

## Z aktuálních událostí

**Jednání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo**, které se konalo ve středu 11. 3. 2020 v sídle OSŽ v pražských Vysočanech, bylo posledním jednáním před vládním vyhlášením nouzového stavu. Všechna další plánovaná zasedání (Republiková rada seniorů OSŽ, Ústředí OSŽ či Podnikový výbor OSŽ SŽDC a PV OSŽ při ČD, a. s.) byla odvolána.

Jednání PV OSŽ ČD Cargo se zúčastnili zástupci zaměstnavatele: výkonný ředitel Ing. Tomáš Tóth, personální ředitel Ing. Mojmir Bakalář a Ing. Josef Kreische ze stejného odboru. Personální odbor společnosti ČD Cargo podle Mojmiry Bakaláře v souvislosti s nemocí COVID-19 (koronaviř) pečlivě sleduje dění a reaguje na opatření a doporučení vydávaná státními orgány. Mojmir Bakalář zopakoval základní informace z vydávaných interních opatření a opětovně apeloval na potřebu dodržovat základní hygienická pravidla a nutnost pohlídat kolegy, kteří se vrací z rizikových destinací, aby se ihned nahlásili hygieně a u svého ošetřujícího lékaře. Dále poznamenal, že touto cestou apeluje na zaměstnance ČD Cargo, aby po skončení pracovní doby nosili domů své osobní mobilní techniku pro případ vyhlášení domácí karantény.

V diskusi se členové PV zajímali o chybějící dezinfekci na pracovištích (Na trhu bohužel v tuto chvíli není, nicméně máme snahu ji zajistit, odvětil Bakalář), i o to, zda budou školení k PKS 2020/2021 (Nebudou, bude pouze elektronická verze k proškolení PKS a interních norem, dodal). „**Jakmile bude elektronická verze hotová, pustíme ji ven. Předpokládám, že se tak stane na konci března,**“ poznamenal Mojmir Bakalář.

Výkonný ředitel ČD Cargo Ing. Tomáš Tóth poté mluvil o PKS, o aktuálním vývoji hospodaření společnosti i o dopadech koronaviru na personál a provoz. Zmínil se i o situaci v některých odvětvích ekonomiky, která mají vliv na hospodaření společnosti. ČD Cargo za leden a únor podle Tomáše Tótha nevykazuje zatím nějaká dramaticky odlišná čísla od plánu. „**Situace v prvních dvou měsících byla dobrá, stabilizovaná, ale přijímáme samozřejmě opatření,**“ prohlásil.

V závěru jednání také zaznělo, že s ohledem na aktuální epidemiologickou situaci zaměstnavatel chystá další opatření tak, aby zaměstnanci, kteří budou muset zůstat mimo pracoviště, mohli pracovat z domova, s tím, že se to samozřejmě týká profesí, u kterých je to z podstaty jejich činnosti možné. Dotazy byly dále směřovány i na tzv. „spanilý jízdy“ členů představenstva po PJ. Tomáš Tóth vysvětlil, že například Ing. Zdeněk Skvařil (člen představenstva pověřený řízením úseku provozu) se tak přesvědčuje, zda zvolená technologie je v daném místě odpovídající a diskutuje se šéfy PJ, zda ji nelze přenastavit jiným, efektivnějším způsobem. Tomáš Tóth odpověděl i na dotaz týkající se úsporního rušení prací v sobotu a v noci ze soboty na neděle. „**Jestli se to vyplácí? Vyplácí! Optimalizujeme nevytížené vlaky. Rád bych ale podotkl, že s každým zákazníkem jsou řešeny jeho potřeby individuálně. Tedy nelze říci, že neobsluhujeme o víkendech. To by nebyla pravda,**“ uzavřel.

–red–

## Na Olomoucku chybí padesát vlakvedoucích

Koronavirus těžce zasáhl i do práce střediska vlakových čet na Olomoucku. Zdejší SVC mělo k 20. březnu více než padesát členů vlakových čet v karanténě a vedení zdejšího SVC se jen stěží daří udržovat provoz. „**Nejhorší je situace v Cervence, v Litovli a v Uničově, kde je také nejvíce lidí v karanténě,**“ říká místopředsdkyně ZV OSŽ Miloslava Pečinková, která hájí v závodním výboru zájmy zaměstnanců Českých drah. „**Turnus je úplně zpřeházený, jezdí se letmo a navíc plno lidí má strach chodit do práce v obavách před nákazou,**“ dodává. Podle jejích dalších slov vedení zdejšího regionálního pracoviště ZAP vychází těmto lidem vstříc, uděluje jim v rámci možnosti dovolené, čím jim umožňuje vyšetření u lékaře. „**Frekvence cestujících je našťastí nízká a provoz některých vlaků je omezen,**“ konstatuje místopředsdkyně.

A jak hodnotí situaci Lucie Živcová – jedna z vlakvedoucích, která současně zastupuje zájmy vlakových čet ve zdejší ZV OSŽ? „**Vedení železniční stanice nám vychází všemožně vstříc – paní přednostka dokonce zajistila látku a děvčataz pokladnám z ní doma šíjí ochranné roušky,**“ chválí Lucie přístup vedení. Jak dále dodává, ve vlacích se cestující chovají ohleduplně, všichni nosí roušky a sedají si na větší vzdálenost od sebe. „**Místa ve vlacích je dost a dost – tam, kde dřív jezdilo například 80 cestujících, jich dnes jede tak osm,**“ popisuje vlakvedoucí situaci ve vlacích.



Lucie Živcová s cedulkou, kterou by vlakové čty umísťovaly tam, kde by se vyskytl cestující, který by vykazoval známky nemoci COVID-19.

**OSŽ jako člen Asociace samostatných odborů (ASO)**, jednoznačně podporuje návrh Cíleného programu podpory zaměstnanosti, který předkládá MPSV ČR pod č. j. MPSV-2020/51687-501 na jednání vlády ČR. Tento návrh Cíleného programu podpory zaměstnanosti dle § 120 zákona o zaměstnanosti vnímáme jako klíčové opatření, kterým vláda může pomoci českým zaměstnancům a zaměstnavatelům zmírnit důsledky epidemie COVID-19. Jelikož zaměstnancům v souvislosti s přijatými opatřeními vlády ČR, která dočasně omezuje fungování zaměstnavatelů dle platné právní úpravy, náleží náhrada ušlého výdělku, kterou jim má vyplácet zaměstnavatel, mohou být takto vzniklé náklady pro řadu zaměstnavatelů, při současném výpadku tržeb z důvodu nařízeného omezení nebo přerušování činnosti, neúměrně zatíženy, která by mohla vést k vynucenému přetoknému propouštění zaměstnanců a v některých případech i k zániku zaměstnavatelů.

Návrh MPSV by zaměstnavatelům mohl významně pomoci zvládnout tuto krizovou situaci, udržet zaměstnance v pracovním poměru a tím také podpořit rychlejší návrat zaměstnavatelů a do standardního fungování bez zbytečných turbulencí na trhu práce po skončení vládou ČR nařízených omezení v rámci úsilí o zmírnění epidemie COVID-19.  
**Mgr. Martin Malý,**  
předseda OSŽ V Praze dne 17. března 2020

**PV OSŽ při Správě železnic** uveřejnil 17. března prohlášení, ve kterém reaguje na opatření zaměstnavatele, která mají zamezit šíření nákazy COVID-19 způsobené novým koronavirem SARS-CoV-2.

Zaměstnavatel nás o nich průběžně informuje, některé kroky spolu konzultujeme a obráceně i podněty navrhujeme. Chápeme, že jeho rozhodování a vydávání mnoha opatření není jednoduché a je nutné rychle reagovat na vývoj situace. Jsme si vědomi, že situace v celém světě je velmi vážná. A protože nejsme ve standardním režimu, některá rozhodnutí nesnesou odkladu. Není tedy vždy možné přesně trvat na dodržování pravidel a postupů, které jsme dohodli v PKS. Je třeba vnímat, že v zemi byl vyhlášen stav nouze. Uvědomujeme si, že vydávaná opatření vedou k ochraně zdraví a bezpečnosti zaměstnanců a zachování jejich pracovních míst. Jedná se například o pracovní pozice v oblastech, kde dochází k omezení dopravy a zaměstnanci jsou využíváni na jiných pracovištích. Tímto zaměstnavatel reaguje na snížení počtu zaměstnanců z důvodu nařízené karantény, nebo ošetřování člena rodiny v důsledku uzavření škol a školek.

Je jasné, že v současné době, která je pro všechny nová, kterou ještě nikdy nikdo z nás neřešil, leží veškerá odpovědnost na zaměstnavateli, kterého my můžeme podpořit. Všem, kteří i v této těžké době zajišťují provoz na železnici, patří velké uznání a upřímné poděkování. Je to důležité pro celou naši společnost.

Neváhejte s námi spolupracovat a v případě jakýchkoli podnětů nás kontaktujte. Vyzýváme vás, abyste si uvědomili závažnost situace a pomohli společně se zaměstnavatelem zajistit bezpečný provoz.

**Vedení Podnikového výboru OSŽ při Správě železnic, státní organizaci**



České dráhy v souvislosti s pandemií koronaviru rozšířily a zintenzivnily úklid souprav.

Ilustrační snímek Michael Mareš

## OSŽ zůstává plně funkční a je připraveno pomáhat všude, kde to bude prospěšné

Vážené kolegyně a kolegové, v důsledku epidemie COVID-19 jsme se všichni ocitli v situaci, kterou by možná ještě před dvěma měsíci málokdo předpokládal. Jednotlivé státy zcela zjevně časově dost nekoordinovaně postupně zavádějí různá ochranná opatření proti šíření epidemie, která zásadním způsobem ovlivňují náš každodenní život. Stejně tak u nás, v ČR, v posledních dnech vláda a různé krizové štáby téměř denně zavádějí nová pravidla a opatření proti šíření epidemie. Zaměstnavatelé potom kromě přímé aplikace těchto nařízení ve snaze zmenšovat riziko šíření nákazy vedle poskytování ochranných prostředků, důrazu na dodržování hygienických zásad a provádění dezinfekce prostor pro ochranu zaměstnanců při současném udržení provozu realizují různá opatření, která mají minimalizovat fyzický kontakt mezi lidmi. Od zavádění práce z domova s využitím elektronické komunikace, omezení přímého styku se zákazníky, jako např. ochranná skla na pokladnách, pouze vizuální kontrola dokladů cestujících v osobní dopravě, přerušování prodeje jízdenek vlakovými četami, předčasné rozdělování

zaměstnanců na pracovištích, kde je nutná osobní přítomnost zaměstnanců a nelze ji vykonávat vzdáleně, do turnusových skupin, které se navzájem na pracovištích nebudou potkávat, až po dočasné převádění na jinou práci. Specifická je v tomto ohledu situace u našich kolegů pracujících ve zdravotnictví, kde je každodenní riziko plynoucí ze styku s potenciálně nakaženými lidmi ještě vyšší a tomu musí odpovídat i všechna přijímaná ochranná opatření.

Chtěl bych Vám všem předem poděkovat za respektování a dodržování všech těchto ochranných opatření, která nám samozřejmě v mnoha ohledech budou komplikovat život, nicméně jsou nezbytná, pokud máme udržet fungování všech potřebných činností a současně v maximálně možné míře ochránit zdraví zaměstnanců i zákazníků. Chtěl bych zde také zvláště poděkovat všem dobrovolníkům (většinou spíše dobrovolnicím), kteří at už na pracovišti, nebo doma se zapojili do výroby ochranných roušek, kterých je v zemi (a zřejmě i v celé Evropě) zatím kritický nedostatek. Jsem přesvědčen o tom, že uvědomělé dodržování

ochranných opatření, vzájemná tolerance, ochota akceptovat různá dočasná omezení a ochota pomáhat druhým jsou důležitými předpoklady pro zvládnutí situace a minimalizaci škod na životech, zdraví a materiálních hodnotách.

Současně bych Vás chtěl ujistit, že i vedení OSŽ zůstává v současné situaci plně funkční a je připraveno pomáhat všude tam, kde to bude prospěšné. Kromě různých aktuálních opatření a návrhů současně už také myslíme i na budoucnost, kdy po odeznění epidemie bude třeba znovu rozvíjet ty části našeho hospodářství, jejichž činnost je nyní dočasně omezena nebo přímo přerušena. Proto na úrovni tripartity podporujeme programy finanční pomoci, které mají zaměstnavatelům napomoci hradat po dobu omezení nebo zastavení provozu náhradu ušlého výdělku a tím udržet zaměstnance ve firmách připravené k co nejrychlejšímu obnovení provozu po skončení epidemie. O nejdůležitějších aktivitách OSŽ potom informujeme na [www.osz.org](http://www.osz.org)

**Mgr. Martin Malý,**  
předseda OSŽ

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

# „Karanténní opatření v souvislosti s COVID-19 rozhodně neznamená méně kvalitní péči o pacienty.“

Hovoříme s **Bc. RENATOU DOUSKOVOU**,  
místopředsdkyní OSŽ  
a předsdkyní Nedrážního republikového výboru OSŽ

**Mimořádná situace vyžaduje mimořádné řešení. Tak by se asi dalo zobecnit, proč praktičtí lékaři nyní ordinují za zavřenými dveřmi, po telefonu. Čekárny jsou prázdné a svého praktického lékaře lze navštívit tvář v tvář jen po předchozí telefonické domluvě, a jen za podmínky, že lékař má ochranné pomůcky. Jaká je situace v tomto ohledu v Poliklinice AGEL v Italské ulici v Praze? Jakým systémem Poliklinice fungují praktičtí?**

Na základě nařízení vlády ČR je do odvolání omezen provoz ambulantních zařízení nejen v Poliklinice AGEL Praha Italská, ale i ve všech zdravotnických zařízeních v České republice. Je pravda, že v současné době se v ordinacích praktických lékařů vrší především telefonické dotazy a konzultace. Pacienti, dle sdělení ošetřujících lékařů, jsou většinou disciplinovaní a doporučení lékařů dodržují. Personál je samozřejmě vybaven ochrannými pomůckami, pro možnost návštěvy ordinace pacientů, u nichž se zhoršil jejich zdravotní stav. Připomenutí, že fyzická návštěva pacienta v ordinaci je možná pouze po telefonické konzultaci, je snad zbytečné. Je samozřejmě, že poliklinika AGEL dodržuje hygienická pravidla a doporučení, která vydává Ministerstvo zdravotnictví ČR. Například v Poliklinice AGEL v Italské funguje níže uvedený postup při ošetření pacientů: Prvotní záchyt pacientů se uskutečňuje u recepcie polikliniky, kde je pacientům měřena teplota, a poté následují dotazy směřující k důvodu jejich návštěvy. Následně dochází k odeslání pacientů k praktickému lékaři, eventuálně na odborné oddělení. V případě podezření na nákazu COVID-19, jsou na Poliklinice vyčleněny prostory pro potenciálně nakažené pacienty. Zde lékař v ochranných pomůckách pacienta vyšetří a rozhodne o dalším postupu léčby nebo eventuálním převozu na

infekční oddělení. Dopravní zdravotnictví, a. s., poskytuje ještě další informace pro veřejnost na svém internetovém portále.

**Zaslechl jsem, že provádění preventivních prohlídek a prohlídek pracovních lékařských služeb bylo pozastaveno. Připomeňte, že AGEL v rámci Dopravního zdravotnictví smluvně poskytuje preventivní péči pro ČD, ČD Cargo a SŽDC. Jaký je aktuální stav teď, v době epidemie? Co mají dělat zaměstnanci, kterým v brzké době propadne „perska“?**

Poliklinika AGEL poskytuje pracovní lékařské služby pro široké spektrum firem z oblasti železniční či silniční dopravy, průmyslu, obchodu, stavebnictví. Příkladem může být zajišťování pracovních lékařských péčí pro již zmíněné společnosti, kam patří České dráhy, Správa železnic a další. V současnosti, v době epidemie, jsou skutečně pozastaveny pracovní lékařské služby, kromě provádění mimořádných a vstupních prohlídek. Pro další informace je vždy nutné kontaktovat svého zaměstnavatele. Dle dostupných informací je postup u propadlé „persky“ řešen individuálně, vždy s ohledem na současnou situaci a po dohodě s vysílajícím zaměstnavatelem. Je zcela zřejmé, že karanténní opatření vyhlášené vládou velice komplikuje poskytování pracovních lékařských služeb.

**Funguje nyní v Poliklinice AGEL v Italské laboratoř? Plánuje Nemocnice v Italské i vyšetření na COVID-19, například po indikaci praktického lékaře?**

V Poliklinice AGEL v Praze v Italské ulici laboratoř samozřejmě funguje, pacienti se do ní mohou dostavit ve stejném odběrovém case, jak byli doposud zvyklí. Na další část vaší otázky si dovoluji sdělit, že nemám zatím dostupné infor-



mace o záměrech společnosti ohledně možného testování na COVID-19 v laboratoři Polikliniky AGEL Praha Italská. Pro úplnost mohu dodat, že Státní zdravotní ústav (SZU) zveřejnil seznam osmi laboratoř, které mohou testovat podezřelé na nákazu koronavirem.

Kromě Národní referenční laboratoře SZU pro chřipku a Zdravotního ústavu v Ostravě mohou vzorky testovat také laboratoře fakultních nemocnic v Hradci Králové, Praze Motole a Brně, a také Nemocnice Na Bulovce a v Českých Budějovicích. Ze soukromých jsou na seznamu jen Laboratoře AGEL v Ostravě.

**Pro mě, jako pro laika, je zavedení e-Neschopenka e-Receptů v době epidemie přínosem, protože je to svým způsobem karanténní forma péče o pacienty – elektronickou cestou se koronavirem nepřenáší. Ale co když při vyšetření na dálku lékař nestanoví přesnou diagnózu? Jak jsou lékaři proti tomu chráněni, zvláště v této mimořádné době, kdy osobní návštěva lékaře je prakticky vyloučena? Je možné, aby pacienti dostávali SMSkou od lékaře doplnění léčby?**

(Pokračování na str. 2)

# „Karanténní opatření v souvislosti s COVID-19 rozhodně neznamená méně kvalitní péči o pacienty.“

(Pokračování ze str. 1)

Souhlasím s vámi, že zavedení e-Neschopenek (od 1. 1. 2020) a e-Receptů (od roku 2018) je přínosem, protože zjednodušuje a zrychluje propojení mezi nemocným zaměstnancem, zaměstnavatelem a Českou správou sociálního zabezpečení. A podstatným způsobem ulehčuje karanténní opatření pro všechny zúčastněné strany. Přestože musí nejen zdravotníci, ale i pacienti dodržovat přísně hygienická opatření, nemůže si lékař dovolit stanovit diagnózu bez relevantních podkladů. Lékař musí dodržovat při léčení pacientů vždy postup „de lege artis medicinae“ (lat.), tedy podle pravidel umění lékařského. Je vhodné a nutné připomenout, že karanténní

opatření v souvislosti s COVID-19 rozhodně neznamená méně kvalitní péči o pacienty. Jak již bylo zmíněno, zavedení e-Receptů do praxe je bezpochybně přínosem, zvláště v současnosti. Dovolím si podotknout, že Elektronický recept (e-Recept) je normální lékařský předpis, pouze v elektronické podobě. Volba formátu e-Receptu vždy závisí na preferencích a rozhodnutí pacienta. Existuje několik variant využití e-Receptu: papírovou průvodkou, SMS s kódem (identifikátorem e-Receptu), přílohou e-mailu, kde bude průvodka e-Receptu s identifikátorem, nebo aplikací, kde vystavený e-Recept (průvodku) lékařník rovněž uvidí.

Michael Mareš

## PRÁVNÍ PORADENSTVÍ - POMOC OSŤ

Vláda České republiky na základě Usnesení o přijetí krizového opatření č. 215 ze dne 15. března 2020, v souvislosti s šířením nemoci COVID-19, a následných opatření, zejména zakázala volný pohyb osob po ČR.

OSŤ v oblasti poskytování právního poradenství/pomoci konstatuje:

**oblast – pracovní právní**

– krizová linka OSŤ nadále funguje v nepřetržitém provozu, telefonní číslo **602 262 544**

– právní pomoc a právní poradenství je nadále poskytováno pouze formou telefonickou a e-mailu na ESO OSŤ – ústředí:

JUDr. Petr Večeř, tel.: 737 275 068, e-mail: petr.vecer@osz.org, nebo

Mikuláš Hubičsák, tel.: 737 275 114, e-mail: mikulas.hubicsak@osz.org ve spolupráci s advokátními kancelářemi.

**Advokátní kanceláře (AK):**

– AK JUDr. J. Pospíšilová, tel.: 582 340 648, e-mail: jar.pospisilova@tiscali.cz

– AK JUDr. K. Baborák, tel.: 603 562 677, e-mail: judr.baborak@seznam.cz

– AK JUDr. M. Vejlupek, tel.: 475 216 681, 603 289 106, e-mail: m.vejlupek@volny.cz

– AK JUDr. J. Kovalčík, tel.: 605 241 014, e-mail: ak.kovalcik@seznam.cz

– AK JUDr. V. Císař, tel.: 386 354 811, 386 354 802, e-mail: info@advokatcisar.cz

– AK Mgr. P. Jadrníčková, tel.: 775 049 105, e-mail: ak.jadrnickova@seznam.cz

– AK Mgr. Ing. P. Němec, e-mail: advokat@nemecpavel.cz

Toto doporučení reaguje na krizové opatření Vlády ČR, zakazuje volného pohybu osob a trvá pouze jen po tuto dobu.

Po skončení opatření vlády ČR bude postupováno opět standardním způsobem. Při jakýchkoliv změnách budete včas informováni.

V případě nejasností se obraťte na JUDr. Petra Večeře, tel.: 737 275 068 nebo Mikuláše Hubičsáka, tel.: 737 275 114.

**Mgr. Martin Malý,** předseda Odborového sdružení železničářů

bezplatné prvotní právní porady (v rozsahu do 60 minut)/právní pomoci v občanském (soukromém) životě zůstává nezměněn, pouze k osobnímu kontaktu s AK nebude docházet. Místo osobního kontaktu bude probíhat jen telefonická a e-mailová komunikace nejen mezi členem OSŤ a ZV ZO OSŤ, ale rovněž mezi členem OSŤ a advokátními kancelářemi.

**Advokátní kanceláře (AK):**

– AK JUDr. J. Pospíšilová, tel.: 582 340 648, e-mail: jar.pospisilova@tiscali.cz

– AK JUDr. K. Baborák, tel.: 603 562 677, e-mail: judr.baborak@seznam.cz

– AK JUDr. M. Vejlupek, tel.: 475 216 681, 603 289 106, e-mail: m.vejlupek@volny.cz

– AK JUDr. J. Kovalčík, tel.: 605 241 014, e-mail: ak.kovalcik@seznam.cz

– AK JUDr. V. Císař, tel.: 386 354 811, 386 354 802, e-mail: info@advokatcisar.cz

– AK Mgr. P. Jadrníčková, tel.: 775 049 105, e-mail: ak.jadrnickova@seznam.cz

– AK Mgr. Ing. P. Němec, e-mail: advokat@nemecpavel.cz

Toto doporučení reaguje na krizové opatření Vlády ČR, zakazuje volného pohybu osob a trvá pouze jen po tuto dobu.

Po skončení opatření vlády ČR bude postupováno opět standardním způsobem. Při jakýchkoliv změnách budete včas informováni.

V případě nejasností se obraťte na JUDr. Petra Večeře, tel.: 737 275 068 nebo Mikuláše Hubičsáka, tel.: 737 275 114.

**Mgr. Martin Malý,** předseda Odborového sdružení železničářů



Současná podoba žst. Bohuňovice. Zachráněná lípa má obvod kmene 405 cm.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Bohuňovice

Železniční stanice Bohuňovice leží na trati Olomouc – Uničov – Šumperk (290), na které v současné době probíhá generální oprava. Elektrifikace celé tratě, oprava budov, výměna kolejí, stavby nových nástupišť a další změny se zásadním způsobem dotkly i této stanice. V současné době je stanice zcela mimo provoz, uzavřena je dopravní kancelář i osobní pokladna, kolejí je rozkopané, původní skladiště zbouraná a také staniční budova prochází rozsáhlými změnami.

Co se pak dá považovat za malý zárak, je fakt, že stará lípa před staniční budovou je zachována při životě, i když jí hrozilo nekompromisní pokácení. Lípa byla vysazena v době, kdy zde byla postavena železnice, to znamená před 150 lety, a těší se dobrému zdraví dodnes. Správa železnic však rozhodla, že lípa musí být odstraněna, neboť stojí blízko kolejí, kde byly naplánovány výkopky pro inženýrské sítě. „Náš obecní úřad proto vydal rozhodnutí, kterým se postavil proti tomuto záměru. Pomohla nám také média, ochránci přírody a následně i krajský úřad Olomouckého kraje, který naše rozhodnutí potvrdil. Projekt byl tedy změněn a lípa může žít dál,“ vysvětluje místostarosta obce Bohuňovice Michal Prutyszyn. Jeho slova potvrdil i tiskový mluvčí Správy železnic Marek Illiaš. „Strom zůstane zachován, kabelová trasa bude přeložena tak, aby nepoškodila kořenový systém. Dojde nicméně k odbornému prozkoumání koruny tak, aby nezasahovala do trati.“ Lípa tedy stojí, podobně štěstí však neměl drážní byt, který byl součástí staniční budovy. Jeho nájemník se musel vystěhovat a byt byl bez

náhrady zbourán. „Je to škoda, určitě bychom uvítali, kdyby byl tento byt převeden na obec a my s ním mohli disponovat. Podobnému osudu ostatně neunikly ani byty v jiných stanicích, například v sousedním Šternberku – i tam by se určitě městu hodily, například pro účely sociálního bydlení,“ míní bohuňovický místostarosta.

V úvodu zmíněná oprava tratě nicméně přinese zdejším cestujícím také velké výhody – zrychlí se cestování, na trať budou nasazeny moderní soupravy a uleví by se mělo také přetížené silnici ze Šternberka do Olomouce. „Lidé budou určitě dráhu využívat, je to pohodlné a rychlé spojení s krajským městem. Pokud budou vlaky jezdit bez zpoždění, lidé se do nich určitě nahrnou,“ říká Michal Prutyszyn. Do Bohuňovic, stejně jako do sousedních zastávek a stanic na trati (Hlušovice, Štarnov, Šternberk) je v současné době zavedena náhradní autobusová doprava a to až do poloviny prosince, kdy začne platit nový jízdní řád. V tu dobu by již měly být všechny hlavní práce na tomto úseku tratě dokončeny a na koleje by se měl vrátit provoz.

Celá trať z Olomouce do Šumperka bude po dokončení prací elektrizovaná, s opravenými stanicemi a zastávkami, bezbariérovými přístupy, nově zabezpečenými přejezdy a v části tratě i protihlukovými stěnami. České dráhy plánují po dokončení elektrifikace nasazení elektrických souprav RegioPanter a zásadní zkrácení jízdních dob vlaků. Současná maximální rychlost totiž bude v části tratě zvýšena ze současných 90 na 160 km/h.

Miroslav Čáslavský



Staniční budova zůstane zachována, služební byt, s ní spojený, byl ovšem zbourán.

## ZE SVĚTA

### Uprchlíci mají velký zájem o profesi strojvedoucího

Když se ptali zavčičujících se uprchlíků, čeho si obzvláště cení na práci strojvedoucího, spontánně odpovídají: „Výhledu na okolní přírodu“ či „Ze vám za krkem nesedí šéf“.

První zkušební jízdy absolvují mezi Karlsruhe a Rastatt. Ovládání stroje s výkonem 700 koní jim také poskytuje pocit bezpečí. „Naše rodiny jsou na nás hrdé,“ říkají praktikanti, kteří chtějí brzy přjmout německé občanství. Jedná se o skupinu 15 uprchlíků, kteří se účastní projektu, který je v Německu jedinečný a tvá po dobu šesti měsíců. S jejich pomocí by se tak mělo bojovat s nedostatkem strojvedoucích. Bádensko-Württembersko postrádá stovky strojvedoucích, tisíce pak chybějí v celé zemi. Nejde však jen o nezáměr o tuto profesi. Lékařské a psychologické testy způsobilosti jsou také pro mnohé nepřekonatelnou překážkou. Z 1000 zájemců o práci strojvedoucího jich prošlo v loňském roce 96.

Projekt finančně podpořila i Spolková země B-W ve výši cca 200 000 eur, které mají sloužit i k integraci uprchlíků. Podobně jednotě školicí kurzy se budou konat i nadále, a to ve Stuttgartu v červenci a později v Lahru.

Z Transportweb, 20. 2. 2020, zpracoval –sh–

### DB Cargo vybavilo již 58 000 nákladních vagonů tichými brzdami

Do konce roku chce DB Cargo vybavit všechny nákladní vagony tichými brzdami s kompozitními špalíky. Podle šéfy nákladní dopravy DB Sigridy Nikuttyny slogan „více nákladní dopravy – méně hluku“ žádným protihlukem. DB Cargo investuje do „přestrojování“ všech 63 000 vagonů necelých 200 mil. eur (cca 5,1 mld. Kč). Použití tichých brzd má zabránit vytváření plošek na kolech s dopadem do snížení hlučnosti při jízdě. Dopravce očekává nižší hlučnost o 10 decibelů, což lidské ucho vnímá jako poloviční hluk. „Tiché brzdy přinesou více klidu podél tratí. Již dnes jezdí na 58 000 vagonů s tichými brzdami, což je více než 90 % flotily. Nyní jsme v cílovém spurtu, aby obyvatelé mohli brzo spát ve větším klidu,“ vysvětluje šéfka Sigrida Nikutta. Od konce roku 2020 platí v Německu zákon o ochraně proti hluku ze železnice.

–rs–

### Projekt vysokorychlostní tratě v Thajsku

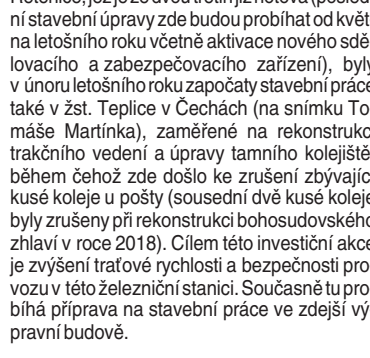
V Thajsku má být za 4 roky postavena 220 km dlouhá vysokorychlostní trať pro maximální

## VŠIMLI JSME SI

● **CESTOVNÍ KANCELÁŘ ČD** travel zmiňuje účtování stornopoplatků v době karantény. Většinu tuzemských pobytů a pobytů na Slovensku ruší bez stornopoplatků bez ohledu na nástup. U zahraničních pobytů s nástupem do 30. 5. dala klientům možnost zrušení do 20. 3. s minimálním, tedy 10% stornem i v případě, že ze smlouvy je již storno vyšší. Aktuální situaci doporučuje sledovat na webových stránkách [www.cdtravel.cz](http://www.cdtravel.cz), ve speciální záložce „Koronavirus info“.



● **VEDLE REKONSTRUKCE** žst. Řetenice, jež je ze dvou třetin již hotová (poslední stavební úpravy zde budou probíhat od května letošního roku včetně aktivace nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení), byly v únoru letošního roku započaty stavební práce také v žst. Teplice v Čechách (na snímku Tomáše Martínka), zaměřené na rekonstrukci trakčního vedení a úpravy tamního kolejíště, během čehož zde došlo ke zrušení zbývající kusé koleje u pošty (sousední dvě kusé koleje byly zrušeny při rekonstrukci bohosudovského zhlaví v roce 2018). Cílem této investiční akce je zvýšení traťové rychlosti a bezpečnosti provozu v této železniční stanici. Současně tu probíhá příprava na stavební práce ve zdejší výpravní budově.



● **PŘÍPOJNÉ OSOBNÍ VOZY** řady Btn 752 (dříve Bnp, či Baim) určené k motorovým vozům řad 852 a 853 byly rekonstruovány ve společnosti KOS Krnov na řadu Bdn 756/757, jež jsou dodnes fazeny na Os, Sp vlacích i motorových rychlicích s motorovými vozy řad 842, 843, 854 nebo motorovými lokomotivami řad 750, 754, 714, popř. 742. Většina byla osazena novými sedačkami typu Borcad, či MSV Interiér. Na snímku ze dne 29. 1. 2020 interiér vozu Bdn 756 ev. č. 321 dom. st. Rakovník se zachovanými původními sedadly s novým látkovým čalouněním, jenž byl v uvedený den zařazen na Sp vlacích PID linky R45 relace Praha-Bubny Vltavská – Kladno Ostrovec. Snímek Tomáš Martinek.

● **VZHLEDEM** k výrazně nižšímu počtu cestujících v souvislosti s vyhlášeným nouzovým stavem v České republice dochází k postupnému dočasnému omezení dálkové osobní dopravy. Zcela přerušena je mezistátní doprava a postupně dochází k utlumení vnitrostátní dopravy. Na všech tratích však bude nadále zajištěn provoz rychlíků, a to alespoň v základním dvouhodinovém intervalu. Soupravy jsou nadále podrobeny rozsáhlému úklidu bránícímu šíření koronaviru. Zaměřeny je hlavně na místa, kterých se lidé dotýkají, jako jsou madla nebo klíčky. Došlo také k omezení prodeje rezervací, dočasně zrušené jsou vybrané služby jako úschova zavazadel ve stanicích, půjčovny kol ČD Bike, čekárny ČD Lounge, směrňáky ČD, prodej zboží u pokladních přepážek. Do odvolání jsou zrušeny i cateringové služby ČD Minibar a cateringové služby ČD Restaurant. K dezinfekci souprav využívají České dráhy ozonový generátor PROFIZON X. Tímto postupem se zlikvidují viry a bakterie v prostoru celého vozu.

## PŘEDSTAVUJEME

### Vít Patrák: „Spousta cizinců vůbec nerespektuje rozhodnutí svých vlád ohledně koronaviru.“

Vít Patrák je čtenářům Obzoru znám jako dopisovatel do rubriky Názory, v níž se zamýšlí ponejvíce nad tím, co by se na dráze dalo změnit k lepšímu. Na dráhu se současný informátor na hlavním nádraží v Praze dostal poté, co projezdil vlakem celou republiku. To nakonec vyústilo v jeho vztah k železnici natolik, že se začal zajímat právě o práci na informacích v ČD.

„V roce 2009 zrovna nabírali nové lidi pro hlavní nádraží v Praze. Jako jediný jsem měl místo pokladny jednoznačný zájem o pozici na informacích. Viděli, že mám jasno, a vzali

bezpečného koronaviru, se odrazila i v práci informátorů. V půli března došlo k uzavření ČD Centra i Lounge a informace byly provizorně podávány za velkými skly po bocích ČD centra. „Už předtím bylo na všech přepážkách instalováno sklo, po němž většina personálu toužila. Dále máme v zázemí několik míst s dostupnou dezinfekcí, rukavice (gumové na přepážku, zednické na vozíčkářskou plošinu), úklid používá jiné chemikálie. Situace se mění snad každým dnem, ale jsme pravidelně seznávaní se státními opatřeními a pokyny ČD,“ popisuje mimořádnou situaci na pražském hlavním nádraží v době nouzového stavu.

Jak dále dodává, samotní cestující práci za nouzového stavu vůbec neusnadňují. Ačkoli jich je méně, spousta cizinců vůbec nerespektuje rozhodnutí svých vlád nebo zemí, v nichž se zrovna nacházejí, ohledně koronaviru. „Odmítají kontaktovat své ambasády a snaží se hromadně hledat cesty přes zavřené hranice, aby se vyhnuli karanténě, předstírají neznalost situace (i když nosí roušku). Mnozí, zejména národy z východu, pak o nemožnosti vycestovat doopravdy netuší,“ přibližuje Vít Patrák nejčastější potíže v době uzavřených hranic. „Někdy v této době nemá pozice informátora daleko ani k imigračnímu úředníkovi,“ dodává s nadsázkou.

A jak vidí Vít Patrák situaci ohledně probíhající epidemie do budoucna? „Pro mě jsou opatření zaměstnavatele zcela dostatečná, i když já osobně bych upřednostnil informační přepážky bez skleněných zábran (sklo snižuje slyšitelnost a tak zpomaluje komunikaci), ale kdybych byl často nemocný, asi bych to viděl jinak. Dosaď jsem nikdy nepromarodil jedinou směnu, což mi dodává sebedůvěru, takže spíš se hlídám kvůli svému okolí, abych si umyl ruce hned po tlačením vozíku nebo přenášení nálezu na pracovníště ztrat.“

Železnice byla pro Víta Patráka vždycky symbolem svobody pohybu, a proto doufá, že všechna státní protivirová omezení zmizí co nejdříve. Pak se bude moci opět bez omezení věnovat své práci, která mu, jak říká, pomáhá i k poznatkům v psychologii. „Ta mě velmi zajímá a pomáhá mi při práci. Úplně nejraději pak mám směny se zácivkem: Odbavují cestujícího tak, aby to mělo přínos i pro nováčka,“ říká závěrem. Miroslav Čáslavský



mě - moc děkuji,“ přibližuje své začátky u železnice. „Jde o mou vysněnou práci, takže pokud se neočekávaně nezmění podmínky, neplánuji žádnou změnu. Správné povolání je takové, do kterého se občas těším,“ dodává přesvědčeně.

Práce informátora není jen sezení za okénkem a podávání informací. Jeho úkolem je rovněž doprovod vozíčkářů či nevidomých, přítomnost v čekárně ČD Lounge a ve velké míře i vysvětlování různých nedorozumění, zejména u cizinců, kteří se někdy na nádraží obtížně orientují. „V praxi jde někdy o jednání s lidmi v krizi a vzteku, či objasnění postupů průvodčích a jiných rozhodnutí Českých drah. Člověk se tak stává někdy psychologem a někdy obhájcem,“ přibližuje práci informátora z méně známé stránky. Jak dále dodává, práce na informacích je protkaná také určitou mírou svobody – nesedí se celý den na místě, a navíc zde existuje možnost operativního rozhodování.

Mimořádná situace, vyvolaná šířením ne-

Obzor č. 13 – 27. 3. 1995

„V jedenáctce to věř“ – pod tímto titulkem najdeme zpravodajství z celorepublikového zasedání sekce OSŽ dopravy a přepravy (tj. odvětví 11), které se uskutečnilo 16. 3. 1995 na hlavním nádraží v Praze za účasti zástupců Českých drah v čele s generálním ředitelem Ing. Šípem. Odboráři nebyli spokojeni především s odměňováním (přídělené prostředky mohly pro rok 1995 zajistit nárůst o 108 %, na další by třeba si „vydělat“ racionalizací).

Kritická situace byla především na hlavním nádraží v Praze, kde objem práce v letech 1992 – 1995 vzrostl o více než 100 % a výpravčí přitom pracovali v naprosto nevyhovujícím prostředí. Oleje do ohně přililo vystoupení Ing. Šípa, který výpravčím poradil podívat se do vlastních rezerv, a to hlavně v provozu.

Dne 21. 3. 1995 dostala redakce Obzoru provolání od zástupců stávkového výboru žst. Praha hl. n., v němž se mimo jiné praví, že závodní výbor OSŽ spolu s kolektivem výpravčích v žst. Praha hl. n. vyhlásuje dne 22. 3. 1995 od 6 hodin stávkovou pohotovost. Odboráři byli odhodláni v případě neřešení požadavků vyhlásit v žst. Praha hl. n. 24hodinovou stávku.

Obzor dále informuje mimo jiné o tom, že sloučení lokomotivních a vozových dep do dep kolejových vozidel (došlo k němu k 1. 1. 1995) s sebou přinese nutnost nového označení kolejových vozidel.

Na stránkách Obzoru najdeme i informaci o mzdovém vývoji. V roce 1993 byla na Českých drahách průměrná mzda ve výši 5668 Kč, v roce 1994 ve výši 6579 Kč.

Obzor č. 14 – 3. 4. 1995

„Staroměstské bylo plné“ je titulek reportáže z mítinku Českomoravské komory odborových svazů (ČMKOS) proti sociálnímu a důchodovému zákonům. Do Prahy přijelo devět mimořádných vlaků a stovky autobusů. Účast

na mítinku se odhadovala na 90 tisíc lidí. Předseda ČMKOS Richard Falbr uvedl ve svém projevu mimo jiné: „Všichni z nás si uvědomují, že sociální reforma je nutná. Otázkou je, jestli je nutná teď a v té formě, v jaké se předkládá. My si myslíme, že ne. Věříme, že Česká republika bude úspěšným státem, pak nevidíme důvod, aby se přijímala sociální reforma inspirovaná úpravami zemí třetího světa. My chceme slušnou reformu pro slušnou republiku.“ Jedním z požadavků odborářů bylo oddělit peníze na důchodové pojištění od státního rozpočtu a zamezit tak jejich utrácení jiným způsobem. „Dosud jsme přišli o třicet miliard korun. Ty se mohly ušetřit a mohly se vytvořit nezávislý fond,“ zdůraznil Richard Falbr.

Účastníci mítinku dali potleskem souhlas s odesláním dopisu poslancům Parlamentu ČR, ve kterém jsou vládou předložené sociální zákony nazvány špatně připraveným experimentem, o kterém nebyla občanská veřejnost dostatečně informována. „Jsme přesvědčeni, že výše důchodů a způsob jejich valorizace musí být stanoven zákonem a nesmí být ponecháván na libovůli vlády,“ uvádí se v dopise mimo jiné.

Jak je uvedeno v článku, ohlasy v tisku i u některých politiků byly jako obvykle rozporné. Například premiér Václav Klaus, který víkend trávil na chalupě a neviděl ani televizní zpravodajství, po shlédnutí několika záběrů z mítinku ohodnotil celou akci jako „falešnou“.

Za zaznamenání stojí ještě fakt, že od 1. 4. 1995 došlo ke zvýšení jízdného na železnici průměrně o 55 %. Zvýšení se dotklo především nižších pásem. Veřejnost byla o tomto faktu informována na tiskové konferenci GR ČD dne 22. dubna. Připomeňme, že předchozí zvýšení tarifu proběhlo v roce 1990 a bylo ve výši 100 %. Podle informací z tiskovky by dubnové zvýšení jízdného mělo být poslední a dále by se měl tarif pouze přizpůsobovat inflačnímu vývoji. —S—

Bohumír Dufek, předseda Asociace samostatných odborů: „Jsem přesvědčený, že dopad na státní rozpočet bude ve stovkách miliard korun.“



všimli, že to pan premiér potvrdil.

A konečně jsme chtěli řešit i případy, kdy je překážka v práci na straně zaměstnavatele, to je povinnost uzavřít provoz.

V tomto případě bylo dohodnuto, že ministerstva budou podnikatelům sanovat 80 % doplatku.

Jsem přesvědčen, že vláda a poslanci si budou muset zvyknout na to, že rozpočet nebude ve schodku 40 miliard, ale minimálně 150 miliard korun, protože by vláda a poslanci měli především podporovat udržení zaměstnanosti ve firmách a zabránit tak zbytečnému propouštění, a to samozřejmě nemůže být zadarmo...

Takže v tomto ohledu jste zatím s jednáními spokojeni...?

Svým způsobem ano, ale chtěl bych ještě upozornit na jednu věc. Samozřejmě, že bych byl velice rád, abychom měli slušný rozpočet, který by se naplnil, ale toto je tak mimořádná situace, že tato teorie se musí opustit. Jsem přesvědčený, že dopad na státní rozpočet bude ve stovkách miliard. Pamatují si velice dobře devadesátá léta, i období krize po roce 2000, vždycky to bylo s velkým propadem a potom nastal pozvolný návrat k normálu. Takže jednoduše říkám: čím dřív pomůže vláda stabilizovat situaci, tak propad nebude tak velký a návrat do normálu bude daleko rychlejší.

Epidemie jednou skončí a bude potřeba hospodářství velice rychle rozjet, co byste občanům a členům ASO vzkázal?

Michael Mareš

PRÁVNÍ PORADNA

Státní sociální podpora v roce 2020 (1/2)

Vážené kolegyně a kolegové, v následujících dvou číslech Obzoru bychom vás chtěli informovat o institutu „Státní sociální podpora“.

Základní právní normou, která upravuje systém státní sociální podpory, je zákon č. 117/1995 Sb., o státní sociální podpoře, ve znění pozdějších předpisů. Pojem státní sociální podpory označuje dávky, poskytnuté osobám (rodinným příslušníkům) ve společensky uznávaných sociálních situacích, kdy stát skrže jejich vyplácení z části přebírá spoluzodpovědnost za vzniklou sociální situaci. V rámci systému státní sociální podpory jsou poskytovány dávky – příspěvek na dítě, rodičovský příspěvek, příspěvek na bydlení a dále jednorázové dávky: porodné a pohřebné.

■ součin rozhodného příjmu v rodině a koeficientu 0,30 (na území hlavního města Prahy koeficientu 0,35) není vyšší než částka normativních nákladů na bydlení.

Porodné

Porodné je dávka, kterou se rodině s nízkými příjmy jednorázově přispívá na náklady související s narozením dítěte. Při poskytnutí dávky je testován příjem rodiny v předchozím kalendářním čtvrtletí. Za příjem není považován rodičovský příspěvek a příspěvek na dítě. Nárok na porodné má rodina, které se narodilo první nebo druhé živé dítě a jejíž příjem v kalendářním čtvrtletí předcházejícím narození dítěte byl nižší než 2,7násobek životního minima rodiny.

Porodné náleží v rodině pouze dvakrát, a to buď na první nebo druhé živé narozené dítě nebo na první nebo druhé dítě převzaté do trvalé péče nahrazující péči rodičů. Výše porodného činí 13 000 Kč na první živé narozené dítě, při narození druhého živého dítěte je to 10 000 Kč.

Úplná rodina (oba rodiče)	Životní minimum rodiny	Hranice rozhodného příjmu v Kč měsíčně pro nárok na porodné (2,7násobek životního minima rodiny)
při narození/převzetí prvního dítěte	7 710	20 817
při narození/převzetí druhého dítěte (první dítě je mladší 6 let)	9 450	25 515

Rodičovský příspěvek

Nárok na rodičovský příspěvek má rodič, který po celý kalendářní měsíc osobně, celodenně a řádně pečuje o dítě, které je nejmladší v rodině, a to až do vyčerpání celkové částky 300 000 Kč, nejdéle do 4 let věku dítěte.

V případě, že nejmladším dítětem v rodině jsou 2 a více dětí narozených současně, má rodič nárok až na vyčerpání celkové částky 450 000 Kč. Příjmy rodiče nejsou sledovány. Rodič může při nároku na výplatu rodičovského příspěvku zlepšovat sociální situaci rodiny výdělečnou činností, ale musí v této době zajistit péči o dítě jinou zletilou osobou. Pokud se v rodině narodí další dítě, nárok na rodičovský příspěvek na starší dítě zaniká, a to i v případě, že na narozené dítě náleží rodičovský příspěvek ihned od narození ve stejné výši, v jaké náležel doposud na starší dítě. Změnu je nezbytné ohlásit příslušnému orgánu, aby nevznikl přeplatek na dávce.

Pohřebné

Pohřebné je jednorázová dávka, která náleží osobě, která vypravila pohřeb nezaopatřenému dítěti, nebo osobě, která byla rodičem nezaopatřeného dítěte, a to za podmínky, že zemřelá osoba (s výjimkou mrtvé narozeného dítěte) měla ke dni úmrtí trvalý pobyt na území ČR. Výše pohřebného je stanovena pevnou částkou 5 000 Kč a příjem rodiny se nezjistuje.

Zdroj: MPSV ČR

Luděk Šebřle, analytik rozborář JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ–ústředí

NÁZORY

Trat' Jaroměř – Trutnov by si určitě zasloužila elektrizaci

V uplynulých letech (2015 – 2017) proběhla celková revitalizace podkrkonošské hlavní tratě Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov v délce 64 km za účelem zrychlení železniční dopravy z Hradce Králové (krajského města Královéhradeckého kraje) do Krkonoš. Tato investiční akce se uskutečnila ve dvou stavebních sezónách. Ve vybraných úsecích tratě se provedla rekonstrukce železničního spodku a svršku, vybraných mostních objektů, přejezdů, či zastávek (například zastávka Velké Svatoňovice byla přemístěna do přímé polohy). Byla to především snaha investovat omezené finanční prostředky se stanoveným stropem 1 mld. Kč do míst, kde to přineslo největší efekt.

Jenže trati 032 Jaroměř – Trutnov chybí potřebná elektrizace, což se už plánovalo za dob federace a nakonec z toho sešlo. Měla se ale spojit realizovat v rámci zmiňované investiční akce nebo to spojit s přestavbou žst. Jaroměř, jež se neustále protahuje. V dnešní době by to

určitě efekt mělo už kvůli přímým rychlíkům „Krkonoš“ Praha – Trutnov, jež by mohly jezdit v celé trase elektricky bez přepřahu v Hradci Králové, čímž by se jejich vozba jistě zefektivnila a zrychlila. Nákladní doprava je zde také poměrně četná. Spěšné vlaky v relaci Pardubice/Hradec Králové – Trutnov (vedené pod trojejí v úseku Pardubice – Jaroměř v délce 39 km) by v tomto případě mohly být vedeny Regiopantery nebo klasickými soupravami s lokomotivou ř. 163, vozy Bdmtee (tzv. „Honecky“) a řídicím vozem Sysel (popřípadě služební Bds) a uvolněné motorové vozy ř. 854 s přípojnými Bdn by se

vedle vozebního ramene Starčko – Broumov hodily například i na frekventovanou linku Pardubice – Hlinsko v Čechách – Havlíčkův Brod, kde by doplňovaly motorové vozy regioshark a regionova. V žst. Trutnov hlavní nádraží by potom postačovalo zatrolejovat jen pár kolejí, nikoliv celou stanicí. Za těchto podmínek by pak vlakové spojení Krkonoš s Prahou bylo rychlejší jednak kvůli rekonstruované trati a jednak díky odstranění přepřahů z elektrické lokomotivy na motorovou a opačně v žst. Hradec Králové hl. n., jež se zde odehrává každé dvě hodiny.

Tomáš Martinek



V žst. Malé Svatoňovice se na podzim dne 14. 10. 2017 křížuje dopolední skupina rychlíků linky R10 Praha – Trutnov a zpět, vedené ještě modernizovanými Brevlovičky řady 750.7 PJ Trutnov, které k současnému jízdnímu řádu byly předislokovány do Bohumína (na Os vlaky linky S6 relace Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm) výměnou za lokomotivy řady 754. Případnou elektrizaci tratě 032 Trutnov – Jaroměř by jistě bylo křížování těchto rychlíků přeloženo do jiné nácestné železniční stanice díky zkrácení jízdní doby.

Vzpomínka na lepenkové jízdenky

Chci reagovat na příspěvek v Obzoru č. 4 „Zrušení pokladen SŽDC bylo uvítáno“. Autor píše o konci prodeje lepenkových jízdenek, které z termionu umělo vydat i malé dítě, a o složitosti prodeje z chytřích pokladen.

K tomu jen tolik. Lepenkové jízdenky byly jízdenky relační, pásmové. Museli jste znát, do které relace patří cílová stanice cestujícího. K tomu byl dobrý tzv. železniční zeměpis. Byly vytištěny vždy pro určitou výdejnu jízdenek a někdy byly i odlišeny číselnou značkou, pokud bylo v dané stanici více pokladen. Vše bylo v pořádku, pokud cena zůstala stejná. V případě zdražení (dříve se říkalo „úpravy ceny“) jízdného nastal problém. Pokud se jízdné zvýšilo 2x, vydávaly se dvě jízdenky, vzadu přeražené staničním datovým razítkem. Pokud se cena zvýšila jinak, jízdenky se přecenily. Původní vytištěná cena se škrtila a napsala nová. Při zásobě několika stovek, případně tisíců jízdenek to byla zábava. Ceny se ovšem upravovaly dále a stále škrtil a přepisoval nešlo.

Jen tak mimochodem, vydáním jízdenky z termionu práce pokladníka nekončila. Po směně se také muselo napsat, kolik jízdenek se prodalo. Vzpomenes si někdo, co to byl spotřebník? A soubp zásoby, spotřeby a tržeb? Kolikrát se sepsával a co se dělalo s prvpisem a průpi-

sem? Stalo se také, že pokladník neměl lepenkovou jízdenku pro určitou cestu a potom se vydávaly jízdenky s označením „PC“ – přímá cesta, nebo se vystavila psaná jízdenka (s kontrolním listem – odebral průvodčí). Pokud cestující chtěl jízdenku z jiné stanice, vystavila se doplatková jízdenka. Vše nutno čitelně vypsát, orazítkovat a zapsat do příslušného soupisu. A kilometry vyhledat a spočítat. A pro lepenkové jízdenky a další vypracovat na konci měsíce tzv. statistiku – kolik, kam a za kolik se prodalo.

Proto, když se objevil nejprve JIPES (jízdenkový přepážkový systém), pak AVOS, UNIPOK, znamenalo to přínos pro odavění cestujících i agendu kolem toho. Navíc systém pracuje tak, že pokud nějaký doklad nelze vydat, tak ho prostě nevydáte. Pokud někomu připadá složitý odbavovací systém pro cestující, pak neví, co řekne na dopravní aplikace GTN, EDD, ISOŘ. Ty už nejsou tak intuitivní. Zvlášť pokud jde o určité mimořádné situace: např. změnu zabezpečení jízdy vlaků, náhradní dopravu, PMD, zahájení, ukončení výluky, narušení GVD, souhlas k jízde vlaku, pořízení informací o jízde vlaku. Zjednodušená pokladna SŽDC jako traťové v Plzni pro GWT Train – to už některé zaměstnance nebude zatěžovat při výkonu jejich činnosti?

Ing. Jaroslav Branžovský

## Členky skupiny Kreativní práce Českého zemského svazu FISAIC nezahálají!

„Chtěla bych touto formou poděkovat všem, kteří se jakoukoli pomocí snaží ochránit zdraví nás všech,“ říká Pavla Packová, vedoucí skupiny Kreativní práce ČZS FISAIC. Šikovně ruče členky skupiny Kreativní práce (KRP) ČZS FISAIC v této složité době vůbec nezahálají. Byť většina členek chodí do práce, po směně zasednou k šicím strojům a šijí a šijí, jak jinak, než roušky, a to nejen pro své rodiny, blízké, obce či nemocnice, ale i pro své kolegy v práci. „Šijí ze svých zásob a darovaných materiálů od těch, co se se šicím strojem moc nekamárájí, ale i tato pomoc je velice důležitá,“ říká Pavla Packová, vedoucí skupiny KRP ČZS FISAIC. „Chtěla bych touto formou poděkovat všem, kteří se jakoukoli pomocí snaží ochránit zdraví nás všech.“



-mmč-

Další část roušek je hotová. Snímek Pavla Packová

## Také v Ostravě šijí roušky

Republikový problém nedostatku roušek pohotově vyřešili i na ZO OSŽ SŽDC Ostrava. Jiřina Lovásová a Pavla Koláčková, dvě tamní členky této organizace se pohotově daly do šití roušek pro pracovníky, kteří přicházejí do styku s veřejností. „Jedná se o pracovníky v údržbě SSZT, SEE, ST a další drážní zaměstnance v provozu,“ říká předsedkyně tamního ZV OSŽ Ljdie Vatterová. Za první tři dny ženy ušily kolem 200 kusů roušek a v práci dále pokračují. Jako materiál použily bílá prostěradla, ostatní potřebný materiál zakoupila děvčata z finančních prostředků zdejší ZO. „Jde nám o to, aby se naši zaměstnanci cítili v práci co nejbezpečněji a to je také smysl této práce,“ dodává předsedkyně. Kromě této iniciativy se ZV OSŽ SŽDC Ostrava stará také o své seniory, jimž poskytují všemožnou pomoc a podporu – od nákupů až po rady, jak se chovat v současné nelehké době.

-čas-

## Pojďme se zapojit do šití ochranných roušek pro kolegy, kteří potřebují naši podporu, vyzývá Petr Dvořák z pražského ONJ

Ahoj přátelé, kolegové, přátelé železnic! Lidsky velmi chápeme, že ochranné pomůcky, které se nyní shánějí doslova po celém světě, jsou primárně určeny pro složky IZS a sociální služby. Nastala však doba, kdy si musíme pomoci sami mezi sebou. Touto cestou vás prosíme, pokud má někdo doma ochotnou paní/přítelkyni, může i takhle pomoci našim kolegům, kteří i v této době nadále pravidelně jezdí do práce a vykonávají své povinnosti. Denně teď čteme na internetu či v novinách, jak lidé spontánně pomáhají hasičům, zdravotníkům, pokladníkům atd. (to je samozřejmě velmi správně), ale na nás

železničáře v každodenní službě se tak trochu mediálně pozapomnělo. I my jsme v první linii – v přímém styku s veřejností. Češi se také chtějí dostat vlakem do práce a pak bezpečně domů. Pojďme se taky zapojit do šití ochranných roušek pro kolegy v každodenním provozu, kteří potřebují naši podporu. Takto získané roušky bychom rozdělili mezi potřebné do všech firem působících na české železnici. Díky iniciativě ředitele OCÚ střed v Praze Ing. Františka Kozla již dnes na několika pracovištích šijí zaměstnanci tyto ochranné roušky, které budou v nejbližších dnech distribuovány zaměstnancům, kteří je nejvíce potřebují.

Přidávají se i kolegové ze ZAP Praha a Ústředí OSŽ.

Díky České poště stačí tyto roušky zabalit do průhledné obálky a zdarma zaslat na adresu Petr Dvořák, ZO OSŽ ONJ Praha – Doprava, Chodovská 1476/3b, 141 00 Praha 4.

Budou s dalšími rouškami distribuovány našim kolegům.

S poděkováním a přáním koronaviru zmar Petr Dvořák

<https://www.ceskaposta.cz/-/ceska-posta-zdarma-prepravuje-rousky>

## Jihomoravský kraj chce zavést přímé Os vlaky v relaci Brno – Hustopeče u Brna

Díky tomu byl v roce 2018 zahájen tendr na modernizaci a elektrizaci 7 km dlouhé jihomoravské regionální tratě SŽDC D3 254 Šakvice – Hustopeče u Brna, přičemž první vstupní jednání ohledně této záležitosti se konalo již v roce 2016. Tato investiční akce v hodnotě 1,314 mld. Kč zahrnuje částečnou rekonstrukci žst. Šakvice, spočívající ve změně konfigurace kolejí na obou zhlavích stanice tak, aby byl možný přímý vjezd na zmiňovanou regionální dráhu ze směru od Brna, v nynější dopravní Hustopeče u Brna budou vybudována dvě 170 m dlouhá nástupiště o výšce 550 mm nad temenem kolejnice s bezbariérovým přístupem a informačním systémem pro cestující. V předmětném úseku zároveň bude aktivováno zabezpečovací zařízení třetí kategorie. Vedle tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice tak v Jiho moravském kraji dojde k elektrizaci a dálkovému řízení další vedlejší tratě

## Moudrost pro tento den

„Věř tomu, kdo tě nezkalamal, a nezklam toho, kdo ti věří.“

William Shakespeare, anglický básník a dramatik (1564-1616)

## Koronavirus překazil dvacátý ročník Plesu železničářů

Koronavírová infekce a s ní související opatření vlády zhatily letošní dvacátý ročník Plesu železničářů. Ples se měl konat v pátek 20. března, již tradičně v prostorách Regionálního centra v Olomouci, a jeho organizaci zajišťoval již od ledna ZV OSŽ železniční stanice Olomouc hl. n. „Moc jsme se na to těšili, vše bylo připraveno a domluveno a na jeden konec,“ říká s lítostí v hlase Miloslava Pečinková, místopředsedkyně ZV OSŽ žst. Olomouc hl. n. Jak dále dodává, bylo již prodáno více než tři sta vstupenek, objednány hudební skupiny a zajištění sponzorů. „Vše ale muselo být odvoláno, peníze za vstupenky byly vráceny a smlouva s hudební skupinou Fanny Band, dále vystoupení zpěvačky Olgy Lounové, jakož i taneční vystoupení musela být zrušena – díky férovnosti skupiny bez sankcí a finančních náhrad.“

Vytříděny a zaplacené však již byly propagační materiály, plakáty a další nezbytné materiály. Náklady za tyto výdaje měly být hrazeny z prostředků sponzorů, smlouvy s nimi však musely být rovněž zrušeny. Naštěstí ještě nebyly nakoupeny ceny do již tradiční tomboly, takže v této záležitosti žádná ztráta nenastala. „Výjimečný stav byl vládou vyhlášen těsně předtím, než k nákupům došlo, takže vše mohlo být stornováno,“ vysvětluje místopředsedkyně. „Zrušený ples nás všechny strašně mrzí, nejen proto, že bylo zmařeno plno práce, ale hlavně proto, že plno lidí se těšilo na setkání v příjemné pohodě, navíc to byl jubilejní, dvacátý ročník. Je nám to všem moc líto, ale nedá se s tím vůbec nic dělat – koronaviru v této věci zvládnout. Doufáme, že se situace co nejdříve uklidní, a že příští rok budeme moci ples uspořádat s o to větší radostí.“ Miroslav Čáslavský

## Poznámky ke knize o nádraží Praha–Těšnov

Koncem roku 2019 vyšla podrobná kniha od Stanislava Musila o zrušeném nádraží Praha–Těšnov s názvem Kam se jezdilo z nádraží Praha–Těšnov. V knize najde čtenář desítky fotografií nejen z žst. Praha–Těšnov, ale i z tratě na Vysočany, Libeň dolní nádraží či Praha–Vysočany. Srovnává i nádražní architekturu doby vzniku „nejkrásnějšího nádraží Těšnov“ v Evropě s přesahem inspirace vstupních dvoran až do starého Říma.

Podrobně se věnuje i přepravě pošty z Těšnova, která byla ukončena již rok před zrušením nádraží. Osobní doprava na Těšnov byla zrušena jak známo k 1. červenci 1972 a již o deset dní později začalo boření mostu do osobního nádraží, ještě za provozu se bořila obchodní galerie před nádražím! Je vidět, že likvidace nádraží kvůli nesmyslné stavbě Severojižní magistrály byla skutečně urputná a pod neustálým politickým tlakem. Urbanistickým a památkovým zločinem bylo zboření nádraží v březnu 1985 na notoricky známý příkaz soudruha Kapka, předsedy městského výboru KSČ. Je ironií osudu, že právě Kapek jako jeden z mála stranických funkcionářů spáchal hned po roce 1989 sebevraždu. Bylo by laciné a falešně svalovat vinu jen na KSČ, zářným případem absence kulturistů



Zbytky mostu tratě na Těšnov nad Rokytkou u Kolčavky, u cesty je i naučná tabule o trati.



Koncem února byl odstraněn nálet na náspe u bývalé zastávky Praha–Karlín přístav, můžeme tak spatřit jedinečnou archeologickou železniční památku – nástupištní hranu zastávky. S návštěvou si pospěšně, developer zde chce stavět dům, takže dojde k likvidaci vzácného artefaktu, ale koho to dnes zajímá, že, ač je Karlín v památkové zóně. Není také bez zajímavosti, že pozemky od nádraží Vysočany po bývalý viadukt přes Rokytku patří dosud ČD, a. s., pozemky od viaduktu až k železničním mostům u Palmovky patří Správě železnic, ač pozemky vedou přes silnici a původní násep je zcela odstraněn, stačí kouknout do katastru nemovitostí a nestačíte se divit. A to je trať zrušena od 3. 6. 1984!

i dnešní doby je stav památkově chráněného bývalého nádraží Praha–Vyšehrad, ležícího v dálkově řízené výhybně Praha–Vyšehrad. Dalším varováním je zboření jeden čas také památkově chráněných dílen STEG v Praze Bubnech. Nádraží Praha–Těšnov mohlo klidně zůstat v provozu i nadále a nyní by jistě sloužilo v systému linek S. Určitě by šel mimoúrovňově vyřešit i frekventovaný železniční přejezd na Palmovce.

V knize se dovidáme i o chaosu, který nastal po 1. 7. 1972, kdy všechny vlaky končily v žst. Praha–Vysočany s nevyřešenou návazností na tehdy přetíženou MHD v této kdysi dělnické oblasti Prahy (+ČKD +Praga atd.). Z celé původní tratě dnes zbyl jen opěrný pilíř mostu u dnešního minipovaru Kolčavka či zbytky nástupu u bývalé zastávky Praha–Karlín, přístav nebo výpravní budova Praha–Libeň, dolní nádraží – ta bude zachráněna již v letošním roce díky Dopravnímu podniku, hl. m. Prahy, který v objektu vybuduje základ pro střídání řidičů tramvajů na Palmovce.

Důležité podotknout, že autor knihy Stanislav Musil vystudoval SPŠ dopravní v Praze v 80. letech 20. století a zažil osobně i poslední rok provozu na zbytku tratě Těšnov nákladní nádraží – Libeň d.n. – Vysočany, která byla zrušena k 3. 6. 1984. Osobně si pamatují, že jsme ze SPŠD chodili na Těšnov na komerční praxe a kabinet bezpečnosti práce na Rohanském ostrově. V knize je i působivá momentka z Těšnova z roku 1961 od dlouholetého, již zesnulého spolupracovníka železničních periodik, do ztráty zdravotní způsobilosti – výpravčího z Dobřichovic Ivo Štěchy. Martin Kubík

## Výstavu ke 120. výročí Posázavského pacifiku uzavřel koronavirus

Od 1. března až do 14. června 2020 je v Regionálním muzeu v Jílovém u Prahy instalována výstava ke 120. výročí otevření větve Posázavského pacifiku (Vrané nad Vltavou) – Odb. Skochovice – Davle – Jílové u Prahy – Týnec nad Sázavou – Čerčany. Výstava je v jedné velké místnosti dvorního traktu muzea, které se nachází na náměstí v Jílovém proti původní románskému kostelu sv. Vojtěcha (původně sv. Mikuláše, 13. století). Muzeum jet. č.

z důvodu výskytu koronaviru do odvolání uzavřeno. Než pomine nákaza, prohlédněte si exponáty alespoň na fotografiích, které najdete na [www.osz.org](http://www.osz.org) v rubrice Cestujme s Obzorem. Na výstavě můžeme obdivovat dopravní stůl, skříňku pro uzamykání klíčů z prapůvodního zabezpečovacího zařízení žst. Praha–Braník, typickou čekárnu s plastickou odjezdovou tabulí, železniční modely žst. Jílové u Prahy, interaktivní kupé plyšáku či plakát z 30. let 20. století, zvoucí k jízdě vlakem do Posázaví. Kuriozitou je jednotna (již tehdy integrovaná) cena rekreačních jízdenek zakoupených na Wilsonově nádraží, Vinohradech (ano tehdy ještě toto výborně dostupné nádraží sloužilo), Vršovcích–Nuslích, Michli (již také neexistuje) a Krči (to však byla ještě stará Krč naproti současné novostavbě z roku 1964), překvapivě nikoli kultovního Branika.

Posázavský pacifik byl v letech 2015–2016 generálně rekonstruován a tato část je dálkově řízena ze žst. Vrané nad Vltavou, osobní pokladna je mimo Vrané pouze v Týnci nad Sázavou, ta byla k 26. únoru vymístěna z historické budovy a přemístěna do přiléhající nové budovy dopravního terminálu. Nový odbavovací pavilon nepatří Českým drahám, a. s., ale městu Týnec nad Sázavou.



Snímek z výstavy. Martin Kubík