňského prosince na vybranou. Mohou cestovat buď vlaky AŽD linky U10 Most–Lovosice (rozdíli mezi jízdou dobou AŽD a ČD je v tomto úseku 1 minuta, vlaky jsou však rychlejší než autobusové linky), nebo Českých drah, které jezdí na lince U11 z Loun města do České Lipy. U obou společností platí tarif DUK, jehož jízdenka jezdí všichni dopravci. České dráhy zde ale mohou navíc vydávat i jízdenky dle svého

tarifu TR10. „Ve vlačích AŽD však platí pouze tarif DUK (Doprava Ústeckého kraje), tudíž cestující s jízdenkou Českých drah s námi cestovat nemůžeme,“ uvedl Jiří Dlabaja, mediální poradce generálního ředitele AŽD Praha, s. r. o.

Linku U10 tvoří 11 párů vlaků mezi Litoměřicemi horním nádražím a Mostem a dalších 7 párů vlaků v úseku Litoměřice horní nádraží – Třebívlice. Na lince jezdí modernizované nízkopodlažní motorové jednotky Regio Sprinter řady 654 s klimatizací, Wi-Fi připojením, zásuvkami 230 V a velkoprostorovým vakuovým WC.

Zatímco v Sulejovicích a v Čížkovicích se o objekty a nástupiště stará Správa železnic, budovy podél trati (113) si opravuje firma AŽD sama, včetně nástupišť a přístupových cest. Pokud jde konkrétně o bývalou výpravní budovu v Čížkovicích, takta byla v rámci opravných prací OR v loňském roce rekonstruována na nové použité za 2,5 milionu korun. Budova však slouží pouze jako prostor pro technologii, veřejnosti je k dispozici pouze boční dřevěný přístřešek, dlouhý dodatek že citlivě opravený.

Bývalá železniční stanice v Čížkovicích má bezbariérové přístupy, i proto vyhledávač spojení automaticky (jak v minulém čísle upozornil dopisovatel Obzoru Vít Patrák) nabídne bezbariérové Čížkovice jako přestupní bod namísto Lovosic. Jen mi přijde na škodu, že si na nádraží v Čížkovicích ujíždějí vlaky linek U10 a U11, jako například spoje 6104 a 25533, které se míjejí na zhlaví; první jmenovaný spoj do Loun ujíždí o tři minuty vlaků od Mostu na Švestkové dráze.

Ale jinak je obnovení provozu na Švestkové dráze určitě přínosem. Dodejme, že víkendová turistická linka T4 (AŽD tuto linku provozovala tři roky) letos nevyjede. Na Švestkové dráze bude provozována pouze linka U10. „Ale občas přivíme nostalgické jízdy,“ slíbil závěrem Jiří Dlabaja. Michael Mareš



Budova čížkovického nádraží byla vloni rekonstruována a slouží pouze jako zázemí pro technologii, veřejnosti je k dispozici boční dřevěný přístřešek pro kola.

ZE SVĚTA

Deutsche Bahn otvírá vlastní optickou síť pro externí telekomunikační služby

Deutsche Bahn otvírá svoji optickou síť podél tratí pro externí komunikační služby. Zájemců z řad poskytovatelů telekomunikačních služeb se tím otvírá kapacita optických vláken společnosti DB–Datenleitungen v celém Německu. Obchodní využití 18 500 km dlouhé optické sítě přebírá k tomu účelu založená dceřiná společnost DB broadband GmbH. V pilotní fázi během roku 2019 již realizovaly první projekty. Vedle optické sítě plánuje společnost nabídnout i plochy podél tratí pro výstavbu infrastruktury pro síť 5G. Tato nabídka má ulehčit a urychlit výstavbu sítě pro bezdrátovou komunikaci. –rš–

Přibývá elektrizovaných tratí

Deutsche Bahn (DB) pokračovala v posledních letech v rozšiřování elektrizovaných tratí.

Dle sdělení DB v posledních letech přibýlo 410 km nově elektrizovaných tratí, což znamená, že místo 19 873 km tratí v roce 2013, bylo v roce 2018 elektrizováno 20 283 km tratí. V Německu bylo v roce 2009 elektrizováno 58,6 % tratí, když celková délka železniční sítě činila 33 468 km. V roce 2018 to bylo 60,9 % (20 283 km elektrizováno, při celkové délce sítě 33 298 km). Z Transportweb, 2. 1. 2020, zpracoval –sh–

Nové číslování kolejí na hl. n. v Drážďanech

Se změnou jízdního řádu 2019/2020 došlo na hlavním nádraží v Drážďanech k přečíslování kolejí. Nové číslování je postupně a cestující i návštěvníci nádraží se mohou lépe orientovat. Stávající kolej 1–3 na zvýšeném nástupišti, z nichž odjíždějí vlaky do Děčína (severní hala) si ponechaly svá čísla. Rovněž číslo 4. Kolej č. 6–14 (kusé koleje uprostřed nádraží) byly přečíslovány na 5–11 (v současnosti částečně v přestavbě). Kolej 17–19, opět na zvýšeném nástupišti, kam přijíždějí vlaky z Děčína (jižní hala), byly přečíslovány na 12–14.

Z časopisu S Takt, listopad 2019, zpracoval –sh–

VŠIMLI JSME SI

● KVŮLI PÁDŮM stromů a větvi na koleje nejezdily od pondělího (10. 2. 2020) rána vlaky na řadě tratí. Už v noci z neděle (9. 2.) na pondělí Karlovarský kraj preventivně zastavil provoz na trati Mariánské Lázně – Bečov nad Teplou – Karlovy Vary dolní nádraží. Provoz byl následně zastaven i na tratích Vojtanov – Bad Brambach, z Chebu směrem na Norimberk a z Aše do Hofu. Některé vlaky na trase Praha – Berlín pak končily z preventivních důvodů v Děčíně. Provoz na železnici byl v pondělí (10. 2.) dopoledne přerušen (v mnoha případech z preventivních důvodů) na zhruba 50 úsecích tratí, kolem poledne pak počet úseků se zastaveným provozem klesl na 15, ale v 15 hodin zase vzrostl na 40. Silný vítr nakonec během dvou dnů přerušil provoz celkem na 174 tratích, většinou preventivních důvodů. „K dnešnímu dni jsou již všechny tratě sjízdné,“ uvedl mluvčí Správy železnic Marek Illiaš 12. 2. 2020 ve 12 hodin.

● BĚHEM loňské půlroční výluky (červenec – prosinec) na trati 030 Liberec – Stará Paka – Jaroměř došlo k jedné podstatné změně ve stanici Horka u Staré Paky. Budova stanice, v níž se nacházely byty, dopravní kancelář i celé zázemí pro osobní přepravu, byla zbourána. Dnes už je na jejím místě jen betonová plocha, která pravděpodobně bude v budoucnu sloužit jako parkoviště PaR.



● V ŽELEZNIČNÍ STANICI Česká Třebová v osobním nádraží vede z pražského zhlaví kusá kolej, která končí před 3. nástupištem (na snímku Stanislava Hájků). Kusá kolej nekonečí až u betonové zábrany, která ukončuje kusou kolej, ale je ukončena připevněným pražcem s návěstí „Posun zakázán“. Při pouhém pohledu je zřejmé, že se mezi tímto ukončením a traslícím seřadovacím návěstidlem nedá nic odstavit, protože běžné lokomotivy i dnešní drobná vozidla jsou delší. K čemu je tedy taková kusá kolej určena?



● V LOŇSKÉM ROCE (od 2. září do 30. listopadu) proběhla rozsáhlá oprava trati SŽDC 035 Železný Brod – Tanvald v hodnotě 409 milionů Kč, spočívající v rekonstrukci železničního spodka a svršku, přičemž místy byla trať nově osazena méně obvyklými ocelovými pražci typu ypsilon (jsou umístěny střídaně podle toho na jakou stranu míří jejich rozevřená část). Vzhledem k malým poloměrům oblouků a velké zátěži tu byly použity koleje se tepelně opracovanou hlavou, jež lépe odolávají nápravným tlakům. Dále zde došlo k opravě sedmi mostů a propustků, jedné opěrné zdi, úpravám nástupišť v žst. Velké Hamry a ostatních zastávkách a v neposlední řadě k instalaci zábran (o výšce 1,1 m) proti nelegálnímu přecházení tratí v místech, kde k tomu nejvíce docházelo. Cílem této investiční akce bylo odstranění rychlostního propadu a zvýšení kultury a bezpečnosti železničního provozu. Na snímku Tomáše Martínka ze dne 22. 11. 2019 probíhá v km 15,2 zmiňovaná tratě ukončení bezstykové kolejnice po sváru.

Méně průjezdů kamionů přes švýcarské Alpy

Počet jízdy kamionů přes švýcarské Alpy došlo k nejmenší úrovni od roku 1999, přesto chce Švýcarsko dále posilovat nákladní železniční dopravu. Podle zprávy Spolkového úřadu pro dopravu (BAV) klesl v první polovině roku 2019 počet průjezdů nákladních vozidel přes švýcarské Alpy o 2,5 procenta. Trend se tak u kamionů dále potvrdil. Počet jízdy se snížil na Gotthardu a San Bernardu, zatímco přes Simplon a Grand St. Bernard byl zaznamenán nárůst. Zeleznice nebyla schopna pokračovat v silném růstu posledních let, také kvůli četným stavebním pracím připravila méně zboží (o 3,7 procenta).

Tržní podíl železnice v celé transalpské nákladní dopravě zůstal na celkových 70,7 procentech, což je stále vysoký podíl. Švýcarská rada chce železnici dále posílit. Podle BAV to zahrnuje možnost „snížení cen vlakových tras pro nákladní vlaky a zavedení zvláštní slevy pro dlouhé nákladní vlaky“. Kromě toho by provozní prémie pro provozovatele kombinované dopravy měly být prodlouženy i po roce 2023. Z Transportweb, 12. 9. 2019, zpracoval –sh–

Obzor č. 7 – 13. 2. 1995

Na 1. a 3. straně je podrobně zpravodajství z jednoho z 11 mítinků, a to z Českých Budějovic, který uspořádala Českomoravská komora odborových svazů na podporu svých připomínek k návrhu zákona o důchodovém pojištění. „V prvé řadě nechceme, aby peníze vybrané na pojištění končily někde jinde,“ řekl na mítinku předseda ČMKOS Richard Falbr a vysvětlil požadavek odborů na vytvoření veřejnoprávního fondu, ve kterém by se shromažďovaly prostředky na důchodové pojištění. Odbory dále vystupovaly proti prodloužení věkové hranice pro odchod do důchodu a navrhovaly toto rozhodnutí odložit o 5 let, tedy do doby, až bude jasný způsob financování.

Připomeňme, že ČMKOS uspořádala v souvislosti s návrhem zákona o důchodovém pojištění dne 21. 12. 1994 výstražnou stávku. „Jak jistě víte, vláda považovala naše rozhodnutí zorganizovat výstražnou akci za čin, který je potřeba potrestat, a od té doby s námi nejedná,“ poznamenal na mítinku Richard Falbr.

Obzor č. 8 – 20. 2. 1995

Obzor i v č. 8 pokračoval v reportážích z mítinků ČMKOS k důchodové reformě, tentokrát z Pardubic. V reportáži je věnován prostor zvláště odpovědím na dotazy z diskuse. Například na dotaz, jaký je výpočet důchodu podle starého a podle nového, odpověděl místopředseda

ČMKOS Milan Štěch: „V novém výpočtu je určitá finta. Ten, kdo měl mzdu průměrnou či lehce nadprůměrnou a měl odpracován příslušný počet let, bude zprvu mít důchod dokonce o něco vyšší, ovšem později valorizovaná výše bude pod úrovní inflace. Odporům jde o to, aby nepropadala reálná hodnota důchodů. Je důležité, jak se budou v budoucnu valorizovat.“

V diskusi se probírala i možnost přeměny odborů na politickou stranu (což bylo zamítnuto) a především zaznívaly názory na další postup proti důchodové reformě, včetně případného využití generální stávky. Účastníci poté odhlasovali rezoluci určenou vládě a parlamentu.

Celá jedna strana Obzoru podrobně rozebírá 10 požadavků ČMKOS k návrhu zákona o důchodech.

V čísle dále mimo jiné najdeme reportáž ze žst. Brno–Maloměřice, dále obsáhlý ohlas Ing. Jiřího Dukáta z obchodně přepravního ředitelství Olomouc na polemické články týkající se přípojů vlaků na Brněnsku, a také další část odpovědí generálního ředitele ČD Ing. Emanuela Šípa na dotazy z Noční linky Obzoru. Ing. Šíp se vyjádřil mimo jiné ke zrušení statutu veřejného činitele u vlakových čet a k možnosti jeho případného obnovení: „Změna by musela být provedena zákonem na základě podnětů těch, kteří mají zákonodárnou iniciativu. K tomu podnikají České dráhy v současnosti příslušné kroky.“

–zs–

INFORMACE

Informace k aplikaci Můj vlak – obraz In Karty s aplikací železniční průkazka v mobilním telefonu (tzv. OIK)

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že byla nasazena první část 2. etapy projektu In Karty v mobilním telefonu, v rámci které lze v aplikaci Můj vlak pořídit obraz služební In Karty v mobilním telefonu (tzv. OIK).

Obraz In Karty může pořídit pouze uživatel, přihlášený v aplikaci Můj vlak ke svému uživatelskému účtu ČD. Do OIK se automaticky přenese fotografie a identifikační údaje zaměstnance z vydané čipové In Karty zaměstnance, včetně údajů o aplikaci Železniční průkazka a příslušných příplatcích pro komerční vlaky a zavazadla, případně dokoupených aplikací dle tarifu ČD TR 10.

Pro přidání obrazu In Karty do aplikace je třeba znát její číslo a heslo k In Kartě, pokud je již In Karta přiřazena k uživatelskému účtu ČD, přidání (stejně jako odstranění z aplikace) se potvrzuje pouze heslem k uživatelskému účtu ČD.

Pro prokázání nároku ve vlaku není potřeba předkládat plastovou čipovou In kartu, doporučujeme však mít ji u sebe pro případ vybití baterie mobilního telefonu či rozbití jeho displeje.

Průvodčí ve vlaku kontroluje OIK s aplikací železniční průkazka v mobilním telefonu načte-

ním sekvence QR kódů nebo pomocí NFC komunikace, přiložením telefonu k POP (pouze telefony s operačním systémem Android). O standardním, nezměněném způsobu načítání OIK s aplikací železniční průkazka, byli průvodčí informováni v týdeníku osobní dopravy dne 29. 1. 2020.

Při manipulaci s In Kartou u pokladní přepážky ČD nebo na personálním útvaru, kde je držitel v evidenci jízdních výhod, je třeba předložit vždy plastovou čipovou In Kartu s aplikací železniční průkazka.

Upozorňujeme držitele In Karet s aplikací železniční průkazka, že pořízení OIK v mobilním telefonu se jim nově otevírá možnost zakoupení přes aplikaci Můj vlak časového doplatku do 1. vozové třídy. Pokud si OIK pořídit držitel jízdních výhod, který má aplikaci železniční průkazka v tzv. úschově, ale má platnou čipovou In Kartu, přes Můj vlak si do své In Karty může zakoupovat zákaznické aplikace dle tarifu TR 10 (např. IN 25 nebo traťové jízdenky).

Možnost použití In Karty v mobilním telefonu jako identifikátoru v dalších systémech (vstupy do budov, přihlašování k tiskárnám, identifikace v podnikových jídelnách) není zajištěna.

Sárka Pupíková, GR ČD, a. s.

PORADNA BOZP

Stezky – stesky

Stezky jsou staré jako lidstvo samo. Pomáhají nám dostat se z místa na místo, a tam, kde je naši předkové vyšlapali, vyrostla lidská obydlená síť, silnice, utabořily se tlupy lapků a hrdlořezy a postavily mýtné brány. Stezky byly též kupecké a poutní – např. Via Appia, nejdůležitější cesta Římské říše, vznikla už kolem roku 312 př. n. l. kvůli válce, kterou prý prohrávali Římané vinou nedostatečného zásobování. Tato cesta byla téměř 200 km dlouhá a její základ tvořilo bláto, drobné kamení a malta. Historik Procopius o ní dokonce uvedl, že svrchní kamení do sebe zapadá natolik těsně a přirozeně, jako by tak vyrostlo.

Před časem jsem pro vás v článku *Chodíme, chodíme* psal o lidských chodidlech, obuvi a o jejím působení na nohy a tělo jako celek, ale co naplat, i když budov pracovní boty těmi nejkvalitnějšími nasvědčí, pokud v nich budeme chodit v těžkém a nepevném terénu, tak náš předpokládá pravidelný zvýšený pohyb zaměstnanců (např. u kolejí, které slouží pro rozřazování a sestavu vlaků, v místech, kde se provádí technická a přepravní kontrola vlaků apod.). Co je zvýšený pohyb nebo význam slova zpravidla, už dále konkrétně nikdo neřekne, ale zato se pravidelně školíme z toho, co a jak na stezce děláme, aby nás nic nepřejelo. Bohužel, kvality a délky Via Appia většinou nedosahují.

Já jsem se pokusila dohledat, jak je problematika stezek vůbec řešena, a co víc – jak to vlastně funguje (nebo mělo by) s ohledem na legislativu a vnitřní předpisy zaměstnavatele. Vyhlaška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, § 30, odst. 4, nám mj. říká, že podél koleje na povrchu musí být zřízena stezka pro průchod osob a v místech, kde je přeložena na opačnou stranu, musí být zřízen bezpečný přechod přes koleje, a dále, že v celé délce tunelů a mostů musí být zřízena stezka umožňující

bezpečný průchod osob zajišťujících provozování dráhy a drážní dopravy. Její rozměr, vlastnosti a způsob údržby pak řeší předpis SŽDC S3/10. Stezka podle tohoto předpisu má zpravidla šířku 40 cm, musí být udržována a v místech zvýšeného pohybu zaměstnanců má být, pokud je to technicky možné, i řádně osvětlena (předpis SŽDC Bp 1).

Další konkrétní a dohledatelnou informací je, že pro povrchovou úpravu stezek se používá drcené kamenivo frakce 4/16 (může být získáno smícháním několika frakcí např. 4/8 a 8/16), a že i po úpravě povrchu stezky musí být stanovená zrnitost zachována. Jinými slovy – na stezce se nemá objevovat štěr a velikosti, která se používá na jiné části kolejí (pozn. frakce označuje štěr, který propadne dvěma sítí určené velikosti tzv. horní a dolní mez d/D udávaná v mm).

A poslední pomůcka či vodítko pro vás – jestli ta část kolejí, po které si vykračujete nebo klopýtáte, je stezka, se dá zjistit v základní dopravní dokumentaci (ZDD). Teprve pak si můžeme oprávněně stěžovat na kvalitu a žádat prostřednictvím vedoucího zaměstnance příslušného správce majetku o nápravu.

No fajn, a co když každý den klopýtám ve štěrku, je to moje pravidelné pracoviště a stezka, když jsem se kouknul do ZDD, tu prostě není? Tady to není vůbec jednoduché, bohužel. V tomto případě musí zaměstnavatel začít jednat o jejím vybudování, protože jediné tak zajistí naplnění § 102 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, podle kterého je povinen vytvářet bezpečné a zdravě neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodné organizaci bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům.

Můžete dokonce o to i zaměstnavatele požádat prostřednictvím svých ZO OSZ. Jak? Zcela jednoduše. Na zdraví ohrožující stav je nutné upozornit např. při prověrkách BOZP, které se, dle § 108, odst. 5, organizují nejméně jednou v roce na všech pracovištích a zařízeních zaměstnavatele, tedy správně i v místech, kde jste včera málem upadli.

Dana Žáková, svazová inspektorka BOZP OSZ

NÁZORY

Zrušení pokladen SŽDC bylo uvítáno

V rozhovoru předsedou PV OSZ SŽDC Petrem Štěpánkem (Obzor č. 3) ohledně zrušení pokladen zaměstnanců SŽDC byla věta: „De vyjádření některých zaměstnanců to bylo uvítáno, neboť je to zatěžovalo při výkonu své činnosti...“

Ano, je to nakonec pravda, protože ČD, a. s., od doby, co se prodej jízdenek po zrušení posledních lepenkových jízdenek již v roce 2001 převedl nejprve na jednoduché terminály AVOS, které byly posléze nahrazeny „chytrými pokladnami“, se stále prodáváním jízdenek úkonem pro trvale školené pokladníky, kteří se nemusí věnovat ničemu jinému.

Pamatuji si blahé paměti, že jízdenky z termínů (výraz pro zásobníky lepenkových jízdenek) umělo vydat malé dítě, pro které bylo také orážením jízdenek v komposteru zábavou (a možná i proto šly některé děti cestou svých rodičů pracovat na dráhu, vlní dnes dítě rodiče při práci třeba na CDP?).

V současné době nabobtnal elektronický prodej jízdenek a jízdních dokladů do takových rozměrů, že se nakonec s názorem zaměstnanců SŽDC dá jediné souhlasit. Ze likvidací pokladen je nejvíce postižen zákazník, kultura cestování, lidský kontakt mezi pravidelnými cestujícími a výpravčími, je věc jiná. Pragmatici řeknou, to sem

nepatří. Je doba, kdy je cestující, který si nebude kupovat jízdenky přes elektronické aplikace, odsouzen platit za místenky zakoupené v klasické pokladně a zcela nepochopitelné přírůžky 50,- Kč za to, že si dovolil koupit v pokladně ČD, a. s., osobně mezinárodní jízdenku. To je absurdní a diskriminační politika k osobám, co špatně vidí nebo se v elektronické době neorientují.

A ještě na kraj: je zajímavé, že jednoduché jízdenky soukromého dopravce GWT rain může prodávat třeba trafiká v Plzni hl. n. Proč nešlo vymyslet nějakou zjednodušenou pokladnu SŽDC? To se radši vypoví smlouvy. A se zrušením pokladen se boří WC a nahrazují mobilními buňkami nebo ničím.

Martin Kubík



Opuštěný nádražní hostinec Praha–Bubenec.

Co bude s nádražní budovou v Praze Bubenči?

Ke 30. listopadu 2016 se rozhodl provozovatel výborného retronádražního hostince v nádraží Praha–Bubenec vlivem EET uzavřít hostinec. Odešel a nechal i sklenice na stolech.

Výpravní budova, u níž od 28. srpna 2014 přestaly zastavovat vlaky, nezadržitelně chátrá. Vlaky v Bubenči přitom mohly klidně dál zastavovat, stačila změna projektu SŽDC. Nová „zastávka“ Praha–Podbaba je vzdálená téměř kilometr od původního zastavování u výpravní budovy žst. Praha–Bubenec (nyní dálkově řízená výhybna Praha–Bubenec). Měřil jsem docházkovou vzdálenost a trvalo mi to 12 minut velmi rychlou chůzí.

Martin Kubík



Celkový pohled na výhybnu Praha–Bubenec – vpravo odbočovala vlečka do papírny, ještě v 70. letech byla doménou parních lokomotiv z Buben, např. lok f. 423.0

Proti zrušení zastavování byli různí aktivisté i politici, ale se SŽDC nezmohl nikdo nic.

Na nádraží jsem chodil již jako student SPŠD v roce 1981 napráve, kdy zde dokonce byl jeden spolužák a jeho matka zde dělala výpravčí (paní Pechová). Vedly odsud dvě vlečky – do papírny Císařský mlýn kolem přírodní památky Pecka – vlečka totiž při své stavbě průrazem homin odhalila horní orodvok a dobrotiv. Na stavědle sloužil onehdy i železniční malíř Bouda. Vlečka byla zrušena koncem 90. let 20. století po rozvratu hospodářství

Expresní rezervace není problém

V Obzoru i jinde se v poslední době objevuje kritika služby zvané „expresní rezervace“. Její provinění? „Je všude, a já si musím sednout jinam.“ Pojdme se na to podívat blíže. Náš národ chodí na vlak na poslední chvíli, a já na železnici neslychám žádnou jinou větu zvanou s větší radostí, než „Stihnu ještě ten předchozí!“ Není proto divu, že je zvýšená poptávka po rezervaci sedaček těsně před odjezdem. Dopravce ČD jízdky vychází této poptávce vstříc a nabízí co největší počet míst do poslední chvíle. Cestující má radost, že na pokladně neuslyší něco ve smyslu, že místenka už vydat nejde, ale většina sedaček ničí není. Stejně tak pokladní by

jistě nerada touto cestou ohlédla zákazníkovi naději, že si třeba ještě sedne. Expresní rezervace je dále „šmejduvzdorná“. To, že si ji lze pořídit on-line zdarma, neznamená, že budeme vyhozeni ze sedačky pubertákem, kterému se nelíbíme. Za jízdy si ji dodatečně koupit nejde, natož bezplatně. Puberták by si musel koupit další lístek za svou původní cílovou stanicí a tak jet dál, nebo si rezervaci koupit zvlášť až z další stanice za nejspíš víc, nebo jo stoji studentský lístek sám.

Celý problém těch, kdo jsou z místa vyhazováni, tkví ve dvou věcech. První je jakási železniční gramotnost. Jedu ve špičce. Na hlavní trase? Je pátek? Je letní sezona? Jak volně to bylo minule? Vidím na nádraží davy, nebo je prázdné? Risknu to tedy? Tato bilance nevyžaduje kdovíjaké schopnosti. Otázka je, jestli národ, jehož nezanebatelná část věří, že „ČD to Arrivé pustily, takže za ten brálový bordel můžou ze všech nejvíce“, je vůbec této úvahy schopen. A druhá věc? Další vlastnost národa: škuldit. Kdo prožil celý komunismus s přístupem „Přijdeme dřív, nastoupíme první, a tak si sedneme, stejně jako když budeme utrácet rezervace zbytečných třicet korun,“ bud změnil myšlení, nebo se bude posouvat po sedačkách dál.

Upřímně – jezdím sám běžně bez rezervací. Ale s plným vědomím, nakolik na dané trase riskuji. Když se sám odsoudím k riziku, musím následky přijmout bez remcání. Měl jsem úplně stejný nárok jako ostatní službu expresní rezervace využít.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Nešťastná, nebo šťastná změna?

Od 1. ledna 2020 se Správa železniční dopravní cesty, s. o. (SŽDC) přejmenovala na Správu železnic, s. o. V dnešní době úspor místa při psaní článků a používání zkratk si samozřejmě média název logicky začínají zkračovat na „SŽ“, což ovšem dle vyjádření tiskového odboru Správy železnic není dovoleno. „Současně upozorňujeme, že při označení názvu naší organizace lze použít pouze dvě varianty, a to: Správa železnic, státní organizace, a Správa železnic. Žádné jiné názvy, především však používání jakýchkoli zkratk, není dovoleno.“

Jako člověk trochu znalý železnice jsem se již při projednávání změny názvu Správy železnic zarazil a ptal se sám sebe, to bude SŽDC používat zkratku SŽ? Vždyť je to název Slovinckých železnic (SZ), které používá Slovinsko.

Správa železnic si to asi uvědomila, a proto na začátku rozhodla, jak rozhodla, a vydala „ferman“. Že toto „nařízení“ striktně používat Správy železnic se moc nepoužívá a ještě asi nevím, jsem naposled zjistil, např. 27. 1. 2020 z článku Pardubického deníku „Pardubice čekají velké výluky na železnici“, kde paní Lada Součková pro Správu železnic používá výhradně zkratku SZ.

Co s tím? Bude se Správa železnic soudit s každým, kdo zkratku použije, příp. co se stane, když zaměstnanec Správy železnic, který opomenutím/omylem zkratku použije? Bude potrestán? Když si jen přečtete tento můj článek, tak zjistíte, kolik místa „navíc“ jsem použil pro vypisování správného názvu...

Byla to nešťastná, nebo šťastná změna? Stanislav Hájek, Pardubice

K článku Zkušenosti z trati 221 (autor Petr Rádl, Obzor č. 1/2020)

Rozhodně nechci být pokládán za toho, kdo je věčně nespokojen s činností SŽDC. Bohužel nekvální práce některých vedoucích zaměstnanců této organizace k tomu neustále zavdává příčiny. Velmi silně se to projevilo v reakci náměstka ředitele pro řízení provozu OŘ Praha na článek cestujícího Petra Rádla o nekvální informování cestujících o výluce na zastávce Praha–Strašnice.

Z této reakce je naprosto zřejmé, že zpravitel odpovědi a následně pan náměstek, který výsledný text odpovědi podepsal, se nedovedou vžít do pozice běžného cestujícího. Vím, že jsou pracovní velmi zatíženi, přesto při sestavování této odpovědi plynul pracovní časem a reagovali z velké části na něco, co autora článku nezajímalo, neboť naprosto jasně napsal, že má mobil bez internetu. Přesto mu bylo v reakci několikrát vysvětlováno, že dočasná změna jízdního řádu byla řádně ve všech internetových aplikacích uvedena. Tato část odpovědi byla tedy zcela zbytečná. Dále se odpověď rozsáhle zabývá zdůvodňováním potřeby zavést mimořádnou výlukou. To bylo také zbytečné, neboť ze skutečnosti, že pan Rádl píše své články do odborářských novin zaměstnanců železnice, vyplývá, že alespoň minimální představu o složi-

losti tak rozsáhlých prací, jaké probíhají na IV. traťové železniční koleji (TZK) ve stanici Praha–Vršovice, rozhodně má. Snad každý soudný člověk pochopí, že při tak složitých pracích za plného provozu může k mimořádnostem, majícím vliv na pravidelný jízdní řád, docházet. Vše v článku pana Rádla směřovalo ke skutečnosti, že běžným způsobem (bez toho, že by hledal informace na internetu) se nemohl reálně dozvědět, že probíhá mimořádná výluky. V odpovědi je uvedeno, že tato informace byla řádně vylepena na plechových přístěšcích. Autor ale píše, že informace hledal na sloupu těsně u lávky přes koleje a tam žádnou informaci o mimořádné výluce nenalezl. A v tom je právě jádro problému. Cestující běžně hledají informace o jízdních řádech na obvyklých místech, kde je SŽDC umísťuje. Jak vyplývá z odpovědi pana náměstka, jsou tímto běžným místem na zastávce Praha–Strašnice zřejmě výluky zastávkových přístěšků. Proč tedy byl další dlouhodobý výlukový jízdní řád vylepen na onom sloupu? To má být nějaký bonus pro cestující ze strany SŽDC? Pokud ano, tak proč ta krátkodobá změna nebyla vylepena rovněž na tomto sloupu? Zdá se, že se SŽDC nějak zalíbilo lepení změn jízdních řádů na různé sloupy a sloupky, kde by je běžní cestující vůbec

nehledali. Přitom v řadě stanic dokáže SŽDC informovat o výlukách tak, že to cestující na první pohled zjistí a navíc je to estetické. V některých stanicích existují přenosné tabule s logem SŽDC a nápisem Informace o výlukách. Je to řešení levné, estetické, přehledné, navíc ty tabule jsou přenosné, takže až se zruší zastávka Praha–Strašnice, mohou se přemístit kamkoliv jinam. Místo toho však chodí (jezdí) zaměstnanci SŽDC a vylepují po sloupech a stěnách přístěšků plakáty, které potom na tom místě visí řadu dní, aniž je někdo odstraní.

Prosím tímto vedoucí pracovníky SŽDC, kteří zodpovídají za kvalitu informovanosti cestujících: zkuste se vžít do pocitů běžného cestujícího, který nekouká neustále do obrazovky mobilu a kterého nějaké problémy vznikající v souvislosti se stavební činností ani s předáváním dat do internetových aplikací vůbec nezajímají. Těchto cestujících je stále minimálně polovina. Zkuste se třeba vžít do pocitů svých rodičů nebo prarodičů. Teprve až ustanou neustálé stížnosti na nekvální poskytování vám zajišťovaných služeb, můžete se začít hrde nazývat Dobrou správou. Zatím k tomu však máte ztracené daleko.

Ing. Bohumil Pokorný



Vlak ČD v čele s lokomotivou ř. 754 v oblouku pod Červeným Potokem.

Na Králícku se koncem ledna objevil vlak Českých drah

Po vlně silné kritiky ze strany cestujících na adresu nového dopravce na tratích Ústí nad Orlicí – Mlýnský Dvůr a Dolní Lipka – Hanušovice, ke které se musel opakovaně vyjadřovat i hejtmán Pardubického kraje, se na Králícku koncem ledna náhodně objevila souprava ne veřejného osobního vlaku dopravce České dráhy. Na první pohled se mohlo zdát, že se jedná o výstrahu soukromému dopravci, jehož někteří zaměstnanci byli výskytem vlaku Českých drah na „své trati“ zaskočeni. Němci si možná mohli myslet, že budou ČD zachraňovat soukromého dopravce záložní soupravou, nebo že už se připravují k rychlému převzetí osobní dopravy zpět pod svá křídla. Pamětníci si zase pro změnu vzpomněli na rychlík Praha – Hanušovi-

Vyšlo premiérové číslo Vědeckotechnického sborníku Správy železnic

V samém závěru loňského roku vyšlo premiérové číslo 1/2019 Vědeckotechnického sborníku Správy železnic (VTS) poté, kdy se České dráhy v srpnu 2019 rozhodly ukončit dlouholetou edici VTS ČD. Od roku 1995 dosáhl počet čísel VTS ČD úctyhodného počtu 47. VTS má ambici být i nadále vhodnou platformou pro odborníky z různých oborů železnice. Sborník nese jméno organizace, která mu propůjčuje svůj nový název. Přesto generální ředitel Správy železnic Bc. Jiří Svoboda, MBA očekává, že ambici všech účastníků je zachovat postavení Sborníku jako významné odborné publikace napříč všemi drážními obory bez ohledu na příslušnost k jakémukoli obchodní korporaci, státní organizaci nebo vědecké a vzdělávací instituci.

První číslo VTS přináší příspěvky na téma „Diagnostika dynamických účinků ve výhybkách v rámci projektu S-CODE“, „Green Deal & priority evropské železnice“, „Regulace v dopravních systémech a dopravních procesech“, „Popis sítě a diagnostika železniční infrastruktury“, „Inovativní řešení železničního průmyslu pro udržitelnou mobilitu“, „Dopravní sál FD ČVUT – železniční laborator pro výuku i výzkum“, „Inovativní železniční vůz – inteligentní vlak“ a „Dálková železniční osobní doprava v relacích Praha – Dráždany/Cheb“. Příspěvky jsou lektorovány vždy dvojicí kvalifikovaných lektorů, což zajišťuje vysokou odbornou kvalitu. Vědeckotechnický sborník je k dispozici na webové adrese <https://www.szdc.cz/o-nas/publikace/vts>.

Pohled do železniční stanice Čachovice

V Obzoru č. 2 byla zpráva o předvídaném konci výpravní budovy v dálkově řízené žst. Luštěnice. V sousední dálkově řízené žst. Čachovice výpravní budova bude snad zachráněna, neboť je zatím obydlena. Čekárna je ale trvale uzavřena od zrušení výpravčích v roce 2016, uvnitř ještě visí jízdni řady.

V Čachovicích byl do roku 1945 knížecí cukrovar Thurn-Taxisů, posléze zde byly různé sklady. Objekt je využíván dosud, ale vlečka, ač zapojená do nové struktury stanice, je nepoužívána. V žst. se dosud nachází i použitelná čelní

ce – Jeseník, který jezdil až do roku 2006. Soupravu vlaku totiž tvořila lokomotiva řady 754 a čtyři rychlíkové vozy.

Za výskytem vlaku Českých drah ve dnech 26. 1 – 1. 2. 2020 na tratích, kde jinak jezdí v osobní dopravě už jen soukromý dopravce, však stál jiný objednavatel než kraj nebo Ministerstvo dopravy. Tratič z Dolní Lipky do Štítů a Hanušovic se zalíbily polským filmářům, kteří hledali pro realizaci svého projektu trať horského charakteru, kde pravidelné vlaky jezdí jen minimálně nebo vůbec a není tam daleko z Polska. Původně chtěli jet i do Štítů, nakonec však s výjimkou jednoho vlaku z Dolní Lipky do dopravní Králíky a zpět jezdily jen mezi Dolní Lipkou a Hanušovicemi, kde měli na filmování klid. Vlak tak mohl třeba celý den plovout v jednom z nejezdeckých míst trati v oblouku pod Červeným Potokem (na snímku). Nechme se překvapit, v jakém filmu nakonec uvidíme vlak Českých drah s kulisou trati Dolní Lipka – Hanušovice. Filmáři se zdálo být spokojeni a tak pokud bude mít film úspěch, je možné, že si trať mezi Dolní Lipkou a Hanušovicemi vyberou pro další filmování i někdy v budoucnu.

Martin Kalousek



Žst. Milovice, Os 9408, 21. 1. v 7.45 h.

Milovice, město v rozvoji

Světě div se! Tentokrát chválím majitele výpravní budovy žst. Milovice, neboť je zde v provozu zánovní nádražní bufet, který je ještě

v přijatelné cenové relaci, v nabídce je dokonce i točené pivo z centra chmelové oblasti Žatce. Bufet je spojený s čekárnou, v níž je v provozu také čím dál nečekanější věc – totiž výdejna jízdenek ČD, a. s. Milovice jsou totiž město v rozvoji, po odchodu sovětských vojsk v roce 1991 se panelákové sídliště okupační (pro někoho spřátelené) armády proměnilo v nové byty s dobrou polohou na denní dojezdění do Prahy, proto byla trať Lysá nad Labem – Milovice v roce 2009 elektrizována.

Trať vznikla jako vojenská vlečka po 1. světové válce, v roce 1923 na ní byl zahájen veřejný provoz. Menší vojenský prostor – cvičiště vzniklo v Milovicích již v roce 1904. U žst. Milovice je zajištěna návaznost autobusů do okolních obcí, ale i relace Mladá Boleslav přes Všechny. Hodně se poslední léta píše o propojení tratě „všejsanskou spojkou“ s tratí Nymburk – Mladá Boleslav, čímž by vznikla moderní alternativa k trati Praha – Vysočany – Mladá Boleslav.

Martin Kubík



Kontejnerový vlak ČD Cargo, vedený na příjezdi brejlovcem 753.775-6, křížuje s obdobným nákladem v dálkově řízené žst. Čachovice, na kdysi Hrabalově záškolácké trati Nymburk – Mladá Boleslav; dnes by se zde již nezaškolil. Leda u CDP, ale o tom by poetický román již nenapsal...

Skautský zimní přechod Brd 2020

Poslední sobotu v lednu, tzn. 25. 1. 2020, se uskutečnil každoroční tradiční skautský „Zimní přechod Brd“. Na tento pochod se v hojném počtu sjíždějí skautské oddíly ze širokého okolí.

Jako každý rok, tak i letos v tuto sobotu, byl na trati 210 posílen osobní vlak číslo 2053 z Prahy do Dobříše. Místo turnosové „Reginy Trio“ byla nasazena souprava tří patrových vozů na čele s „Brejlovcem“ 754.051-1. Vlak v úseku z Prahy do Mníšku pod Brdy byl skautskými výletníky, kteří se těšili do Brd, využít v hojném počtu. I navzdory inverznímu zataženému počasí si jízdu vlaku 2053 a obrátového vlaku 2058 nenechali ujít příznivci železnice, aby zavzpomínali na dobu, kdy

tyto patrové vozy na trati z Prahy do Dobříše jezdily v pravidelném provozu denně.

Vít Mareš



Osobní vlak 2053 v čele s Brejlovcem 754.051-1 v sobotu 25. 1. 2020 projíždí po trati 210 mezi zastávkou Klinec a zastávkou Bojov.

Pozvánka na přednášku

Rád bych pozval přátele historie dopravy na 61. přednášku v cyklu seminářů Historie dopravy, která se koná na Vzdělávacím a informačním pracovišti Dopravní fakulty Jana Pernera na Florenci, ul. Pod Výtopnou 2, páté poschodí.

Přednášku „Železniční architekti první republiky“ proslaví Ing. Mojmir Krejčířik v úterý 18. února od 15.00 h. Tématem přednášky je tvorba významných architektů, kteří se podíleli na projektování drážních, zejména výpravních budov v meziválečném období v ČR: Ing. Burian, Ing. Kulhavý, Ing. arch. Krch, Ing. Fikr, Ing. Škudla. Ing. Krejčířik absolvoval v roce 1964 Vysoké učení technické v Brně, Fakultu stavební. V letech 1995–2014 byl generálním ředitelem Ústavu vývoje a racionalizace železničního stavebnictví – Servis a. s. Je spoluzakladatelem odborného časopisu Nová železniční technika a předsedou jeho redakční rady.

Účast na seminářích je bezplatná, pozvěte své přátele a známé. Těším se na setkání s Vámi.

Vlastislav Mojiš



VPN Family pro vás na začátek roku 2020 připravilo zajímavé akce. Můžete nejen ušetřit za mobilní volání, ale i vyhrát zajímavé ceny. Stačí být nezávazně registrován na portálu VPN Family <https://family.cdt.cz>.

Sleva 30% na paušál, volání a SMS až do konce dubna!

Ještě nejste součástí rodiny VPN Family? Pořídte si u nás novou hlasovou SIM kartu nebo si k nám převedete stávající telefonní číslo a získáte slevu 30% na paušál, volání a SMS až do konce dubna! Pořídte si například ve VPN Family – Vodafone tarif Šetřím, který obsahuje 20 minut volání, 20 SMS a 100 MB dat. Až do konce dubna za paušál zaplatíte pouze 49 Kč měsíčně a další peníze ušetříte za volání a SMS nad rámec tarifu. Ve VPN Family – O2 doporučujeme hlasový tarif Bavím se, se kterým voláte a posíláte SMS do všech sítí v ČR zcela zdarma. Do konce dubna vás paušál přijde jen na 279 Kč měsíčně.

Soutěžte s VPN Family o 30 neomezených hlasových tarifů a poukaz v hodnotě 20 000 Kč

Každý měsíc rozdáme 3 neomezené hlasové tarify a v prosinci se stane jeden šťastný výherce majitelem poukazu v hodnotě 20 000 Kč na nákup elektroniky v partnerských e-

Moudrost pro tento den
„Smrt je jen začátek, ale až te druhé kapitoly.“
William Shakespeare,
anglický básník a dramatik (1564–1616)

Zemřel Ing. Jiří Vencel
Ing. Jiří Vencel působil na Provozním oddělení ČD v České Třebové a železnici zůstal věrný až do důchodu. V důchodovém věku jsme jej mohli potkat jako vlakvedoucího regionálního motoráčku. Měl velký okruh zájmů, ať už to bylo ochotnické divadlo, loutkářství, esperanto či sport – byl členem Klubu českých turistů, Sokola, Skautu, hrál šachy (naposledy 29. 11. 2019 na turnaji v Pardubicích).
Zemřel dne 31. 1. 2020, náhle a tiše, ve věku nedožitých 84 let. Čest jeho památce.
–red–

shopech SETOS a SAMSUNG. Otázky pro daný měsíc zveřejňujeme na začátku každého měsíce na portálu, kde také snadno odpovíte. Čím častěji budete soutěžit, tím větší máte šanci na výhru hlavní ceny!

Přechod na DVB-T2 vás s Kuki TV nezaskočí!

Přemýšlíte, jak vylepšit přechod na nový datový formát televizního vysílání DVB-T2? Tento postupně nahradí předchozí formát na celém území ČR, a to už do poloviny tohoto roku.

Velkou předností Kuki TV je 130 programů, možnost sledování TV programů až 7 dní zpět – až na 5 dalších zařízeních. Kuki TV vám nabídneme na měsíc zdarma. Chcete-li nejdříve vyzkoušet, jak vám bude Kuki TV přes váš domácí internet fungovat, zadejte při registraci v Kuki TV náš promo kód „vpnfamily“ a přenos vyzkoušíte. **Kuki Start pořídíte pouze za 100 Kč měsíčně.**

A pokud rádi fotografujete, nezapomeňte se zúčastnit naší tradiční Jarní fotosoutěže a můžete si jako výhru odnést tablet, mobilní telefon, chytré hodinky a mnoho dalších cen.

Podrobnosti o všech akcích a celém programu VPN Family najdete na portálu <https://family.cdt.cz> nebo vám poradíme na naší zákaznické lince 972 326 459.



ZE SPORTU

Závody v běhu na lyžích se konaly i přes nedostatek sněhu

Letošní mistrovství republiky železničářů v běžeckém lyžování bylo ohroženo jeho zrušením. Důvodem byl nedostatek přírodního sněhu na běžeckých tratích v Krkonoších a Jizerských horách, kde je mistrovství každoročně pořádáno. Pořadatelům (MO OSŽ – ústředí a RSK OSŽ Praha) se však podařilo zajistit závody na umělém sněhu ve Vrchlabí. K dispozici zde byl kvalitní nupravený povrch, na kterém mistrovství proběhlo. Namísto plánovaných 15 km pro muže a 10 km pro ženy byl závod z časových důvodů redukován na 6 km pro muže a 4 km pro ženy a to jak v klasickém, tak i ve volném stylu. Kromě toho proběhly i závody dvoučlenných štafet na 2x1 km. Závodů se zúčastnilo 80 závodníků (z toho 20 žen), kteří byli ubytováni v hotelu OSŽ Lesní chata v Kořenově. „**Celkem přijelo na mistrovství 105 účastníků** (včetně pořadatelů), **kterí i přes vzniklé potíže (nedostatek sněhu) byli nakonec s průběhem mistrovství spokojeni**,” řekl po závodech předseda Regionální sportovní komise Praha Stanislav Nosek.

V kategorii mužů byli závodníci rozděleni do

skupiny A (do 40 let) a B (nad 40 let), ženy závodily bez rozdílu věku. Nejrychlejšími běžci se stali favoriti z minulých ročníků, přičemž nejlepší časy dosáhli závodníci skupiny B. „**Největší zájem o závody je ze strany spíše těch starších (40 let a více), ti mladší byli v menšině. I ve sportu se tak odráží nedostatek mladých lidí na dráze a to nejen u lyžování**,” komentoval tento fakt Stanislav Nosek.

Výsledky mistrovství po součtu časů ze všech závodů:

Muži kategorie A – 1. Martin Pírk, 2. Tomáš Nádvořník, 3. Jiří Siládi.

Kategorie B – 1. Martin Vacek, 2. Zbigniew Kawulok, 3. Lubomír Čapek.

Ženy – 1. Barbora Muchová, 2. Květa Volkmanová, 3. Gabriela Lipnická.

Štafety – 1. Lubomír Čapek, Miroslav Hnát, 2. Jiří Martinák, Martin Vacek, 3. Jiří Cibulka, Petr Frank.

Podrobné výsledky jsou zveřejněny na webu www.sportovniservis.cz, album fotografií lze vyhledat na hartanet.rajce.net

–čas–



Závodníci vyběhají jedno ze stoupání na trati.

S 555.0153 jarní krajinou Podještědí, Českého středohoří i Lužických hor

Souprava složená převážně z vozů Es, Facos, Zas, Gags a dvou vozů Raj společnosti SaM Česká Lípa, a tažená „Němkou“, parní lokomotivou 555.0153, vyjede o víkend 18./19. dubna 2020 v okolí Liberce, Lovosic a České Lipy. Účastníci po zaplacení fotopasu (jeden den 4000 Kč, dva dny 7000 Kč) získají všechny potřebné informace o jízdě tohoto vlaku. Závazné přihlášky a dotazy na jirubrin@seznam.cz

–red–