

## Z aktuálních událostí

■ Průběžně plněno, zrušeno bez náhrady, přesunuto, nejčastější slova, která zazněla hned v úvodu jednání Představenstva OSŽ (v bodě kontrola plnění úkolů), které se mimořádně sešlo ve středu 29. 4. 2020 v Domě Bohemika v pražských Vysočanech. Tak například: oslavy 30 let OSŽ se uskuteční až 29. 10. 2020. „A jen pánbůh ví, jestli s tím termínem ještě nebudeme hýbat,“ dodal předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který jednání Představenstva OSŽ řídil.

Obvyklé kolečkoinformaci ze zásadních jednání na začátku měsíce OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD stručnou informaci z jednání Dozorčí rady ČD, která se konala jako videokonference. „Nosným tématem byl pochopitelně koronavirus a hledání cesty, jak by stát mohl obecně pomoci železniční dopravě, abychom jako železnice nezůstali bokem. Padají tržby, to je logické,“ řekl v úvodu Vladislav Vokoun. „Ještě jsme řešili jednu věc: z důvodu částečné nezaměstnanosti je v tomto měsíci část zaměstnanců na překážce v práci za 70 % průměrné mzdy doma. Pro měsíc květen jsme se dohodli, že v tomto případě obdrží dotčený zaměstnanec 80 % průměrné mzdy. Všechny odborové centrály s tím souhlasily, pouze jedna (OO OZS) svůj souhlas relativizuje, což považují za nemravnost. My dohodu na květen považujeme za platnou. Dále dvě odborové centrály (SOSaD a OO OZS) nepodepsaly změnu PKS – prodloužení vyrovnávacího období a režim 'letmo', což považujeme v současné situaci za absurdní a kontraproduktivní. Nicméně obecně platí, že to, co zaměstnanec neodpracuje z důvodu krácení směny nebo chybějících výkonů, je považováno za překážku v práci na straně zaměstnavatele dle podepsané dohody,“ dodal Vladislav Vokoun s tím, že platí, že jakmile to situace dovolí, vrátí se vše do normálního stavu.

Per rollam se členové Dozorčí rady ČD Cargo včetně zástupců zaměstnanců (Radek Nekola a Bc. Marta Urbancová) seznámili s materiálem, který souvisí s auditem a účetní uzávěrkou. „Příští týden se pak formou telekonference sejde Dozorčí rada ČD Cargo znovu, aby projednala aktuální věci,“ uvedl Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, s tím, že částečnou nezaměstnanost u společnosti ČD Cargo řeší dohoda se zaměstnavatelem, která platí tři měsíce (tedy až do 30. 6.). „V tuto chvíli společnost ČD Cargo funguje v operativním řízení vlakovorby s maximální snahou o snížení nákladů.“

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při Správě železnic, informoval o přípravě na jednání odborových centrál a zaměstnavatele, konané téhož dne (tj. 29. 4.) formou videokonference. A téma? 2. změna PKS,

kteřou předložil zaměstnavatel a která by platila do 30. 9. 2020. „Řeší se katalog zaměstnání, prověrky BOZP, řeší se testování na COVID-19, které bude zaměstnavatel hradit. A pak máme na programu řadu dalších věcí, jako například aktualizovaný seznam sportovních akcí, který nejpozději zítra (30. 4.) pošleme zaměstnavatelům,“ dodal s tím, že zatím není jasné, kdy budou moci pokračovat KOPky.

Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV, informovala především o dění v Dopravním zdravotnictví (o výplátě náhrady mzdy při překážkách na straně zaměstnavatele za měsíc duben ve výši 80 %, o výši náhrady mzdy v květnu se bude ještě pravděpodobně jednat). „V areálu Polikliniky AGEL v Praze, v Italské ulici, by měly probíhat odběry COVID-19, zaměstnanci budou opatřeni OOPP a pro zaměstnance v Dopravním zdravotnictví budou tyto odběry poskytovány za sníženou cenu. Dozorčí rada Dopravního zdravotnictví bude jednat formou videokonference dne 5. 5. 2020,“ uvedla. Dále informovala o tom, že zaměstnanci společnosti Rail Cargo Operation pocítují propad v překládkách zboží oproti normálu asi o jednu třetinu.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý informoval mimo jiné o záměru OSŽ oslovit Ministerstvo dopravy ČR, vládu ČR a Řídicí výbor ČD, a. s., se žádostí o přijetí opatření ke zmírnění negativních dopadů rozhodnutí přijímaných orgány veřejné správy v souvislosti s epidemií COVID-19 na ekonomiku železnice. V diskusi k tomuto bodu se mluvilo například o chaosu při redukcí osobní dopravy v době epidemie.

V další části jednání Představenstvo OSŽ schválilo dvě dávky z Podpůrného fondu OSŽ a několik jednorázových dávek z Podpůrného fondu OSŽ pro zaměstnance/samoživitelky s dětmi do 15 let; dále vzalo na vědomí aktualizovaný kalendář železničního sportu a FISAIC na rok 2020 (včetně přesunu řady akcí na rok 2021), vylechlo informaci vedoucího Mezinárodního oddělení OSŽ–Ú Ing. Ondřeje Šmehlíka k pořádání letních dětských táborů a k letní rekreaci v apartmánovém domě Orion v řecké Leptokárii. Členové Představenstva OSŽ dále schválili návrh vzdělávacích aktivit na II. pololetí 2020, vzali na vědomí informaci, že ples OSŽ se uskuteční 19. 3. 2021, rozhodli o tom, že plánované zasedání Představenstva OSŽ dne 5. 5. se ruší, místo toho bude 6. 5. porada předsedy OSŽ; s otázkou, jak je zatím jednání Podnikového výboru OSŽ při ČD (13. 5.), naopak PV OSŽ ČD Cargo se sejde 14. 5. Příští zasedání Představenstva OSŽ se uskuteční 20. 5., namísto plánovaného Ústředí OSŽ, které bylo prozatím přesunuto na neurčito. Závěr jednání patřil informacím z Revizní komise OSŽ a bodu Různě.

-red-



Podle platného jízdního řádu 2019/2020 zajíždí do Osova v pracovních dnech devět párů vlaků denně a každý z těchto vlaků projíždí kolem rozestavěné nové zastávky u přejezdu P588 na silnici z Osova do Dobříše. Pro mnohé řidiče je překvapením, zejména u vlaků jedoucích ve směru od Lochovic, že vlak v zastávce nezastaví. Občas se tak stane, že strojvedoucímu motorového vozu řady 810 projede auto těsně před vlakem. Na snímku osobní vlak 27711 z Lochovic do Zadní Třeboané projíždí kolem nové zastávky. Více informací na straně 2.

Snímek Michael Mareš

## Správa železnic bilancuje minulý rok: Z pohledu státní organizace se rok 2019 zařadí mezi úspěšné a velmi intenzivní

Správa železnic vydala výroční zprávu za rok 2019, čímž se symbolicky uzavřela éra Správy železniční dopravní cesty. Z pohledu státní organizace se rok 2019 zařadí mezi úspěšné a velmi intenzivní. Na opravy a údržbu železniční infrastruktury organizace prostřednictvím externích dodavatelů vynaložila téměř 11,9 miliardy korun. Dohromady na neinvestičních dotacích stát podpořil provozuschopnost a obsluhu dráhy částkou více než 23,7 mld. Kč. Na investičních dotacích získala organizace více než 19,6 mld. Kč. Do provozu bylo uvedeno téměř 92 km zmodernizovaných tratí.

V loňském roce probíhala i intenzivní příprava dalších traťových úseků k zapojení do dálko-

vého ovládnání z pracoviště v budově CDP Praha v roce 2020. CDP Praha ke konci loňského roku řídilo provoz na 475 km tratí železniční sítě a CDP Přerov na 520 km tratí železniční sítě.

Od července 2016 organizace masivně investuje do nemovitostí osobních nádraží. Loni investice do výpravních budov překročily částku 480 mil. Kč. Dokončena byla mj. rekonstrukce výpravních budov v Kolíně, Břeclavi, Kralupích nad Vltavou nebo Příbramí.

Nezanedbatelnou částkou se na krytí nákladů podílejí výnosy z použití dopravní cesty ve výši necelých 3,7 mld. Kč, z toho více než 73 % dopravci ze Skupiny ČD. K tomu organizace utržila přes 114,4 mil. Kč výnosů za přidělení kapacity.

Počet dopravců na síti stoupl k 31. 12. 2019 na rekordních 107. Dopravní výkon v ujetých vlakových km meziročně stoupl o 1,2 % na 174 985 (v tisících vkm), z toho 22,2 % odjely vlaky nákladní dopravy. Hrubý dopravní výkon nepatrně meziročně poklesl na 63 044 (v mil. hrktm), z toho vlaky nákladní dopravy 43,4 %.

Výroční zpráva je k dispozici na webu www.szdc.cz v sekci dokumenty. Najdete zde i statistickou ročenku, která přináší podrobnější údaje o tratích, vybavení kolejí, stanicích a zastávkách, traťové mechanizaci, zaměstnancích, dopravních výkonech na síti, plnění jízdního řádu, hospodaření a mimořádných událostech.

-rš-

## Posázavský Pacifik letos slaví 120 let, k narozeninám dostal nový dopravní terminál v Týnci nad Sázavou

Slavnostního otevření dopravního terminálu v Týnci nad Sázavou, které se uskutečnilo ve středu 26. února 2020 v 11 hodin, se zúčastnili představitelé města v čele se starostou Martinem Kadrnoučkou, zástupci stavební společnosti PSN & DS, a. s., společnosti LUCIDA, s. r. o., která projekt ve spolupráci s Agropojemkem navrhla, a další významní hosté, zástupci Středočeského kraje, Českých drah, Správy železnic, občanského sdružení Posázaví, o. p. s., a také poslankyně Parlamentu ČR Věra Kovářová. U otevření byl také duchovní otec myšlenky na záchranu nádraží v celé republice a velký příznivec železniční dopravy, v současnosti starosta Lysé nad Labem, Karel Otava.

Stavba dopravního terminálu, který propojil vlakové nádraží s nádražím autobusovým, začala 28. listopadu 2018 a již o rok později (17. prosince 2019) byla dokončena. Mimo jiné zde

bylo vybudováno moderní zázemí s novou čekárnou s jednotným informačním systémem a s toaletami pro cestující. V místě, kde u vlakového nádraží stálo bývalé skladiště, vyrostla čekárna s odbavovací halou určenou pro obě nádraží. A také box na jízdní kola. Dopravní terminál byl vybudován jako projekt města za spolupráce Správy železnic a Českých drah. „Na počátku, někdy kolem roku 2000, bylo občanské sdružení Posázaví, o. p. s., a jeho studie vládla nádraží, na niž jsme získali dotaci. Cílem této studie bylo zjistit, jak by se mohla opravit a propojit naše železniční stanice s autobusovým nádražím, které leží v těsné blízkosti,“ říká starosta města Martin Kadrnoučka s tím, že zhruba po deseti až patnácti letech se podařilo projekt posunout téměř do realizační fáze.

(Pokračování na str. 4)



V místě, kde u vlakového nádraží stálo skladiště, vyrostla čekárna s odbavovací halou určenou pro obě nádraží.

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

### „Zaměstnanci i zaměstnavatelé na železnici zaslouží velkou pochvalu za to, jak k vzniklé mimořádné situaci přistupovali.“

Hovoříme s JUDr. PETREM KOŽMÍNEM, LL.M.,  
vedoucím oddělení BOZP OSŽ–Ú

O epidemii koronaviru bylo – nejen v Obzoru – napsáno mnoho a mnohým se už toto téma zajídá, přesto mi nedá, abych se vás nezeptal na to, jak železnice a její zaměstnanci podle vás zvládají koronavirovou epidemii z pohledu BOZP?

Dle dostupných informací a získaných poznatků je současná mimořádná situace v souvislosti s nákazou COVID-19 zaměstnavateli i zaměstnanci na železnici zatím zvládnána dobře. Ze strany zaměstnavatelů byla přijata celá řada nutných opatření. Zaměstnanci jsou vybaveni nezbytnými osobními ochrannými prostředky a dezinfekcí. Větší pozornost je ze strany zaměstnavatelů věnována i úklidu. Kromě hygienických opatření byla přijata i ta organizačního charakteru. Jedná se například o omezení pohybu (omezení pracovních cest, zamezení osobních kontaktů), střídání zaměstnanců a tam, kde to bylo možné, byla se zaměstnanci dohodnuta tzv. práce z domova (home office). Jiná situace však byla na samotném začátku epidemie, kdy zaměstnavatelé nedisponovali dostatečnými počty osobních ochranných a dezinfekčních prostředků.

Důležité však podotknout, že tento problém nebyl v té době jen u železnice, ale v celém státě. Domnívám se, že zaměstnanci i zaměstnavatelé na železnici si zaslouží velkou pochvalu za to, jak k vzniklé mimořádné situaci, která zatím neměla v ČR obdobu, přistupovali.

Zejména pak ti, kteří vykonávali svoji pracovní činnost v první linii, např. zaměstnanci HZS, vlakové čety a další.

Máte přehled o tom, kolik zaměstnanců ČD, ČD Cargo a Správy železnic, nedrážních a dalších firem, v nichž má OSŽ členskou základnu, koronavirem onemocnělo a kolik se jich uzdravilo?

Těmito informacemi samozřejmě nedisponujeme, odborové organizace nám tyto informace cíleně nesdělují a žádné takové statistiky si nevedou. O případech nakažení se dozvíme pouze v případě, že se na naše oddělení obrátí například předseda základní organizace s odborným dotazem ohledně případného posuzování takových případů z hlediska ochrany zdraví při práci, celkově se však jednalo o velmi zanedbatelný počet případů.

Setkal jste se s případem, jak o tom informovala média, šikany či slovního napadání ze strany okolí člověka nakaženého koronavirem? Museli jste jako „bezpečáci“ vůbec řešit nějaké spory související s epidemií koronaviru?

S těmito případy jsme se naštěstí nesetkali a žádné případy šikany nebo slovního napadání jsme nezaznamenali, a bohuďák nemuseli ani řešit. Na druhou stranu jsme zodpovídali celou řadu telefonických dotazů, které byly smě-



řována na oblast související s povinnostmi zaměstnavatelů vybavovat své zaměstnance osobními ochrannými prostředky, na problematiku karantény, a týkaly se stanovených organizačních opatření přijatých v souvislosti s koronavirovou epidemií. V souvislosti s nákazou COVID-19 jsme nebyli nuceni řešit žádné spory se zaměstnavateli.

Michael Mareš







Objekty Správy železnic (nádražní budova, technologické a provozní objekty) byly v Týnci nad Sázavou opraveny již v uplynulých letech a jsou stále v dobrém stavu. Přestup z autobusů do vlaků je bezbariérový a téměř hrana/hrana. Autobusový terminál stojí totiž hned vedle nové budovy s osobní pokladnou, čekárnou a toaletami pro cestující...

## Posázavský Pacifik letos slaví 120 let, k narozeninám dostal nový dopravní terminál v Týnci nad Sázavou

(Pokračování ze str. 1)

„Požádali jsme o dotaci a získali jsme ji, a to právě na to, abychom zrekonstruovali stávající autobusové nádraží a postavili novou budovu, která propojí autobusovou a vlakovou dopravu,“ dodává. Mezitím se v roce 2016 podařilo Správě železnic zrekonstruovat železniční stanici včetně kolejí. „U všeho na začátku stál Karel Otava, nyní starosta Lysé nad Labem, člověk, který se v předchozím zaměstnání pohyboval jak na generálním ředitelství Českých drah, tak na Správě železnic, s ním jsme projekt koordinovali,“ dodává Martin Kadmožka. Spolupráci s městem hodnotí jako příkladnou i Petr Pavlík, přednosta Osobní stanice Praha Smíchov (ČD, a. s., RP ZAP Praha): „Nové zázemí osobních pokladnic se nedá s tím původním v dopravní budově vůbec srovnat, stačí zmínit podlahové vytápění, kuchyňku a nové služební WC. Prostě město nám ve všem vyšlo vstříc a my na oplátku můžeme městu nabídnout, že pokladna bude sloužit i jako informace pro turisty,“ říká.

Dopravní terminál v Týnci nad Sázavou byl v médiích prezentován tak, že jedním nástupištem, jednou čekárnou a jednou prodejnou jíz-

denek propojuje autobusovou i vlakovou dopravu. „To není úplně přesné, ale je tam jeden informační panel, na němž jsou zobrazeny informace o příjezdech a odjezdech vlaků a autobusů. A máme tady i prodej jízdenek pro IDS, který ve středních Čechách funguje, takže cestující může na jednu jízdenku jezdit jakoukoliv dopravou,“ říká dále starosta Martin Kadmožka s tím, že město chce u dopravního terminálu vybudovat i parkoviště P+R. „Do budoucna bychom byli rádi, kdybychom mohli v těsné blízkosti autobusového nádraží postavit i parkovací plochu,“ uzavírá.

Michael Mareš



Hned vedle nového zázemí pro cestující vyrostl také box na jízdní kola.

## Parní lokomotiva z výtopny Rokytnice v Orlických horách změnila majitele

V současné době, která bohužel znemožňuje pořádání nostalgických jízd, si členáři Obzoru moc nasazení parních lokomotiv nepřečtou. A tak příznivci a pamětníky parního provozu může Obzor alespoň potěšit zprávou o změně majitele parní lokomotivy 328.011, deponované ve výtopně Rokytnice v Orlických horách, kde provozuje město Rokytnice v Orlických horách ve spolupráci s Letohradským železničním klubem muzeum lokálky.

Po několika letech usílí se Letohradský železniční klub stal společně s městem Rokytnice v Orlických horách spolujednatel lokomotivy a tak už mohly být zahájeny práce na její reno-

vaci, která bude probíhat postupně, tak jak bude v možnostech spolku.

Nebude to hned, spíše to bude trvat několik dlouhých let i s ohledem na to, jak se podaří využít darů, grantů, sponzoringu nebo jiné podpory. Cílovým stavem renovace lokomotivy má být její opětovné zprovoznění. U předchozího majitele ČD, a. s., dojezdila v roce 2000 a další oprava této původně průmyslové parní lokomotivy již nebyla plánována. Příznivci parního provozu se tak mohou do budoucna těšit na další neokoukanou parní lokomotivu v čele nostalgických vlaků.

Martin Kalousek



Parní lokomotivu 328.011 získal po několika letech usílí Letohradský železniční klub společně s městem Rokytnice v Orlických horách.

## Kladno–Dubí, vážíme si kulturního dědictví?!

Památkově chráněná budova bývalého druhého nejstaršího nádraží v Kladně byla zbořena v roce 2010. Původně se žst. Kladno–Dubí jmenovala Staré Kladno a vznikla již v roce 1855 spolu s Buštěhradskou tratí do Kralup nad Vltavou. V roce 1872 byla trať do Kladna (dříve Vejhybky) vedena po nové stopě právě z Kladna–Dubí. Hrázdné budovy pravděpodobně pocházely z doby kolem roku 1872. Ač byla budova s názvem Nákladní nádraží Staré Kladno v roce 1958 zapsána jako nemovitá kulturní památka mimořádného místního významu, byla v roce 2010 zbořena a překvapivě vyškrtána ze seznamu památek až v roce 2016, tedy šest let po zboření! Nechápu, proč nebyla jako náhrada za ni zapsána téměř identická budova, ač prý mladší, zapsána do seznamu památek, současná výpravní budova (dříve budova přednosty).

Zachovaná hrázdná výpravní budova žst. Kladno–Dubí je sídlem výpravčího, leží v km 7,460 tratě Kladno – Kralupy nad Vltavou, je administrativně řízena z Provozního obvodu Kralupy nad Vltavou. Do stanice jsou zaústěny významné vlečky, a to DLT Kladno (dříve SONP Poldi Kladno), provozovatel je PKP Cargo, stavební délky vlečky je dle Seznamu vleček DÚ úctyhodných 44,919 km!

Další vlečka odbočuje do bývalé dopravní Vlnařice, nyní skladu SSHR, z ní odbočuje v km 2,286 vlečka do Skanzenu Mayrau. Vlečka do Vlnařice byla původně trať do Zvoleněves, ta byla zrušena v roce 1982 z důvodu havarijního stavu a neochoty ji opravit. V žst. Kladno–Dubí je zabezpečovací zařízení typu TEST, v provozu jsou tři výhybkářská stanoviště, šest dopravních kolejí, 12 manipulačních. Výpravčí mi pravil: „Do hutí se vezly na rozřezání staré pantografy, na vlečky jezdí ÁWT i ČD Cargo, ještě pamatují, že se jezdilo do dolu

Mayrau, osobní dopravu do Zvoleněves již nepamatují.“ Na vlečce DLT se nachází plno podniků. Věhlasné Poldi Kladno od roku 2018 nepracuje, zbyl pouze v roce 1992 odštěpený podnik Strojírna Kladno, který již od roku 1904 vyrábí křikové hřídele.

Martin Kubík



Jedinečná hrázdná výpravní budova Kladno–Dubí je citlivě opravena, avšak sousední budova vpravo, památkově chráněná, byla v roce 2010 zbořena! V pozadí vlečkové kolejí DLT, 24. 4. 2020.



Interiér dopravní kanceláře Kladno–Dubí s expresně doručeným Obzorem č. 9.

Dne 23. 4. 2020, po dlouhé nemoci, ve věku nedožitých 90 let, zemřel

doc. Ing. Antonín Peltrám, CSc.

Doc. Peltrám se dlouhodobě věnoval dopravnímu výzkumu, od roku 1990 působil na ministerstvu dopravy, byl členem výboru pro přidružení k Evropskému společenství, pomáhal také rozvíjet nově založenou Dopravní fakultu Jana Pernera na Univerzitě Pardubice. Od 23. 7. 1998 do 26. 4. 2000 byl ministrem dopravy. Čest jeho památce!

-r-

## Kralupy nad Vltavou předměstí

Žst. Kralupy nad Vltavou předměstí (původně žst. Mikovice) leží v km 2,624 tratě Kralupy nad Vltavou – Velvary, kterou postavila Společnost státní dráhy (StEG) v roce 1882. Dále v km 0,000 tratě Kralupy nad Vltavou předměstí – Olovnice – Zvoleněves, kterou otevřela také společnost StEG, ale až později, v roce 1884, vlastně jako odbočku.

Nádherná výpravní budova žst. Kralupy předměstí s původním přilehlým skladištěm typickým pro místní dráhy v režii StEG (podobná je například v Lužici nad Vltavou) odkazuje na dobu svého vzniku a zapadá do této oblasti. Doufáme, že si Správa železnic nezbouřá nebo nezboří (sic). Tento scénář, doufáme, nehrozí, neboť výpravčí žst. Kralupy předměstí je zároveň dirigujícím dispečerem pro trať D3 do Velvar a navíc dálkově řídí žst. Olovnice na trati na Zvoleněves – (Louny – Most). Dirigující dispečer má na starosti i kontrolu PZZ na trati na Velvary, progresivně je kontrola PZS 3 SBI v km 9,210 – kontrola se provádí zvukovou hláskou



15. 4. 2020, 11.28 h: křižování velvarských motoráků, hodiny na výpravní budově jdou pouze z opačné strany, motory 809.345-2 a 495-2.

nic nevědělo, vlečka je zatím v Provděcím nařízení zmiňována (v mapce dopravy Velvary i v článku 40), ač odpojena.

Na závěr podotýkám, že jsem první na trati na Velvary jel 16. 10. 1982 u příležitosti 100 let tratě, tehdy vlak vedl arcivévoda Karel 422.025 a na postřku byl čtyřkolák 434.2186. Na trati na Zvoleněves v 80. letech sloužili známí záložníci tehdejšího Provozního oddílu Severozápadní dráhy, a to výpravčí Radvan, Seibot či Urban. Pan Radvan již zemřel, ostatní jsou již léta mimo službu. V Kralupech byl tehdy třeba známý školář Arno Kryl. To ještě byla železnice železničí lidí s lidmi. No dost, zas mě někdo obviní se staromilství.

Martin Kubík



16. října 1982 byl v Kralupech předměstí koncert staré dráhy – výpravčí dirigent, vlakovodoucí se svazkem klíčů a trumpetkou, osobák a patrně náčelník. Fotka jakožto třicátých let 20. století.

na dispečerském spoji. Tento přejezd leží mezi nákladistištěm a zastávkou Velká Bučina a dopravnou D3 Velvary.

Na D3 na Velvary se nacházejí dokonce dvě využívané vlečky ÁGRO ZZN v nz Velká Bučina (28. 3. 2018 se tam zastavil i premiér Andrej Babiš a jednal o opravě tratě při návštěvě Středočeského kraje) a vlečka Metal Trade Comex v dopravně Velvary.

Ještě nedávno byla ve Velvarech napojena i vlečka do bývalého cukrovaru, druhdy knížete Kinského, ta však byla nesmyslně odpojena od sítě pravděpodobně počátkem roku 2019. To se však o změně geopolitiky a možného velkému návratu zpět k železnici vlivem koronaviru



V žst. Kralupy předměstí využívá část původní tratě na Kralupy (přeložka od 12. 12. 1975) společnost Skanska jako montážní základnu a vlečku.