

Z aktuálních událostí

Kesvému pravidelnému zasedání se v úterý 3. 3. 2020 sešlo **Představenstvo OSŽ**, to tentokrát moderoval předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Po tradiční kontrole plnění úkolů přišly na řadu informace ze zásadních jednání. I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun mluvil například o programu jednání Dozorčí rady Českých drah, která proběhne ve čtvrtek 12. 3.: „**Kromě standardního programu projednááme mimo jiné také podnikatelský plán na rok 2020, kde musíme dořešit výši osobních nákladů, aby bylo zajištěno plnění PKS,**“ uvedl s tím, že ani Českým drahám se nemohla vyhnout opatření týkající se koronaviru: „**ČD již činí určitá opatření, co se týče zvýšené údržby vozidel. Častěji a pečlivěji se vozy čistí, objednávat se čistící a dezinfekční prostředky pro vlakové čety, které by měly fasovat dezinfekční prostředky jako první, a v další várce i pro další profese,**“ konstatoval. V závěru pak telegraficky okomentoval poslední personální změny u významné dceřné společnosti Českých drah – DPOV, kde došlo k podstatné personální výměně v představenstvu.

Také Radek Nekola, místopředseda OSŽ, mluvil o blížícím se jednání Dozorčí rady, o hospodaření společnosti. „**I na naší společnosti se dotýká problém koronaviru, i útlum ekonomiky. Ekonomika obecně slabne, což souvisí s útlumem spotřeby elektrické energie z hnědouhelných elektráren a ve strojírenství. Musíme se bavit o budoucích nových příležitostech pro naši společnost v souvislosti s udržitelností podnikatelského plánu,**“ uvedl a dodal: „**Druhý materiál, kterým se zabýváme, se týká střednědobého plánu 2020–2025, který je, jak jsem už říkal, zaměřen na expanzi mimo republiku a rozvoj našich poboček.**“ Co se týče snižování stavů zaměstnanců, Radek Nekola poznamenal: „**Naše společnost v rámci podnikatelského plánu nepočítá s žádným propouštěním, pouze bude reagovat na to, jak se bude vyvíjet potřeba dopravy v jednotlivých lokalitách,**“ konstatoval a jako příklad uvedl útlum dopravy z úpravy uhlí Třebovice, kde se všech dvacet zaměstnanců podařilo zaměstnat v jiné lokalitě. „**Rok 2020 bude znamenat zvýšenou práci s lidmi, kdybychom – nejdříve – neměli místo pro jednoho jediného provozního zaměstnance, tak budeme okamžitě kontaktovat České dráhy i Správu železnic, protože já tvrdím, že je škoda přijít o jednoho jediného provozního zaměstnance.**“

O problémech v oblasti C–FKSP v rámci pořádání akcí informoval Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ: „**Na společném jednání odborových centrál (28. 2. 2020) nám zaměstnavatel předložil k projednání Pokyn GR ke změně organizační struktury s účinností od 1. 4. 2020 (sloučení SZG, transformace TÚDC, zánik SZE a centralizace ekonomiky). Celá organizační změna se dotkne pouze 15 pracovníků, tzn., že nebude uplatněn institut hromadného propouštění a Správa železnic (dále SZ) těmto zaměstnancům nabídne jiné zaměstnání u SZ,**“ uvedl s tím, že v současné době to bude projednáváno na místně příslušné úrovni OJ a odborových organizací. Petr Štěpánek hovořil (v rámci informací o novelizaci katalogu prací) i o představení návrhu pravidel a kritérií pro stanovování TS u profese výpravčí. „**Na 11. 3. je svoláno společné jednání zástupců pracovních skupin odborových organizací a zaměstnavatele, kde se tímto návrhem budeme zabývat. A co se týče C–FKSP, tak i po předchozích jednáních nedošlo k dohodě. Čerpání finančních prostředků z C–FKSP je v oblasti sportovních, kulturních akcí a hromadné organizovaných zájezdů od 1. 3. 2020**

zablokované. Aktuálně nemůžeme požadovat vyplácení těchto akcí, protože není schválen plán akcí z C–FKSP na rok 2020.“ Také Miloš Paleček hovořil o nekompromisním postoji ADP a SOSaD k čerpání prostředků z C–FKSP.

Místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV OSŽ Bc. Renata Dousková informovala o kolektivním vyjednávání u Dopravního podniku města Brna, i o společnosti NyWag, která nyní podniká v areálu bývalé ŽOS Nymburk: „**Začalo kolektivní vyjednávání, benefity, které jsme navrhli, byly zaměstnavatelem rázně zamítnuty,**“ uvedla. Dále pak poznamenala, že zaměstnanci, kteří byli propuštěni v Horním Slavkově (Legios Loco) se hlásí o pracovní místo v Nymburce. Reč byla o zájmu nově vznikajících organizací o jejich žádosti o vstup pod OSŽ a pod NeRV.

Několika slovy předseda OSŽ Mgr. Martin Malý informoval členy Představenstva OSŽ stručně o průběhu a závěrech schůzky zástupců odborových organizací na železnici s premiérem Andrejem Babišem, ministrem průmyslu a obchodu a dopravy Karlem Havlíčkem a generálním ředitelem ČD Václavem Nebeským (4. února 2020), i o tom, že písemně zpracované připomínky, jak je požadoval premiér, už byly ministru dopravy zaslány. Uvedl, že další schůzka se bude konat téhož dne (3. 3. 2020) ve večerních hodinách a odbory budou na ni chtít opět jednat o jízdních výhodách.

V další části Představenstvo OSŽ vyslechlo informaci předsedkyně Revizní komise OSŽ Barunky Balázové, schválilo šest žádostí na příznádné dávky z Podpůrného fondu OSŽ a dvě právní pomoci zastoupením v řízení předsoudem. Dále pak členové Představenstva OSŽ schválili předběžné výsledky hospodaření OSŽ za rok 2019 a Rozpočet OSŽ na rok 2020 a uložili předsedovi OSŽ materiály předložit na jednání Ústředí OSŽ. Rovněž projednali materiál Inventura majetku OSŽ k 31. 12. 2019. Odložili nebo schválili několik návrhů výprav na zahraniční pracovní cesty či mezinárodní mistrovství USIC.

V bodě organizační záležitosti pak mimo jiné vyslechli informace Výboru pro přípravu „Oslav 30 let OSŽ“ včetně předloženého seznamu tuzemských hostů a VIP na jednotlivé akce.

Jednání Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., které se mělo uskutečnit 11. března, bylo v souvislosti s opatřeními proti šíření koronaviru a z důvodu avizované neúčasti zaměstnavatele zrušeno. Nový termín byl stanoven na úterý 24. 3. 2020.

Jednání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo se (na rozdíl od PV OSŽ při Českých drahách, které bylo přeloženo) konalo ve středu 11. 3. 2020, v sídle OSŽ v pražských Vysočanech, za účasti zástupců zaměstnavatele: konkrétně výkonného ředitele Ing. Tomáše Tótha, personálního ředitele Ing. Mojmiry Bakaláře a Ing. Josefa Kreische ze stejného odboru. Reč byla mimo jiné o výkladu PKS na PJ a SOKV: „Co jsme v PKS dojednali, to jsme připraveni plnit. Kdyby docházelo k přesvědčení, že tomu tak není, dejte nám vědět,“ slíbil Tomáš Tóth. K aktuální situaci v ČD Cargo v reakci na dotaz, zda se chystá útlum u jednotlivých vozových zásilek, zareagoval útlum: „To, co říkáte, je vytrženo z kontextu – jednotlivé vozové zásilky jsou naší obchodní strategií a budeme je nadále dělat. Není důvod je opouštět.“

Na jednání PV také zaznělo, že z důvodu šířícího se koronaviru ČD Cargo aktuálně rozhodlo, že v letošním roce neproběhnou tradiční školení k PKS (školení se patrně uskuteční pouze elektronickou formou), ze stejného důvodu budou zrušeny i jazykové kurzy a školení pořádaná společností ČD Cargo. -red-



Vloni v červnu ukončila Správa železnic (SŽDC) opravu části Posázavského Pacifiku mezi Ledečkem a Zručí nad Sázavou. Během ní proběhla sanace přibližně 30 kilometrů tratě včetně železničního svršku i spodku. Na snímku Michaela Mareše osobní vlak 9215 jedoucí po opraveném úseku poblíž zastávky Kácov, v pozadí kácovský zámek a kostel Narození Panny Marie.

Opatření proti koronaviru na železnici

České dráhy

České dráhy přijaly v souvislosti se šířením koronaviru řadu preventivních opatření v souladu s pokyny a doporučením státních orgánů. ČD rozšířily a zintenzivnily úklid souprav. Při mytí interiéru jsou nyní používány prostředky jiného složení a zvyšuje se také intenzita samotného čištění. Zvláštní pozornost je věnována dezinfekci všech součástí vybavení, s nimiž přicházejí cestující do styku – klíčky, nástupní madla, úchopové části odpadkových košů, ovládací prvky dveří nebo sociální zařízení.

V mezistátních vlacích jsou umístěny plakáty a distribuují se letáky Ministerstva zdravotnictví ČR s informacemi o příznacích nákazy koronavirem a o prevenci šíření nákazy. Informace jsou v nich uvedené v češtině, angličtině, němčině a italštině.

Byla přijata opatření a v oblasti zásad chování personálu hlavně v oblasti hygieny. Probíhá postupné vybavení provozního personálu dezinfekčními gely a ubrousky.

Společnost dále požívá vitamíny pro posílení imunity zaměstnanců. Vlakové čety dostaly instrukce provádět kontrolu jízdních dokladů ve vlaku v rámci možnosti bez přebírání dokladů, průkazů a karet do rukou, ale pouze vizuálně.

Správa železnic

Generální ředitel Správy železnic (dále SZ) vydal v souvislosti se šířením koronaviru příkaz pro zajištění ochrany cestujících a zaměstnanců Správy železnic. Uvádí se v něm mimo jiné, že

v železničních stanicích v krajských městech, pohraničních přechodových železničních stanicích a podle možnosti i v dalších železničních stanicích budou umístěny prostředky pro dezinfekci rukou. V železničních stanicích a zastávkách budou vyvěšeny informace pro chování cestujících v případě podezření na onemocnění koronavirem. Až do odvolání se zakazuje vysílání zaměstnanců SZ na zahraniční pracovní cesty, přijímání zahraničních delegací a organizace mezinárodních jednání v ČR na pozvání SZ.

U zaměstnanců, kteří se vracejí z Itálie, je možné po dohodě s nadřízeným dohodnout využití možnosti práce z domova. Tento postup lze uplatnit i na další země, pokud bude v dalším období rozšířen počet zemí, na které se budou vztahovat povinnosti jako při návratu z Itálie. Zaměstnancům SZ se doporučuje odložit cesty do zahraničí. Rovněž se jim doporučuje, aby vedoucím zaměstnancům oznámili návrat rodinných příslušníků z případně zahraniční cesty. Zaměstnanci, kteří mají detašovaná pracoviště, na nich setrvávají a nebudou dojíždět do sídla zaměstnavatele, pokud jejich vedoucí zaměstnanec nerozhodne jinak.

Zdravotní pojišťovna MV

U zdravotní pojišťovny Ministerstva vnitra (ZP 211) je evidováno zhruba padesát procent zaměstnanců železnice (Správa železnic, České dráhy, ČD Cargo).

Pro všechny své klienty vydala pojišťovna v souvislosti s infekcí koronaviru doporučení,

v němž vyzývá především k zachování klidu, neboť ne každý nemocný, který má teplotu a dýchací potíže, trpí infekcí COVID-19. ZP 211 současně ujišťuje všechny své klienty, že uhradí veškerou zdravotní péči spojenou s vyšetřením a léčbou.

Pokud se u kohokoliv objeví příznaky chřipky, doporučuje ZP MV ČR tuto nemoc vyležet, přijímat hodně tekutin, chovat se ohleduplně ke svému okolí a omezit kontakty s ostatními osobami. Ti, kteří se vrátili z rizikových oblastí (Itálie, Čína, Írán, Jižní Korea), nebo byli v několika denním kontaktu s cestovateli z těchto oblastí a mají výše uvedené příznaky virózy, mají zůstat doma, na minimum omezit kontakty s ostatními osobami, telefonicky kontaktovat svého praktického lékaře nebo příslušnou hygienickou stanicí a řídit se jejich pokyny.

Pro ostatní občany doporučuje vyhýbat se těm, kteří jsou zjevně nemocní respirační virózou, často si mýt ruce teplou vodou a mýdlem, nezdržovat se v místech s vyšším počtem lidí a nevyjíždět do rizikových míst v Evropě a ve světě. Pokud se týká roušek a respirátorů, upozorňuje pojišťovna na fakt, že rouška je určena zejména nemocnému s virózou k ochraně okolí před kapénkovou infekcí, respirátor pak je určen jako ochrana před nákazou pro zdravého člověka v extrémně rizikovém prostředí (zdravotníci, Policie ČR).

-zs-, -čas-

Zpracováno na základě tiskové zprávy ČD, příkazu generálního ředitele Správy železnic a tiskové informace ZP MV.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Ohleduplnost ke svému okolí je dnes obzvláště nutná.“

Hovoříme s **VLADISLAVEM VOKOUNEM**, I. místopředsedou OSŽ a předsedou PV OSŽ při ČD, a. s.

Koronavirové téma naplňuje v poslední době dennodenně veškeré mediální dění. Vláda vydává nařízení, podle nichž by se lidé měli chovat, aby zabránili šíření nákazy. Jak jsou na tom z vašeho pohledu České dráhy?

České dráhy se snaží naplňovat veškeré pokyny, které přicházejí z odpovědných míst – namátkou mohu jmenovat zvýšenou úklidovou činnost, vybavování vlakového personálu dezinfekčními prostředky, či pokyny cestujících veřejnosti, jak se v současné době chovat, aby se riziko nákazy co nejvíce snížilo. Co mi ale od všech odpovědných orgánů chybí, je určitý apel na cestující, aby byli maximálně ohleduplní také pokud se týká styku se zaměstnanci ČD, kteří dělají svoji práci ve zvýšeném riziku nákazy. V letáčích, které ČD vydávají pro cestující veřejnost, by určitě tento apel neměl chybět. Totéž se týká státní sféry. Je potřeba vyslat jasny pozitivní signál všem těm, kteří zajišťují chod společnosti.

Měl jste možnost tuto svoji připomínku sdělit managementu Českých drah?

Oslavil jsem několik odpovědných pracovníků vedení ČD s výzvou k tomu, aby věnovali svoji pozornost také cestujícím a požádali je o ohleduplnost. Vlakové čety, osobní pokladní, informátoři a další profese, které chtě nechtě přicházejí do styku s cestující veřejností, jsou

z mého pohledu určitě ohroženi více než běžná veřejnost, která se může vyhnout styku s větším počtem lidí. Výše zmíněné profese jsou na tom v mnoha směrech podobně, jako například policisté, prodavačky v obchodech, či zdravotníci. Ohleduplnost ke svému okolí by měla být samozřejmostí nejen v období, které právě zažíváme, dnes však je nutná obzvláště.

Mohou se nějak v případě nedobrych pocitů bránit samotné vlakové čety, například bezpečným odstupem od cestujících, který ohleduplností zrovna neopývá?

Určitě bych jim to nevyčítal. Záleží však na každém jednotlivém případě. Nelze přestat vykonávat svoji práci, nicméně musíme dát důvěru svým zaměstnancům, aby sami vyhodnotili rizika a nejlepší postup. Určitě by však prospělo dobré věci, pokud by mezi lidmi obecně převládla ohleduplnost. A tam by měly směřovat i výzvy vedení ČD směrem k cestujícím.

Těsně před uzavěrkou čísla jsme zaznamenali reakci Českých drah na ochranu svých zaměstnanců před epidemií koronaviru. Proto ještě jedna doplňující otázka: Jak hodnotíte vydaná opatření ČD?

Jsem rád, že na tuto složitou situaci máme stejný názor. Ted jde jen o to, aby sami cestující pochopili tato opatření. K tomu by právě mělo



příspět i jejich častější informování ze strany Českých drah, ať již letáky, či rozhlasem, a to vlakovým i nádražním (zde by měla fungovat spolupráce se Správou železnic). Potěšující v této neklidné době je, že podnik dbá o své zaměstnance a v maximální možné míře je chrání. Kvituji současně v tomto směru výzvu generálního ředitele Správy železnic, který vyzývá k maximální součinnosti dopravců a dispečerského aparátu Správy železnic.

Děkuji za rozhovor.

Miroslav Čáslavský



Výpravní budova ve stanici Kácov září novotou, došlo k opravě fasády a střechy, jsou zde i nová okna a dveře. Pro cestující je k dispozici nová čekárna a pro zaměstnance opravené prostory dopravní kanceláře s potřebným zázemím. V Kácově je také nový vnitřní i venkovní mobilniál, zpevněné plochy kolem budovy byly rovněž upraveny. Původní dřevěné WC zde nahradily nové mobilní toalety se zástěnou z tahokovu. Ve stanici se také mimo jiné vyměnili železniční svršek ve dvou staničních kolejkách, opravilo se šest výhybek a nástupiště. Oprava výpravní budovy v Kácově stála 7,1 milionu korun, slavnostní otevření proběhlo v listopadu 2019.

Shrnutí kolektivního vyjednávání ve společnosti ČD Cargo, a. s.

Dne 13. 2. 2020 byla ve společnosti ČD Cargo, a. s., podepsána Kolektivní smlouva 2020/2021, na které se shodl zaměstnavatel se všemi odborovými organizacemi.

Průběh kolektivního vyjednávání:

Celý průběh kolektivního vyjednávání byl ovlivněn dohodou, že součástí kolektivního vyjednávání bude dokončení projednávání 3. změny Katalogu zaměstnání. Tento fakt znamenal, že finanční prostředky, které je schopna společnost rozpočítat do této oblasti, se budou muset rozdělit do obou dokumentů. V tuto chvíli je těžké hodnotit dopad na jednotlivce, protože jak PKS, tak Katalog vejdou v platnost od 1. 4. 2020. Jejich dopad se projeví až v měsíci květnu, na první výplatnici.

3. změna Katalogu zaměstnání:

Smyslem 3. změny bylo upravit pracovní činnosti a zařazení jednotlivých KZAM k potřebám dnešního a budoucího fungování naší společnosti a vývoje na pracovním trhu v ČR. Velký důraz jsme kládli na zaměstnání v oblasti opravárenství a provozních profesí. Je potřeba si uvědomit, že zaměstnání v SOKV, nebo posunovači a vedoucí posunu, nebyli dotčeni žádnou z předchozích změn této interní normy od roku 2010. Finální podoba Katalogu zaměstnání přímo pozitivně zasáhne bezmála 4500 zaměstnanců, a to navýšením minimálně o jeden TS.

Podniková kolektivní smlouva 2020/2021:

Vzhledem k tomu, že bylo dosaženo dohody na 3. změně Katalogu zaměstnání, bylo samotné kolektivní vyjednávání ovlivněno jeho finančním nákladem. V první fázi zaměstnavatel nepouštěl jakoukoliv kompenzaci či navýšení mezd. Odborové organizace s tímto kategoricky nesohlasily a podmínily další vyjednávání o PKS 2020/2021 hledáním možnosti, jak zaměstnancům nedotčeným Katalogem udržet růst mezd. Na základě společného tlaku se podařilo dojít ke shodě nad novou složkou mzdy v rámci osobního ohodnocení (kompenzační odměna), která bude vyplácena měsíčně zaměstnancům odměňovaným tarifní mzdou (tj. kterým nebude navýšen TS dle 3. změny Katalogu). Dále bylo dosaženo některých úprav v oblasti poskytování stravování (navýšen procentuální podíl zaměstnavatele na stravenku o 5 %, navýšena sazba stravného na maximální hodnotu) a další ustanovení týkající se odpočinku a odměny za práci přesčas. Celková finanční hodnota, kterou ČD Cargo přidá do Katalogu a PKS, je na úrovni cca 6% navýšení.

Sociální fond:

Součástí kolektivního vyjednávání byl návrh 2. změny Zásad hospodaření se Sociálním fondem. Zde došlo k úpravě možnosti čerpání v oblasti udržení zdravotní způsobilosti (nové úhrady

operace očí), navýšení příspěvku na kartu Multisport a další drobné úpravy.

ČD Cargo obecně:

Rádi bychom znovu vysvětlili skutečnost, proč v loňském roce nebyla vyplacena odměna za překročení hospodářského výsledku. Tato odměna se v předchozím roce stala součástí textu PKS 2019/2020, kde byly v bodě 4.14.7 přílohy č. 2 stanoveny podmínky pro její výplatu. Tyto podmínky říkají, že hospodářský výsledek musí být překročen o 50 mil Kč. Vývoj situace v 1. pololetí roku 2019 se pro naplnění tohoto ustanovení zdál velice reálný, avšak v dalších měsících se oslabení ekonomiky a hospodářství v celé Evropě negativně projevilo dynamice růstu ČD Cargo muselo na konci roku přijmát opatření, aby byl podnikatelský plán vůbec splněn. Tím tedy nebyly splněny podmínky pro výplatu odměny za překročení hospodářského výsledku.

V posledních měsících dochází k přehodnocování technologií prací (TDPP), obsazování pracovišť a úprav počtu zaměstnanců. Toto je reakce na vývoj v oblasti potřeby energetického uhlí, útlumu strojírenství a ocelářství (návoz potřebných surovin pro výrobu oceli). Dalším významným negativním faktorem je výluková činnost, kdy například na celý rok dojde k uzavření některých tratí pro nákladní dopravu. To mnohdy znamená trvalou ztrátu obchodního případu, který končí na kamionu.

Společnost ČD Cargo se musí přizpůsobit změnám trhu v hledání nových budoucích příležitostí, jak v celé ČR, tak i v zahraničí. Jedním z příkladů je získání licence dopravce ČD Cargo na německém území. V celé Evropě se hledají nové alternativní zdroje energie a tím bude neustále klesat přeprava uhlí, změny v elektromobilitě, a na to navazující výroba. Dalšími významnými náklady ČDC, které musí investovat z důvodu změn legislativy EU, jsou ETCS (nový vlakový zabezpečovač instalovaný na každém HV), LL Špalky (tiché brzdové špalky na všech nákladních vozidlech), ECM (nová certifikace zaměstnanců provozovatelů dopravy a opravárenství), budoucí osazování samosprávek, digitalizace pracovních míst a další nákladná opatření.

Pokud chceme, aby ČD Cargo bylo i v budoucích letech zaměstnavatelem pro cca 7 tisíc zaměstnanců, nelze tyto výše uvedené problémy přehlížet.

Pro letošní rok se plánují v měsících březen a duben v každé ŽOS semináře k výkladu Podnikové kolektivní smlouvy a souvisejících IN. Semináře budou probíhat za účasti zástupců zaměstnavatele a kolektivních vyjednávacích OSZ. Účastníci se mohou všichni zaměstnanci. V momentě, kdy budeme znát termíny, zveřejníme další podrobnosti.

Informace z webových stránek osz.org (kategorie PV OSZ ČD Cargo, a. s.)



Hradlo Závodiště údajně pochází z roku 1965. Hradlařka Renata Bohanusová pracuje na dráze čtyřicet let, posledních deset let v Praze.



NAVŠTÍVILI JSME

Barrandov a Závodiště

Jejich dny jsou sečteny, ještě letos budou v rámci optimalizace tratí v úseku z Prahy–Smíchova do Prahy–Radotína zrušena a zbourána. Reč je o hradlech Barrandov a Závodiště na trati 171 z Prahy do Berouna. Podle posledních informací by se tak mělo stát začátkem července. Na obou pracovištích jsou čtyři lidé plus střídač, kteří mají klasický turnus: den, noc, dva/tři dny volna. Občas na hradla chodí sloužit i další zaměstnanci, kteří zde mají sjednáno DPČ (Dohodu o pracovní činnosti). Optimalizace tratě se tak dotkne celkem devíti hradlařů, podle dozorčího provozu Jiřího Vzářela (PO Praha hl. n.) ale o práci nepřejde nikdo: „Přechod pod PO Beroun je potvrzen, tamní přednostka potřebuje až 7 lidí. Podle průzkumu mezi zaměstnanci přejde pět lidí pod Beroun, tři si udělají zkoušku D-03 a budou u nás pracovat jako staniční dozorcí a jedna hradlařka bude dělat operátorku.“

Ivana Kabeláčová pracuje na hradle Barrandov šestým rokem, předtím dělala (čtrnáct let) ve vjezdovém nádraží ve Vršovických operátorku, čtrnáct let pracovala jako hradlařka na dnes již neexistujícím Železném mostě (hradlo Železný most bylo zrušeno na přelomu dubna a května 2015). „Ale samotný konec hradla Železný most jsem nezabila, protože jsem sem přišla o rok dřív, než ŽM skončil, ale pamatuji si, že už tehdy mě varovali, že i Barrandov a Závodiště se budou rušit. A vidíte, už to je šest let.“

vypráví. Nakonec ji optimalizace „doběhla“ i tady, radost z toho pochopitelně nemá. „Mám sedm let do důchodu a něco dělat musím,“ říká. Zaměstnavatel jí nabízí stejnou práci v rámci PO Beroun, ale raději by dělala operátorku na

Smíchově. „Když ale nebude místo, tak půjdu do Berouna, ale snad to vyjde,“ doufá. Do práce dojíždí tramvají z Hlubočep, hradlo je takřka pod Barrandovským mostem.

Podle technické dokumentace pochází zabezpečovací zařízení (hradlový přístroj) na hradle Barrandov z roku 1983, výstavba nového hradla (torzo původního hradla stojí ještě vedle) tehdy souvisela s výstavbou Barrandovského mostu a přeložkou tratě na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let minulého století (352 metrů dlouhý Barrandovský most byl otevřen 20. září 1983). Hradlo Závodiště je mnohem starší, údajně pochází z roku 1965. Hradlařka Renata Bohanusová pracuje na dráze čtyřicet let, aktuálně jako „střídačka“ na Barrandově a Závodišti. Až do roku 2001 pracovala jako výpravčí v Ostravě–Kunčicích a Bartovicích, pak krátce jako dozorce výhybek. A protože nechtěla dojíždět na CDP do Přerova (když se na Ostravsku snižovaly stavy), odešla před deseti lety pracovat do Prahy.

Covás přímělo jezdit za prací do Prahy? ptám se. „Láska k dráze (úsměv). Po noční vyzdycky jedu domů, za deset let jsem ani jednou nezaspala a nepřejela. Doma jsem dva, někdy tři dny volna, a další den ve čtyři odpoledne zase jedu do Prahy,“ vypráví. Praha je z Havlířova sice trošku z ruky, ale neměnila by. Vyhovuje jí to, byť teď bude jezdit dál. I ona předběžně kývla na nabídku pracovat pod PO Beroun.

Jinak okolí hradla Závodiště je mnohem romantičtější, než v případě Barrandova: užitková voda i pitná voda se sem sice musí dovážet, na záchod se musí ven, ale zato tady kvetou první sněženky v Praze, letos rozkvetly už kolem 10. února.

Michael Mareš

VŠIMLI JSME SI

● **ZÁSTUPCI** Česka a Německa v Drážďanech podepsali společně prohlášení o spolupráci a podpoře plánování vysokorychlostní tratě Drážďany–Praha. Cílem projektu, s jehož dokončením se počítá nejdříve v roce 2030, je zkrátit dobu jízdy mezi oběma městy na jednu hodinu z nynějších více než dvou. Ministr dopravy Karel Havlíček řekl, že by se mohlo začít stavět v roce 2025. Výstavba, jejíž součástí je i 26,5 kilometru dlouhý tunel pod Krušnými horami, má trvat pět let, uvedly 3. 3. 2020 Hospodářské noviny.



● **DO ŽST. PRAHA–KRČ** přijíždí pohledný víkendový obryšený vlak (Os 9066, 17.22 h) Posázavského pacifiku, vedený lok. 754.049–5 s patry; v tomto vlaku se cestuje o poznání lépe než v regionovácích. Železniční stanice Praha–Krč je v současné době zcela zahlcena výlukami a improvizacemi, např. 29. 2. zde opět jezdily i odklony z tratě 171, které zde při současných výlukách zastavují pro nástup a výstup cestujících, a přestupy na vlaky tratě 210. Běžný cestující se v rozsáhlé výlukové činnosti pražského uzlu již absolutně ztrácí. Snímek Martin Kubík.



● **V ROCE 2018** proběhla první etapa rekonstrukce trakčního vedení na trati 131 Ústí nad Labem západ–Bílina spočívající v instalaci nových stožárů trakčního vedení (nově jsou zde osazeny příhradové ploché stožáry typu DS například v okolí Košťova na snímku Tomáše Martínka z února 2020), mezi nimiž došlo k odstranění dlouhých rozpětí, přičemž místy je na šířku tratě trolejové vedení nově uchytceno na branách. V neposlední řadě tu došlo k obnově nátěrů u napájecích stožárů z měrnými.

Nádražní restaurace v Novém Městě n. M. zaslouží pochvalu

V nádražní restauraci v Novém Městě nad Metují, na trati 026 Týniště nad Orlicí – Broumov, jsme opět byli na obědě tak spokojeni, že nezbyvá než napsat veřejnou pochvalu na stránkách Obzoru.

Prostředí restaurace je na danou kategorii přímo nádherné, ve dřevě, k tomu srdečná obsluha, výborné jídlo a výběr piv včetně těmž domácího náchodského Primátora. To vše za příznivou cenu. Výzdoba interiéru odpovídá názvu restaurace „U paragána“. V teplých dnech je možné posezení na krytém nástupišti s obsluhou. Nevšední - pro nádražní restauraci - byly koncem února tří denní rybí hody, s nabídkou deseti druhů ryb.

Samotná staniční budova je vizečkou železniční dopravy. Po opravě a modernizaci nástupišť dosud neopončila. Zajímavostí místa je, že v budově se narodil gen. Klapálek, významný velitel bojů v severní Africe a u Dukly za 2. světové války. Na to upomíná pamětní deska umístěná na budově z uliční strany.

Jaromír Rokusek

PŘEDSTAVUJEME

Ladislav Kácovský: „Zaměstnanci jsou skutečně naštvaní a ztrácejí chuť do práce.“

Pravidelně každé třetí úterý v měsíci se v restauraci U Kozla v Praze na Žižkově (u nákladového nádraží), scházejí (pod hlavičkou ZO OSZ Praha Vršovice) bývalí železničníci ze Smíchova a Vršovice. „Vždycky tam někdo z nás (ze ZV OSZ) mezi ně zajde a popovídá si s nimi a zároveň udělá i propagaci našich akcí,“ vypráví Ladislav Kácovský, předseda ZO OSZ Praha Vršovice. „Je to už taková tradice, schází se jich tam kolem pětadvaceti. Ale celkem máme zhruba 170 důchodců a přes 250 aktivních členů,“ dodává.



Vršovická Smíchova vznikala na Smíchově konkurenční odborová centra – Aliance drážního provozu (ADP). „Vznik ADP, to byl největší podraz, který jsem v odborech zažil, Honza Zazvonil nikomu z nás nic neřekl a založil si ADP. A hned na to nám začal přebírat (ve Vršovických) členy,“ vzpomíná Ladislav Kácovský. Rozhodl se proto konat: s několika dalšími členy původního ZV dal dohromady partu lidí, kteří se k problému postavili čelem: „Jsem bojovník, nikdy jsem nikomu nedal nic zadarmo. Tehdy jsem řekl: nenecháme si rozbourat naši ZO! Semklijeme se, naopak nás to posílilo a začali jsme proti nim bojovat. Dnes už ale jsou ty vztahy celkem korektní, už se to srovnalo. Někteří z těch, kteří odešli, teď dokonce zavazují návrat.“

Členové přibývají ale i z jiných důvodů – například z důvodu migrace za prací. „Zrovna teď sem přišli čtyři posunovači z Moravy, tři z Kolína. Oblíbeným naším benefitem jsou pojistky (pojištění odpovědnosti), přispíváme i na režijky.“ Jako dispečer (vedoucí směny v pražské Libni) zaznamenal Ladislav Kácovský jistou pachut z posledního vývoje u společnosti ČD Cargo: „Podnikatelský plán byl splněn, ale odměny nebudou, namísto toho se bude šetřit! Vnímám to a zvlášť citlivě to vnímají i moji členové u Výboru PJ Praha. Za můj obvod na PJ Praha mohu říct, že děláme v oslabených směnách, posunovači dělají ve dvou namísto ve čtyřech, vozímisti místo ve třech jsou ve dvou, a teď se dozví, že u ČD dostanou deset tisíc, o Správě železnic ani nemluvě...“ Ladislav Kácovský se domnívá, že nějakou odměnu měli zaměstnanci v provozu dostat.

„Má cenu tady lítat po place? V zimě, v létě, v dešti, ve sněhu? Na pražské poměry jsou u Carga malé peníze. Například v noci tady ve třech lidech, v oslabených směnách, rozposuujeme 500 vozů! A ti zaměstnanci jsou skutečně naštvaní! Lidé ztrácejí chuť do práce, a hlavně ztrácejí důvěru ve vedení, prostě ve vše, ve smysl svého počinání. Každý den čtou, jak ČD prodělává a pak zaměstnanci ČD dostanou mimořádné odměny. Přitom my tady vyděláváme a nedostaneme nic, a to mě mrzí,“ uzavírá.

Michael Mareš



Ivana Kabeláčová pracuje na hradle Barrandov šestým rokem.

ZE SVĚTA

První země na světě zavádí veřejnou dopravu zdarma

Každý, kdonyní nastoupí v Lucembursku na autobus nebo vlak, již nemusí platit nic. Velkévodství chce být průkopníkem v dopravní revoluci. Náklady: 41 milionů eur ročně. Bez ohledu na to, zda vlakem, autobusem nebo tramvají – místní a turisté již nebudou muset v Lucembursku kupovat lístky.

Lucembursko je první zemí na světě, která zavedla bezplatnou veřejnou dopravu – vyjímkou je první třída. Současně se rozšíří autobusové a tramvajové linky. Současně je výši 41 milionů eur ročně má být kompenzována daní. S bezplatnou veřejnou dopravou chce Lucembursko přimět lidi, aby se vzdali svého auta více než dříve. Mnoho přeshraničních cestujících, dojíždějících z Francie, Belgie a Německa, stejně jako většina místních obyvatel Velkévodství, jezdí do práce v autě; Dopravní zácpy na hranici a v centru hlavního města jsou na denním pořádku. „Je to velký den,“ řekl lucemburský ministr mobility Francois Bausch (Zelení). Tímto krokem chce přimět lidi, aby přešli z aut na autobusy a vlaky. Hlavním cílem je učit veřejnou dopravu co nejatraktivnější a nejspolehlivější. Proto se do rozšiřování autobusových a vlakových linek investují obrovské finanční

prostředky. Podle společnosti Heise.de budou v letech 2018 až 2027 pro železnice v zemi k dispozici přibližně čtyři miliardy eur. Kromě toho existuje 550 milionů eur na tramvajovou trasu v hlavním městě.

Z FAZ, 29. 2. 2020, zpracoval –sh–

V nákladní dopravě DB nelze donekonečna šetřit

Nová členka představenstva nákladní dopravy Deutsche Bahn (DB Cargo), paní Sigrid Nikutta, odmítá další snižování ve ztrátové dopravě jednotlivých vozových zásilek. Místo toho chce investovat do expanze a to s podporou dozorčí rady, jak uvedla mluvčí DB Cargo, o čemž informoval týdeník „Der Spiegel“. Další omezení přijmu jednotlivých vozových zásilek proto zatím není na stole.

To byl jeden z několika scénářů, které poradenská firma zkoumala ve studii pro DB Cargo. DB Cargo je hluboko „v červených číslech“. DB Cargo se dokázalo výrazně zlepšit v případě zpoždění a počtu vlaků, které musí být odstaveny déle než dvě hodiny denně. Přesto se ztráta před zúročením a zdaněním (EBIT) dostala v první polovině roku 2019 přibližně na 132 milionů eur. Z úsporých důvodů na počátku tohoto století Deutsche Bahn uzavřela stovky vleček, ale dle

názoru odborníků to nepomohlo. Paní Nikutta nyní postupuje opačně: chce dále rozvíjet automatizované technologie ve vlacích a v seřadovacích stanicích, aby se ušetřila lidská práce a náklady. Zákazníci bez vleček by také měli mít možnost účastnit se přepravy jednotlivých vozových zásilek, například dopravou nákladními automobily „na poslední míli“.

Z Transportweb, 24. 1. 2020, zpracoval –sh–

Nedostatek zaměstnanců na železnici má řešit armáda

V časopise Bahn–Report bylo zveřejněno, jak nedostatek zaměstnanců, zejména provozních, na železnici řeší španělský provozovatel infrastruktury (ADIF) a státní železniční dopravnice osobní přepravy (Renfe Viajeros). Obě organizace plánují přeskolit a nasadit vojáky. ADIF především pro oblast elektrotechniky a Renfe jako průvodčí. Nabídka je směřována na vojáky, kteří slouží u armády déle než 10 let, nebo jsou již v záloze.

Toto řešení je vyvoláno tím, že řadu let nebyli zaměstnávání u železnice noví zaměstnanci a v současnosti odcházejí silné ročníky do důchodu.

-sh-

Obzor č. 11 – 13. 3. 1995

Na první straně najdeme informaci o tom, že dne 1. března 1995 se v pražském Paláci kultury uskutečnila porada předsedů ZO odborových svazů sdružených v ČMKOS, aby rozhodla o dalším postupu odborů v kampani za sociální požadavky a proti důchodovému zákonu. Na schůzce zaznívaly jak umírněné, tak radikálnější názory. OSŽ patřilo k těm radikálním „Nelze souhlasit se slovy pana Falbra, že v případě přijetí zákona parlamentem akce odborů skončí a my se se špatným zákonem musíme naučit žít. Takovéto porážkové nálady důrazně odmítáme,“ uvádí se v prohlášení děčínského železničního uzlu, které bylo na jednání přečteno. Odboráři v něm vyzvali k dotáčení protestních akcí do konce, to znamená i do případné generální stávky.

Bojovná nálada byla i v odvětví dopravy a přepravy. Na traťových poradách Pražské oblasti se ve dnech 1. a 2. března 1995 řešil nesoulad v přidělu mzdových prostředků a také důsledky dělení stanic. Odboráři byli nespokojeni a uvažovali i o zastavení provozu na železnici.

Obzor č. 12 – 20. 3. 1995

Obzor uveřejnil obsáhlý „Otevřený dopis vláde České republiky“, podepsaný Ústředím OSŽ. Dopis vyjadřuje připomínky k chystanému projektu transformace Českých drah, který

označuje za zmateční.

„Pravá podstata navrženého projektu skrývá touhu postupného vyčlenění pozemků, na kterých dnes leží dráží stavby, pro úplně jiné účely,“ uvádí se v dopise mimo jiné. „Po provedené privatizaci železničních oprav a strojírny nebyla ve vedení Českých drah ani na ministerstvu dopravy vůle vyhodnotit výsledky privatizace,“ píše se zde dále a poukazuje se i na to, že po privatizaci dalších jednotek (Nakladatelství dopravy a spojů, Jídelní a lůžkové vozy, železniční opravy a strojírny, Mechanizace traťového hospodářství Praha a Ústav vývoje a racionalizace Nymburk) zbyly Českým drahám pohledávky v objemu cca 220 milionů Kč. Dále se zde uvádí, že např. ŽOS Liberec stály resort cca 1 mld. Kč, účetní hodnota před privatizací byla stanovena na 550 mil. Kč a zprivatizovány byly za 50 milionů Kč. „I z těchto důvodů chybějí dnes v infrastruktuře ČD potřebné finanční prostředky,“ uvádí se v dopise. „Divize majetkového podnikání a privatizace připravila již pátý seznam privatizovaného majetku ČD. Takto 'mizí' sdělovací a zabezpečovací zařízení železnice, lokomotivní depa, strojní stanice, železniční nemocnice, aniž by bylo předem transformačním projektem rozhodnuto, co je nezbytné z hlediska zabezpečení základních činností železnice,“ upozorňuje Ústředí OSŽ v dopise mimo jiné.

–zs–

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Na Vysočině se jezdí na jednu jízdenku

Kraj Vysočina odstartoval první etapu tarifní integrace. Nově mohou cestující jezdit vlaky i linkovými autobusy na jednu jízdenku, prozatím jen v papírové podobě.

V nabídce je jízdní doklad pro jednotlivé cesty nebo jízdenka celodenní. Jízdenky si budou cestující dále kupovat u řidičů jak v autobusech, tak i v železničních pokladnách nebo u průvodčích ve vlacích ČD. V nich si ale cestující musí o krajský tarif požádat, neboť dopravce má svůj vlastní tarif. Proto je na každém, zda

si zvolí jízdné ČD, nebo podle tarifu Veřejné dopravy Vysočiny (VDV). V případě předpokládaného přestupu na autobus, který je integrován, si zákazník ČD musí vybrat jízdenku v tarifu VDV, která je přestupní. V opačném případě, kdy si koupí „integrovanou“ jízdenku v autobuse, tak při přestupu na vlak si ji nemusí již nijak označovat, a prokáže se jí jen při kontrole průvodčím. Elektronické odbavování cestujících hodlá kraj zavést do konce roku 2021. zeleznicar.cd.cz, 9. 3. 2020

Činnost svazové inspekce BOZP OSŽ v roce 2019

Na programu únorového jednání Ústředí OSŽ byla i „Zpráva o činnosti oddělení BOZP OSŽ Ú za rok 2019“. Úkolem tohoto písemného materiálu bylo vyhodnocení činnosti svazové inspekce BOZP, tedy oddělení BOZP Odborového sdružení železničářů za rok 2019. Zpráva se zabývá oprávněním odborových organizací výkonu kontrolní činnosti nad stavem BOZP u zaměstnavatelů, personálním obsazením oddělení BOZP a například i statistikou, týkající se samotného výkonu kontrolní činnosti. V roce 2019 bylo svazovými inspektory provedeno celkem 502 kontrol (rádných, následných, mimořádných, tematických, metodických, prověrek BOZP a kontrol na šetření pracovních úrazů) u zaměstnavatelů s působností OSŽ.

Oddělení BOZP bylo již tradičně zapojeno i do evropských kampaní BOZP, v jejichž rámci provádělo tematicky zaměřené kontroly „Zdra-

vě pracovníků má nebezpečné látky pod kontrolou“ a „Venkovní pracoviště 2019“. V průběhu kontrolní činnosti u zaměstnavatelů bylo zaznamenáno 478 závad a nedostatků. Dále se oddělení BOZP podílelo na šetření a objasňování 2 smrtelných, 5 pracovních úrazů s hospitalizací nad 5 dní a 39 ostatních pracovních úrazů. Významnou činností bylo i provádění lektorské činnosti v rámci vzdělávacích akcí OSŽ a provádění odborného poradenství, vydávání stanovisek a poskytování konzultací v oblasti bezpečnosti práce a činnost spojená s provozem „Krizové linky OSŽ“.

Blíží se podrobnější údaje o činnosti oddělení BOZP OSŽ lze nalézt na webové stránce OSŽ v sekci BOZP – ke stažení.

JUDr. Petr Kožmín, LL.M.,

vedoucí oddělení BOZP – svazový inspektor

24 HODINOVÁ BOZP

Máme zpoždění, nezastavujeme

Kdyby to šlo tak hladce v pracovním procesu, jako v komedii Zdeňka Trošky Slunce, seno, jahody, pracovali bychom 24 hodin denně, nespali, nejedli a naše těla by fungovala a regenerovala tak nějak sama od sebe. Zkrátka by stačilo na pár minut přibrzdít v tempu a jelo by se bez zastavení dál.

My ale nejsme roboti a naše tělesná schránka, poté, co jsme statečně ignorovali signály běžné únavy, se nám pomstí bolestmi hlavy, rozhozeným trávením, mizernou náladou, a co je nejhorší – také trvalou únavou, psychickým vyčerpáním a nesoustředěností. Pro tyto případy nám legislativa připravila účinnou pomoc v podobě přestávek a moje dnešní povídání se vám pokusí přiblížit možnosti, které lze (nebo se musí) využít.

Přestávky v práci mohou být buď na jídlo a oddech, nebo přestávkami bezpečnostními a v praxi je mezi nimi zásadní rozdíl. V každém případě je však zaměstnavatel poskytování přestávek v práci povinen projednat, jak jinak, s odborovou organizací.

Bezpečnostní přestávky náš organismus chrání před působením škodlivých vlivů pracovního prostředí (např. zátěž teplem/zátěž chladem, chemické látky a směsi, azbest, fyzická zátěž/celková fyzická zátěž, lokální svalová zátěž, pracovní poloha a ruční manipulace s břemeny) a nařízeny vládou č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, stanovuje mj. i minimální opatření k ochraně zdraví, bližší hygienické požadavky na pracovišti, pracovní prostředí a na způsob organizace práce. Pokud je vaše práce zařazena zaměstnavatelem mezi rizikové (zaměstnavatel je vás o zařazení do kategorie práce povinen informovat), a je nezbytné nepřetržitě používání osobních ochranných pracovních prostředků (OOPP) nebo musíte povinně používat po celou dobu směnný jiné ochranné prostředky, musí být v průběhu

směny zařazeny bezpečnostní přestávky. První přestávka při trvalé práci (nad 4,5 h), označená jako riziková, se zařazuje nejpozději po 2 hodinách od započetí výkonu práce v trvání nejméně 15 minut. Další přestávky se zařazují nejpozději po každých dalších 2 hodinách od ukončení předchozí přestávky v trvání nejméně 10 minut. Poslední přestávka v trvání nejméně 10 minut se zařazuje nejpozději 1 hodinu před ukončením směny a po dobu jejího trvání nesmíte být vystaveni působení rizikového faktoru překračujícímu hygienický limit. Bezpečnostní přestávka se započítává do pracovní doby.

Přestávky na jídlo a oddech stanovuje zákon č. 262/20069 Sb., zákoník práce (ZP), kdy dle § 88 je zaměstnavatelům u přestávky povinen poskytnout zaměstnancům nejpozději po 6 hodinách nepřetržitě práce, a to v trvání nejméně 30 minut. Jde-li o práce, které nemohou být přerušeny, musí být zaměstnanci i bez přerušování práce zajištěna přiměřená doba na oddech a jídlo. Zde je nutné upozornit i na přestávky v práci pro zaměstnance mezinárodní dráží dopravy, dle nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě (§ 15 d), kteří řídí samostatně dráží vozidla. Podle něj se přestávky zařazují se nejpozději po 6 hodinách nepřetržitě práce v trvání nejméně 45 minut, pokud je pracovní doba zaměstnance mezinárodní dráží dopravy delší než 8 hodin, a mohou být rozděleny do několika částí v trvání nejméně 15 minut.

Pevně doufám, že filmovou průvodčí Helenku nebudete v životě následovat a budete zařazovat (nebo dodržovat) nezbytné přestávky – ať už v práci, nebo po ní – nás život je příliš krátký na to, aby se ve spěchu projel bez zastávek a skončil někde předčasně, kvůli tomu, že neumíme odpočívat.

Dana Žáková, svazová inspektorka BOZP

NÁZORY

Je nutné investovat 120 milionů?

V Semilech se připravuje další rekonstrukce železniční stanice kvůli výstavbě autobusového terminálu, který má nahradit současné autobusové nádraží. Autobusové nádraží v dnešní poloze musí ustoupit plánované stavbě silničního průtahu městem. Problémem je, že nádraží bylo kdysi postaveno v obci Podmoklice (tak se i původně jmenovalo) a to ještě na jejím okraji. Dnes jsou Podmoklice částí města Semily. Docházková vzdálenost na autobusy se tak většině občanů ještě prodlouží o cca dalších 6–8 minut. O obě akce se zajímám a vyžádal jsem si informace k přestavbě nádraží podle zákona 106.

Už se opět dozvídáme, že chybi peníze na dopravní stavby. Vůbec se nedívám, stát (Správa železnic) plánuje přestavbu nádraží za 120 milionů Kč! Nedívme se, že nebudou peníze, místo podstatné důležitějších staveb na železnici se Správa železnic zabývá stanicí, kde před pár lety proběhla modernizace.

Chtěl bych jen poukázat, že v roce 2015 byl v žst. Semily kompletně obnoven železniční spodek a svršek v hlavní koleji, dosazeny nové výhybky umožňující rychlost do odbočky 50 km/h, dvě nová nástupiště (oficiální název Odstranění propadů traťové rychlosti v úseku Stará Paka – Malá Skála). Jak už to ale bývá, ubyla jedna manipulační kolej. Dle plánů terminálu má v místě dnešních manipulačních kolejí (zbyly ještě dvě) vyrůst plocha pro autobusy – nákladní doprava na železnici jako by neexistovala. Manipulační kolej má být nová, odbočující uprostřed stanice přímo z hlavní dopravní koleje, a to v užitkové délce cca pouhých 120 metrů.

To, že město Semily nezajímá nákladní železniční doprava, mě nepřekvapuje. Že to nezajímá „drahu“ samotnou, je zarážející. Středem města dnes denně projíždějí desítky těžkých kamionů s kamením a šterkem. Těmito kamiony převážený náklad se nevratnými změnami železniční infrastruktury již nikdy nebude moci vrátit zpět na koleje.

Již v dnešní době existuje v dané lokalitě autobusová zastávka Semily, žel. st., která umožňuje přestup mezi vlaky a autobusy. Treba v prosinci 2017 nastupovalo na zastávce Semily žel. st. do autobusů, které dnes zajišťují k nádraží, celkem 168 lidí (tj. skoro 6 lidí denně!!!), v květnu téhož roku pouze 47, což znamená v průměru 1,5 cestujícího denně.

Data jsem získal od společnosti KORID LK zabývající se organizováním veřejné dopravy

v Libereckém kraji. Jelikož se výše uvedená data vztahují k době, kdy vznikl projekt rekonstrukce železniční stanice (oficiální název je Rekonstrukce nástupiště ŽST Semily) naskytá se otázka, zda nebyla data o přestupujících cestujících nadhodnocena.

Ekonomické hodnocení postavila Správa železnic pravděpodobně na neexistujících přínosecích lidí, kteří ušetří čas za cestu, jako kdyby šli k současnému autobusovému nádraží. Problém je v tom, kolik takových lidí bude přestupovat z vlaku do autobusu nebo obráceně? Pro mnohem více cestujících, kteří pojedou pouze autobusem, se cesta k autobusu na nový terminál prodlouží o cca 6–8 minut navíc.

Tady je nutné si položit zásadní otázku, proč

Zastávka Klíneck je bez označení

Při generální opravě tratě Odb. Skochovice – Klíneck – Dobříš zmizel přístřešek lesní zastávky Klíneck, až po delší době jsem zjistil, že přístřešek leží nohama vzhůru na náspu nad Bojovským potokem. Je zajímavé, že Správa železnic přístřešek několik let ze svahu nevyzvedne a neinstaluje přístřešek či lavičky na zastávku.

V Klínici od doby, co se zde zřítíl přístřešek do údolí, chybí i název zastávky. Přitom na zastávce nastupují a vystupují celé skupiny turistů. Při mé návštěvě tratě 210 zde dopoledne i odpoledne lidé nastupovali, až si někdo myslí, že je tato zastávka nevyužitá, opak je pravdou. U turistů je lesní zastávka Klíneck oblíbeným východištěm výletů. Kuriozitou je i PZZ u zastávky Klíneck na málo používané lesní cestě, vybavený světelnou signalizací, avšak na frekventovaném a nebezpečném PZZ u chat před Měchenicemi P 5768 je pouze výstražný kríž a trvalá pomalá jízda 10 km/h, na kterou se musí všechny vlaky zpomalovat z 30 km/h, jen to



Přístřešek zastávky Klíneck, svržený do údolí Bojovského potoka. Ne, nejsme v bojové linii v Bosně 90. let, ale v klidném Česku pod dobrou Správou železnic, hlavně, že úředníci fotí, co by kde zbořili, v tomto případě to za ně udělala vyšší moc!

za ta léta stálo pohonných hmot. Navíc je před PZZ, který prakticky nesplňuje žádné normy, omezení délky silničního vozidla na 10 metrů, i to je podle místních poměrů velká délka, navíc při námraze ve stoupání k PZZ je to odhava. Podle pamětníků z tratě 210 vzniklo toto PZZ ve své době ilegálně pro potřeby chatařů, tehdy však chataři až na výjimky jezdili vlakem a chodili pěšky.

Martin Kubík

Přímé vlaky Praha – Vratislav – a najednou to jde

Zatímco na ministerstvu dopravy asi někde stále leží záměr projektu přímého spojení Praha – Vratislav (Wrocław), Pardubickému kraji se ve spolupráci s novým dopravcem na Podorlicku povedlo uvést do reality alespoň jeden pár přímých vlaků Praha – Vratislav ve vybraných dnech a obdobích. O tom, proč to nešlo dříve s ČD, psal Obzor č. 16 ze 13. 8. 2018. Bohužel ty nové vlaky zavedené v letošním jízdním řádu jsou použitelné spíše jen pro cestující z Polska, protože jedou z Prahy večer do Polska a ráno z Polska k nám. I tak vlaky Leo Expressu mezi Prahou a Vratislaví byly vyprodané a slavily svůj

úspěch. V Dolnoslezském vojvodství se totiž stále přímé spojení s Prahou doslova turistickým hitem. Vlaky musel Leo Express dokonce posilovat, 237 místk sedění, které má jedna elektrická jednotka Stadler FLIRT, nestačilo. Není se čemu divit, celkový čas jízdy 4 hodiny a 36 minut ve směru z Prahy do Vratislavi a ve směru opačném jen 4 hodiny a 29 minut je už doba, kterou může vlak konkurovat autobusu a to na polském území zastavuje téměř ve všech stanicích a zastávkách. Bohužel Leo Express má v posilování kapacity vlaků omezené možnosti a tak stejné nakonec odvázel cestující, kteří se do vlaku nevešli, autobusem. Přímé vlaky Praha – Vratislav a zpět současně rozšiřují i možnost cestování bez přestupu do Prahy cestujícím ve vnitrostátní přepravě ze stanic Jablonné nad Orlicí, Lichkov a Letohrad. Na našem území jsou sice vlaky Praha – Vratislav a zpět vedené v závazku veřejné služby, nastoupit do nich však jednoduché nebylo. Vzhledem k tomu, že vlaky přijížděly z Polska plně obsazené, tak neměli vyhráno ani ti, kterým se do vlaku nastoupit podařilo. Zbyla na něj jen v omezené míře místa na stání. Nabízí se

tedy otázka, proč jsou vlaky Praha – Vratislav a zpět vedené v závazku veřejné služby a ne jako komerční spoje.

Pokud se však udrží velký zájem o přímé spojení Vratislav – Praha u polských cestujících i po skončení dočasného přerušování provozu z důvodu právě probíhající rekonstrukce kolejíště ve stanicí Letohrad a dalších stavebních prací na trati, které trvají až do 19. 4., pak by mohl pomoci vyvrátit poslední argumenty, proč to doted nešlo, a zároveň by se našel i důvod navíc k zavedení dalších přímých vlaků, tentokrát ale ve spolupráci našeho ministerstva dopravy s polským ministerstvem infrastruktury a osvědčených státních dopravců Českých drah a PKP Intercity. A o tom, že se možná už něco takového připravuje minimálně na polské straně, svědčí zmínka na polském internetovém portálu Rynek Kolejowy, podle kterého polské ministerstvo infrastruktury a PKP Intercity plánují ve spolupráci s Českými drahami zavedení nového přímého spojení Praha – Gdyně (Gdynia) přes Lichkov od začátku platnosti jízdního řádu 2022/2023.

Martin Kalousek

Rezervace někdy problém je

(Reakce na článek Expresní rezervace není problém, Obzor č. 4)

Tak nejdříve „Když druhý dělá totéž, není to totéž“. Řeč je tedy o expresní rezervaci, ke které (konkurenti) nemají žádný důvod. Expresní rezervaci zavedly ČD proto, aby mohly tak nějak konkurovat Jandurovi atd. Ale stejně jako i u jiných věcí, kdy národní dopravce něco zavedl, tak bohužel to nebylo nic, co by na Nábřeží vymysleli, ale jako reakce na něco od konkurence. Zkrátka u Jančury jsou všechny vlaky povinné místenkové - povinné, ale zdarma, a tady je ten rozdíl. S tím souvisí i druhý rozdíl a to je věk cestujících, pro mladika nebude problém část či celou cestu stát, ale pro „starší nad hrobem“ to problém bude. Třetí věc je, a to mohu posoudit, cestovat „zadarmo“ (jezdil jsem na režijku 30 let) a platit si jízdenku (jezdil jsem 33 let), pro starší cestující bez internetu je problém s národním dopravcem cestovat.

Zkuste si, vážení páni režijkáři, koupit cvičení jízdenku na trať, kde režijka platí, a jak se budete tvářit, když budete celou cestu stát. Z mé zkušenosti jsem cítil „darovanému koni na zuby nekoukej“ a nestěžoval jsem si, když jsem jel na režijku a místo bylo pouze v kuřáckých...

Jel jsem nedávno do Poděbrad, Českého Těšína a do Kolína (vlak do Brna), nikdy to nebyl pátek a vždy byl velký problém najít jediné místo bez označení expresní rezervace. To jste si asi nevěšili, že jízda vlakem je nyní mnohem populárnější, než bývala za monopolu ČSD a ČD? Mnohem větší zájem je kupodivu i o služby našeho národního dopravce, tak by se mělo okamžitě reagovat. Kdyby úředníkům na Nábřeží opravdu záleželo na blahu cestujících, hlavně těch starších, tak by ke každému vlaku přistavili 1 až 2 další vozy, kde by expresní rezervace nebyla možná. Ale to je pravděpodobně moc práce, asi zrušení zpátečních jízdenek či zrušení týdenního pro občany 65+ zcela bezdůvodně, když studentům to národní dopravce nechal, vyžaduje mnohem nižší pracovní úsilí. Třeba až umřu, tak konečně na GŘ budu pracovat úředníci, kterým na cestujících záleží i činy, a ne pouze slovy jako za komunistů a 30 let po. **Petr Rádl**

Nespokojení bývalí zaměstnanci ČD

České dráhy, to býval podnik, spousta zaměstnanců v provozu, disciplína a služby cestujícím. To by mělo být základní motto osobní přepravy, služba lidem, to však již dávno neplatí. Osobní přeprava se košatí nahore, ale přímo v provozu lidí ubývá. Každý rok více a více, stále se ruší pracovní místa, která dříve zajišťovala plynulý chod na železnici. Proslýchá se, že i obsluha vlaků bude omezena, na některých tratích i zrušena.

Jede občas někdo z manažerů, kteří se pod toto podepisují, vlakem? Vidí, jak jsou zpuštěny stanice a zastávky, žádné úhledné záhonky a upravená prostranství, ale převléh, nepořádek. Budovy, do kterých se po revoluci vložily nemalé prostředky, jsou lákadlem sprejerů a vandalů. Nikomu to nevdají, každý na svém písečku, pod jinou hlavičkou, se stará jen o to své, přidělené. Jsme to snad jen my, důchodci ČD, kterým není tato situace lhostejná? Máme obavy, že stejně jako budovy skončí vozový park. Opuštěné vlaky bez personálu, to bude lákadlo pro všechny, kteří páchají trestnou činností. Otevrou se velké možnosti zlodějům a různým kriminálním živlům, strojvedoucí na lokomotivě, ten nezabrání bezpráví, je svázán povinnostmi, které mu nedovolí zabývat se situací ve vlaku. Nemůvme o problémech ryze přepravních, poskytnutí informací, pomáhat cestujícím s běžnými úkony, při nefunkčnosti dveří, výstupu z vlaku, nebo i první pomoci při náhlé nevolnosti pasažéra.

To je to, co se neřeší. Cestující nikoho nezajímá, jen více snížit počet pracovníků v provozu a zvýšit počet kontrolorů, jak slyšíme v televizi při zprávách o nehodách na železnici. Projetá návěstidla, chyba provozního zaměstnance, nutná kontrola. Nikdo neudá hlavní důvod, tedy šetření na postech, které zajišťovaly bezpečnost dopravy.

To se týká naší železnice a teď ještě něco, co se týká bezprostředně nás. My, kteří jsme odcházeli do předčasných důchodů z důvodu nadbytečnosti, která v některých provozech ani nebyla, jsme nyní značně finančně kráčen, nikdy nedosáhne průměrného důchodu, který dnes mají i ti, kteří měli mnohem nižší výdělký, tedy dávali menší peněz do státní kasy. Celý život zasvěcení podniku a nakonec taková almužna.

To však nestačilo, ještě přišel další hrůbeček v podobě režijních průkazek. Jihomoravský kraj, který byl vždy nositelem novinek, nás o výhodu levnějšího cestování připravil, též za spolupráce s ředitelstvem regionálních osobních dopravců, a to způsobem nehorázným. Nejprve nebylo možno se dobrat informací - ani u zaměstnanců, ani na internetu, a najednou bylo nutno do 14. 12. prolougovat průkazky a kdo to z důvodu špatné informovanosti neudělal, měl jen jednu možnost, a to zaplatit pokutu 300 Kč, ani doplatit nebylo možné, tam končil termín 12. 12. a přes to nejel vlak. Naše odbory, a většina z nás je jejich členem, se však také žádným způsobem nezasadily ani o informovanost, ani o možnost v kraji Jihomoravském jezdit důchodcům na železniční průkazku za stejných podmínek, jako v krajích ostatních. Něco prý usmlouvali pro řadové zaměstnance, ale na nás, kteří jsme se kdysi přičinili o to, aby byla veřejnost se službami železnice spokojena, se kašle.

To je pro nás všechny opravdu smutné zjištění a tímto příspěvkem projevují nespokojenost se stávající situací a železnici, a to nejen v provozu, ale i s praktikami, které škodí těm, kterým na dobrém jménu železnice stále záleží.

Marie Tomšičková, bývalá zaměstnankyně dříve prosperujícího podniku ČD

Výtvarníci ČZS FISAIC se připravují na mezinárodní výstavu

64 obrazů bylo ve dnech 9. – 12. března k vidění na výstavě „Malující železničáři“, instalované v budově pražské vysočanské radnice, v Galerii 9.

Na vernisáži, uspořádané v pondělí 9. března, účastníky přivítala vedoucí galerie Mgr. Eva Kořánová: „Ráda jezdím vlakem a mám radost, že železničáři dělají kromě své práce i něco navíc, jak je vidět na této výstavě. Zaměření výtvarníků je široké a na jejich pracích je vidět i zajímavý vývoj.“ řekla Mgr. Kořánová.

Výkonná tajemnice Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová krátce představila organizaci FISAIC, která v České republice sdružuje deset zájmových skupin, a vysvětlila, že z obrazů, které se na této výstavě sešly od 16 autorů, jich bude odbornou komisí vybráno 30 a ty budou letos v září zastupovat ČZS v chorvatském Záhrbeu na 33. mezinárodní soutěžní výstavě výtvarného umění. „Naši výtvarníci si z těchto mezinárodních výstav většinou odvázejí medaile či čestná uznání, a tak věříme, že tomu bude stejně i letos.“ dodala s úsměvem Ing. Šmerhová.

„Jsem rád, že se Odborové sdružení železničářů může na této zaji-

stavit. Máte akci podílet,“ řekl vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ–U Ing. Ondřej Šmehlík a připomněl další důležité sponzory, díky kterým mohou zájmové skupiny ČZS FISAIC rozvíjet svoji činnost – jsou to České dráhy, ČD Cargo a Správa železnic.

Příjemnou atmosféru vernisáže pomohli vytvořit žáci Základní umělecké školy Biskupská pod vedením učitelky Olgy Špačkové, kteří zahráli několik kytarových skladeb.

Zdeňka Sládková Kořánová.



Snímek z vernisáže výstavy „Malující železničáři“. Zleva Mgr. Eva Kořánová, Ing. Jarmila Šmerhová a Ing. Ondřej Šmehlík.



Brejlovec 754.061-0 v čele os. vlaku 9055 v neděli 16. 2. projíždí po trati 210 v malebném skalnatém údolí řeky Sázavy mezi zastávkami Petrov u Prahy a Luka pod Medníkem.

Obnova laku lokomotivy 754.061-0

Třetí únorový víkend, to znamená 15. a 16. 2. 2020, oživil provoz klasických víkendových vlaků z Prahy do Čerčan na trati 210 „Brejlovec“ 754.061-0. Tato lokomotiva se vrátila v první polovině února do Prahy ze železničních oprav v Křivčanech, kde jí byl obnoven lak. Barevné schéma, ve kterém jezdila od července 2007 do roku 2010 v DKV Česká Třebová, provozní jednotce Trutnov, udělalo pěkný dojem: červený

vřšek, prostředek bílý a rám a podvozky šedivé. Nasazení této lokomotivy přilákalo na tzv. Dolní Pacifik řadu našich i zahraničních příznivců naší železnice. Díky občasnému slunečnímu svitu, zejména v neděli 16. února, se nadšenci s velkou radostí snažili zachytit tuto lokomotivu v údolí Sázavy na různých místech. Věřím, že se tento stroj i nadále bude objevovat v čele vlaků v malebném kraji „Posázaví“.

Vít Mareš

Aš, město na konci Čech

Výpravní budova dopravní D3 Aš město byla před časem generálně opravena včetně zázemí pro cestující. Od 10. 12. 2018 byla v budově trvale uzavřena pokladní přepážka a tím pádem

autobus je jeho výhra. Co nechápu ještě více, je, proč ten motor nedojede občas alespoň do zastávky Aš předměstí a zpět, která leží v obydlé oblasti ašské aglomerace. Asi je to všem v tomto nezápadnějším cípu České republiky jedno.



Aš město 22. 2., 19.35 h, motor 810.666 (mysteriálního evidenčního čísla) čeká na odjezd do Aše v 19.40 h jako Os 17253.

je budova mimo přímý dozor „živého“ pracovníka. Také se to již začíná projevat na fasádě, kde se objevují čmáranice.

Aš město leží v km 2,023 tratě Aš (dříve Aš-Bavorské nádraží)–Hranice v Čechách (dříve Roßbach), do roku 1945 pokračovala až do saského Adorfu, kde se napojovala na hlavní trať Cheb–Vojtanov–Adorf–Plauen. Mezi dopravnou Aš město a dopravnou Hranice v Čechách (výpravní budova byla v roce 2018 cíleně zbořena demoliční firmou) jezdí pohyblivý jeden pár vlaků denně, přitom motorový vůz 810 postává v pauzách (pauzy jsou v sedle až 1,5 hodiny) na čas, aby pendloval mezi žst. Aš a dopravnou Aš město. Za tu dobu by kolikrát dojel do Hranic v Čechách a zpět, avšak Karlovarský kraj trvale dopravu, kdo ví proč, neobjednává, myslíte si, že

Ono i město Aš po vydrancování textilního průmyslu (v Aši v textilkách bylo zaměstnáno asi tisíc osob) po privatizaci v 90. letech, kdy si i ostatní evropské státy myslely, že za ně všechno vyrobí Čína, vypadá velmi sklesle. Občas ruina továrny, občas jen komín, normální lidovou restauraci jsem večer nenašel, hotel na hlavní ulici je uzavřen a tak by se dalo pokračovat. U nádraží je pouze vietnamský obchod, aspoň že tak.

Martin Kubík



Mezi vystavovanými obrazy bylo i dílo Kamila Brože, dopisovatele Obzoru, s názvem „Paka 1860“.

Stavební práce za 709,7 milionu korun zajistily odstranění pomalých jízd v celkové délce 8,3 kilometru, úsek mezi Leděčkem a Zručí nad Sázavou je nyní výkladní skříní Správy železnic

Opravu části Posázavského Pacifiku mezi Leděčkem a Zručí nad Sázavou ukončila Správa železnic vloni v červnu (opravy začaly na podzim roku 2018), během ní proběhla sanace přibližně 30 kilometrů tratě včetně železničního svršku i spodku. Dělníci museli opravit mostní objekty i opěrné zdi, na několika místech bylo nutné provést i sanaci nestabilních skalních masivů v blízkosti tratě. Následovalo vyčištění šterkového lože a pokládka železničního svršku. Opravovaný úsek začíná hned za železničním přejezdem ve Zručí nad Sázavou a končí v Leděčku. Stavebně šlo o dvě části rozdělené Kácovem.

V první části (Zruč nad Sázavou – Kácov) se mimo jiné opravilo 21 přejezdů a nástupiště na celkem pěti zastávkách (Zruč nad Sázavou zastávka, Chabeřice, Čížov, Střešov nad Sázavou, Kácov zastávka), ve druhé části se opravy dočkalo dalších 15 úrovňových křižení a nástupiště na celkem šesti zastávkách (Český Šternberk, Malovidy, Rataje nad Sázavou zastávka, Rataje nad Sázavou–Ivaň, Soběšín, Vranice). Opravy se na obou úsecích týkaly nástupišť i přístřešků pro cestující.



Od loňského června zastavují vlaky v Českém Šternberku u nově vybudovaného peronu naproti skladišti.



Nádražní budova v Českém Šternberku je pěkně upravená, je v ní pronajatý byt.

Rovněž proběhla obnova opěrných zdí a náhrada některých můstků a propustků. Kvůli ne-

dotatečnému prostoru pro umístění tradičních betonových pražců a malým poloměrem oblouků se při opravě železničního svršku využily jednak ocelové Y pražce, a jednak kolejnice s vyšší kvalitou oceli, které lépe odolávají nápravným tlakům. Z celkových 30 kilometrů jsou ocelové Y pražce prakticky na polovině délky opravované tratě.

Součástí opravovaného úseku byly i dvě stanice: Český Šternberk a Kácov. Nejradikálněji bylo upraveno bývalé nádraží v Českém Šternberku, kde nově zastavují vlaky u nově vybudovaného (sypaného) peronu naproti skladišti (nové nástupiště v Českém Šternberku se opravilo v rámci opravy tratě Leděčko – Zruč nad Sázavou a otevřelo na konci loňského června). Cestující to mají sice z obce dál, ale naopak z tábořiště blíž, přístup na nástupiště je „chráněn“ PZZ. Budova bývalého nádraží je upravená, v novém kabátě, dokonce vybavená i jízdním řádem s upozorněním, že „vlaky zastavují vedle skladiště“. Nádražní budova v Českém Šternberku je v majetku Správy železnic a je v ní pronajatý byt. Skladiště, které je zachovalé a udržované, je v majetku Českých drah.

Michael Mareš

Moudrost pro tento den

„Ti, jejichž chování je nejsměšnější, první pomlouvají jiné.“

Moliere,

francouzský dramatik (1622 - 1673)

Orion i Ostrý stále ještě k dispozici!

Využijte členství v OSŽ naplno, zajistíte si s námi zvýhodněnou dovolenou. Ještě zbývá několik volných pokojů v apartmánovém domě Orion v řecké Leptokarií. Krásné pláže a sluníčko už na vás čekají. Mezi perly této oblasti patří kláštery Meteora, umístěné vysoko v horách, magnetická hora Lífidra, kde je všechno naopak – autobus brzdí do kopce a z kopce přidává plyn, voda teče nahoru. Kopcovitá krajina a náročnější túry v horské oblasti Olympu jistě potěší nadšené turisty.

Na domácí scéně vám můžeme nabídnout pobyt na hotelu Ostrý v Železném Rudě nedaleko německých hranic. Oblast ležící na hranici Národního parku Šumava je tedy skvělé výchozí místo hlavně k turistice. Čertovo jezero, Špičák s rozhlednou, Černé jezero, muzeum Šumavy jsou jen pár z příkladů krásných výletů v této oblasti.

Zvýhodněné pobyty v rekreačních střediscích OSŽ jsou určeny pro členy OSŽ (bez rozdílu zaměstnavatele) a jejich rodinné příslušníky.

Kompletní nabídku pobytů včetně aktuální obsazenosti naleznete na www.osz.org v kolonce Rekreace, sport a volný čas.

Další informace podá Daniela Švábová na telefonu 972 241 920.

–mš–

Nabídka letního tábora – Jurský park

Spolek táborníků Čmudajs pořádá v nové táborové základně Božanov Pod Korunou Jurský park 2020. Termín: 1. – 14. 8. 2020, cena 4700 Kč. Tábor je určen pro děti od 6 do 15 let. Kontaktní osoba: Mgr. Ondřej Starý, tel. 721 206 093, e-mail: ldtcmudajs@email.cz. Více informací najdete na: ldtcmudajs.webnode.cz

–red–

Český Šternberk stojí za návštěvu

Hrad na skalnatém ostrohu nad řekou Sázavou založil okolo roku 1241 Zdeslav z Divišova a pojmenoval ho podle svého erbovního znamení – zlaté hvězdy – Sternberg, v jeho prostorách se za bezmála osm století vystřídal na 20 generací tohoto jména. Stejnomený městyň (historický titul městyň byl Českému Šternberku vrácen v roce 2006) leží pod středověkým hradem, který patří k nejnavštěvovanějším památkám středního Posázaví.

Český Šternberk leží na Posázavské cyklostezce (č. 19), která spojuje další zajímavá místa v regionu (Kácov, Zruč nad Sázavou, Vlašim, Louhovice pod Blaníkem).

K poznání mikroregionu slouží i Naučná stezka rytíře Kryštofa Jana Šice, pojmenovaná po rytíři z Měchnova, který žil na Divišovsku údajně v první polovině 17. století. Je dlouhá zhruba sedm kilometrů a má 10 zastavení, stezka začíná/končí na návsi městyse Č. Šternberk. Informuje o myslivosti, židovském náboženství, přírodě a zemědělství kolem Divišova nebo o historii hradu. Její součástí jsou kvíz a soutěže. Trasa je vhodná zejména pro rodiny s dětmi. Cestou si mohou odpočinout na lavičkách, nebo se mohou občerstvit v motorestu U Rybiček (na 42. kilometru dálnice D1).

–mmč–



ZE SPORTU

Nominace na kros

Dne 24. května 2020 se bude konat v Hlásné Třebani MČR železničářů v cross country, start závodu se předpokládá ve 12.00 hodin. Tento závod bude kvalifikační na Mezinárodní mistrovství USIC, které bude pořádáno na konci srpna v německém Berlíně.

Propozice závodu budou od konce března k dispozici na webových stránkách OSŽ. –oš–

Praha-Vinohrady



Kolem bývalé výpravní budovy bývalé žst., posléze pouze zastávky, projíždí krátce před polednem v den MDŽ 8. 3. Ex 356 relace Praha hl. n. – Mnichov (München). Tímto jsem vzpomněl na všechny železničáři kdysi jednolitě železnice v jejich den, který se slaví již od roku 1908. Není to tedy výmysl totalitní doby, jak chtějí namluvit odpůrci tohoto svátku.

Zastavování vlaků na Vinohradech skončilo v období Protektorátu kvůli výluce při výstavbě dalšího vinohradského tunelu. Všechny snahy na obnovu zastavování vlaků jsou zde trvale torpédovány. Prostě není politická vůle to napravit. Léta se píše, co bude v Praze nových zastávek, zatím zůstává jen u slov. Nové zastávky nevznikají – pouze jsou přesunovány na jiná místa – viz Hlubočepy, Jinoňovice, Podbaba, přibude Eden a Zahradní Město to však jen náhradou za Strašnice. Nová zastávka v Praze vznikla například Praha–Běchovice střed, kolem pražské aglomerace vzniklo hned několik zastávek na trati 122 a 173. Právě na těchto tratích chtěl Středočeský kraj ještě před 15 lety přestat objednávat vlaky. Nyní to jsou vysoce modernizované příměstské tratě, na nichž chybí už jen elektrizace.

Martin Kubík