OBZOR 11

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

25. 5. 2020 Cena 5 Kč

Ročník 31

Z aktuálních událostí

■ Dne 13. 5. 2020, po tříměsíční přestávce zaviněné koronavirovou pandemií, zasedal v Praze, v domě Bohemika, **Podnikový výbor** (PV) **OSŽ při Českých drahách, a. s.** V úvodu přednesl první host jednání, předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, několik aktuálních informací. Mimo jiné informoval o tom, že OSŽ v březnu v rámci Asociace samostatných odborů aktivně podpořilo společně s ČMKOS prosazení programu Antivirus, ze kterého mohou v současné době zaměstnavatelé (včetně společností skupiny ČD) čerpat od státu příspěvek na vyplácené náhrady mezd zaměstnancům při karanténě nebo částečné nezaměstnanosti. Dále předseda OSŽ informoval o tom, že se dne 6. 5. 2020 jako zástupce ASO také zúčastnil porady na Ministerstvu práce a sociálních věcí o dalších připravovaných opatřeních na pomoc firmám postiženým pandemií COVID–19. Zmínil se i o dopise, který OSŽ dne 30. 4. zaslalo ministru průmyslu, obchodu a dopravy Karlu Havlíčkovi s návrhem série opatření na pomoc železničním dopravcům (dopis je na webu OSŽ).

Podrobněji o tomto dopise hovořil i předseda PV Vladislav Vokoun. Uvedl, že se v dopise připomíná, že v souvislosti s omezeními na železnici je vážně ohrožena konkurenceschopnost železniční dopravy vůči ostatním druhům dopravy. OSŽ proto navrhuje upuštění od poplatků za použití dopravní cesty pro osobní i nákladní dopravce, a to za období březen až konec roku 2020 (zcela, nebo částečně), či zrušení poplatku na obnovitelné zdroje energie pro zbytek roku 2020 (elektrická trakce) a neuplatnění sankcí za neodebrání sjednaného množství trakční energie. Vladislav Vokoun dále hovořil o tom, že České dráhy očekávají v důsledku pandemie výrazný výpadek tržeb (dle publikovaných odhadů ve výši 2 – 2,5 mld. korun).

Dalšími hosty jednání byly tři pracovnice odboru 10 GŘ ČD, a. s.: Ing. Monika Horáková (ředitelka odboru), Ing. Lucie Bauerová a nová zaměstnankyně Ing. Julie Bartoňová.

V 11 hodin se jednání podnikového výboru rozdělilo na dvě skupiny, které jednaly odděleně – jednačástse věnovala problematice dep s hostem Ing. Zdeňkem Štěpánkem, ředitelem odboru 12 GŘ ČD, a druhá jednala s Ing. Jitkou Kubíkovou, ředitelkou ZAP, o aktuálních provozních záležitostech. K obnovování dopravy uvedla, že se od 1. 6. mají spustit půjčovny kol, od 14. 6. vlakové minibary a také prodej flexijízdenek. **„Je potřeba, aby se k nám vrátili cestující,“** zdůraznila Ing. Kubíková.

Hlavním tématem projednávání u zástupců OCÚ (druhá skupina) byla novelizace údržbového předpisu ČD V25 v návaznosti na zavedení ECM k 16. 6. 2020. Ing. Zdeněk Štěpánek dále hovořil mj. o písemné žádosti o posunutí zavedení 4. železničního balíčku o 1 rok, o problémech s podudržovaností vozidel a s tím spojených otázkách hledání opravárenských kapacit.

■ Úvod jednání **Podnikového výboru** (PV) **OSŽ ČD Cargo**, který se sešel 14. 5. v Praze, patřil prvnímu hostu – předsedovi OSŽ Mgr. Martinu Malému, který hovořil o organizačních opatřeních zavedených v sídle OSŽ a o poskytování příspěvků z Podpůrného fondu OSŽ. Mluvil i o iniciativě OSŽ v rámci Asociace samostatných odborů (ASO) k prosazení programu Antivirus, ze kterého může čerpat od státu příspěvek na vyplácené náhrady mezd zaměstnancům při karanténě nebo částečné nezaměstnanosti i společnost ČD Cargo. Předseda OSŽ dále informoval o své účasti na poradě MPSV dne 6. 5. k dalším připravovaným opatřením na pomoc firmám postiženým pandemií. Připomněl, že prioritou OSŽ stále zůstávají jízdní výhody, byť byla jednání z důvodu mimořádného stavu pozastavena. Řeč přišla i na blížící se období dovolených. Martin Malý uvedl, že OSŽ a ČD travel se snaží postupovat vůči klientům co nejmírněji. **„Lidé v případě zrušení rekreace ze strany CK obdrží** (mimo zákonem stanovené výjimky) **poukaz na rekreaci ČD travel v hodnotě uhrazené částky, na základě kterého si mohou vybrat jiný termín a jinou destinaci a teprve pokud si nevyberou rekreaci ani do konce srpna příštího roku, budou jim peníze vráceny.“** (více na www.cdtravel.cz).

V další části jednání informoval Radek Nekola o jednání Představenstva OSŽ a o poradě předsedy OSŽ, telegraficky referoval o zásadních jednáních (která probíhala formou videokonference) na téma první změna PKS, která řeší částečnou nezaměstnanost, a Opatření č. 5, obojí u společnosti ČD Cargo.

Poté dorazili zástupci vedení společnosti: Ing. Tomáš Tóth, výkonný ředitel, Ing. Mojmír Bakalář, ředitel odboru personálního, Ing. Josef Kreische, oborový specialista odboru personálního, a Mgr. Pavla Kreischová, vedoucí oddělení sociálního a mzdového. Ing. Toth informoval o ekonomické situaci společnosti, poznamenané výpadkem tržeb v důsledku pandemie, Mgr. Kreischová hovořila mimo jiné o KOPkách: **„Zaměstnavatel obdržel dnes konečnou informaci od zástupců Lázní Jáchymov a Poděbrady, že ozdravné a kondiční pobyty mohou být zahájeny až 25. 5. Na základě této informace dochází k posunutí plánovaného nástupního termínu 18. 5. na 25. 5. s ukončením 5. 6. Ostatní termíny již budou realizovány normálně, samozřejmě za dodržení určitých podmínek a to ve třech tuzemských zařízeních** (Jáchymov, Poděbrady, Luhačovice),“ uvedla Pavla Kreischová s tím, že přes prázdniny KOP probíhat nebudou. Zaměstnancům, kteří neodjeli na KOP v plánovaném termínu, protože došlo k uzavření rekreačních středisek z důvodu pandemie COVID–19, bude nabídnut náhradní termín. V případě, že zaměstnanec tento termín odřekne, nebude mu již v letošním roce KOP zajištěn a zaměstnanec se zúčastní KOP v další své pravidelné periodě.

V závěru jednání se mimo jiné projednával Katalog zaměstnání, zmíněny byly i problémy s periodickými prohlídkami (již byla podána žádost o prodloužení platnosti periodických prohlídek).

–red–

Mezi Havlíčkovým Brodem a Telčí jezdí za normálního stavu přes den dvě spřažené jednotky RegioSpider, u některých vlaků dokonce i tři; v rámci redukovaného „covidového“ jízdního řádu jezdí pouze jedna jednotka. Na snímku Michaela Mareše projíždí spěšný vlak 1910 „Renesance“ zastávkou Střítež u Jihlavy.

Krajský tarif na Vysočině je o polovinu levnější než tarif ČD, na levnější jízdenku VDV může jet vlakem každý, ale musí si o to předem říct

Od 1. 1. 2020 platí na Vysočině jednotný jízdní tarif, tzv. Veřejná Doprava Vysočiny, zkráceně VDV. V rámci Kraje Vysočina lze na krajskou jízdenku (VDV) cestovat i vlaky Českých drah, jenže potíž je v tom, že krajský tarif je cca o polovinu levnější než tarif ČD. **„V smluvních přepravních podmínkách** (SPP) **VDV je napsáno, že cestující si musí o krajskou jízdenku říct, průvodčí mu ji tedy sám nesmí nabízet,“** říká Richard Cila, místopředseda ZO OSŽ Vysočina.

Jeden příklad za všechny: z Jihlavy do Pelhřimova stojí jízdenka (Českých drah) vlakem 80 Kč, ale v tarifu VDV pojedete za čtyřicet pět korun, přitom je úplně jedno, jestli pojedete vlakem nebo autobusem – kilometrické pásmo je stejné.

Kraj Vysočina přišel v rámci přechodu na krajský tarif s myšlenkou, že nabídne přímé spojení mezi Telčí a Jihlavou, aby si cestující mohli vybrat a jezdili pohodlnějšími vlaky, na které jsou nasazovány moderní jednotky RegioSpider (841 ČD). **„Ale krajský úředník nepředpokládal, že cestující si vybere to, co jemu vyhovuje – autobus. Než aby cestující jezdil z odlehlého nádraží v Telči a vystoupil v Jihlavě na hlavním, nebo městském nádraží, daleko od centra, tak to raději pojede autobusem, který ho vyplivne přímo u nemocnice, nebo na autobusáku** (v Jihlavě),“ říká dále Richard Cila. **„Cestující mezi Telčí a Jihlavou si tedy raději vybere autobus, který je za a) rychlejší, a za b) mu zastaví přímo na návsi nebo u nemocnice. A ještě taková perlička: tarif VDV je naprosto shodný s původním tarifem společnosti ICOM, ostatně to byla dlouholetá podmínka, aby ICOM vstoupil do systému VDV. Takže ICOM si nadiktoval podmínky a v kraji Vysočina se jezdí podle něj. Ano, na levnější jízdenku VDV může cestující jet i ve vlaku, ale musí si o to předem říct,“** dodává.

Zatím platí, že co se ve vlacích vybere na jízdenkách dle tarifu Českých drah, zůstává Českým drahám, jízdné dle tarifu VDV se pochopitelně odvádí kraji. Ale co když začnou všichni jezdit na levnější krajský tarif? ptám se. **„Cestující to pochopitelně zjistili už v lednu a ty jízdenky chtějí, ale když jedou přes hranice kraje** (hlavně do Jihočeského kraje), **tak si musí stejně koupit jízdenku Českých drah** (nebo příslušnou krajskou jízdenku), **protože Jihočeský kraj takovouto krajskou jízdenku zatím nemá** (asi bude od 1. 7. 2020). **Ale skutečně platí, že kdo jede například z Obratně do Pelhřimova na jízdenku VDV, tak polovinu ušetří,“** konstatuje Richard Cila.

A ještě jeden problém přímé spěšné vlaky Renesance (Slavonice – Havlíčkův Brod) mají, a to je plnění (resp. nedodržování) jízdního řádu. Mezi Havlíčkovým Brodem a Telčí jezdí běžně za normálního stavu přes den dvě spřažené jednotky (v noci jedna), u některých vlaků ale jedou dokonce i tři. **„Takže nabídka přepravní kapacity je skutečně obrovská, to jen na základě požadavku krajských úředníků. Spěšné vlaky Renesance jsou sice jinak dobrým počinem, ale vlaky jsou na základě politického tlaku z kraje grafikonově nahuštěné, čímž jednokolejka Havlíčkův Brod – Jihlava – Kostelec u Jihlavy je v denní době enormně přetížená, křižování tak probíhá jen v určených stanicích a protáhnout nákladní vlak po této trati v denní době je téměř nemožné,“** poznamenává Richard Cila dále s tím, že redukovaný „covidový“ jízdní řád je paradoxně lepší.

(Pokračování na str. 2)

Tóth: Výpadek tržeb je v řádu stovek milionů korun

„Naše společnost přepravila za první čtvrtletí přibližně 15 milionů tun zboží, což je o 1,7 milionů tun méně než za stejné období loňského roku. Takto významný výpadek tržeb se samozřejmě projevuje na výsledku hospodaření společnosti,“ přiznal výkonný ředitel společnosti ČD Cargo Ing. Tomáš Tóth na jednání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo v Praze ve čtvrtek 14. 5. 2020. **„Zásadní propad přepravního objemu se odráží v inkasu tržeb, ty nekryjí některé náklady a negativně ovlivňují ziskovost společnosti. Výpadek tržeb jetakv řádu stovek milionů korun,“** dodal.

Pandemii pocítila již v únoru jako první komodita kombi (kombinovaná přeprava), následně v březnu se zastavila přeprava automobilů (automotiv) a řada návazných odvětví. **„Jako první přichází ochlazení v produktu ucelených vlaků, postupně se přidávají i jednotlivé vozové zásilky, kde jsou naše nastavené technologie velmi citlivé na nižší přepravní objem,“** poznamenal dále Tomáš Tóth. Situace podle něj není vůbec jednoduchá. Upozornil, že rozvolnění opatření po COVIDU ještě neznamená úplný návrat do běžného provozu, že budou muset nepochybně následovat další opatření: **„Krátkodobá, nebo částečná nezaměstnanost ještě neznamená hromadné propouštění. Naším cílem je i nadále udržet maximální možnou míru zaměstnanosti,“** doplnil.

V diskusi k tomuto tématu se například mluvilo o změně technologií, krácení směn či nedostatečném vytížení na některých pracovištích.

V závěru pak Ing. Mojmír Bakalář (ředitel personálního odboru) vyslovil pochvalu všem těm, kteří se podíleli na zásobování zaměstnanců rouškami. **„V pandemii jsme obstáli, za celou dobu jsme měli pouhých 45 lidí v karanténě a jednoho jediného nakaženého zaměstnance. Chtěl bych poděkovat všem zaměstnancům, kteří se v tomto období chovali zodpovědně.“**

Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Díky institutu částečné nezaměstnanosti nemusel podnik propustit zhruba 650 zaměstnanců.“

Hovoříme s **RADKEM NEKOLOU,** místopředsedou OSŽ a předsedou PV OSŽ ČD Cargo

Koronavirová krize pomalu odeznívá a život se vrací do normálních kolejí. Jak se tato výjimečná situace dotkla zaměstnanců ČD Cargo?

Podobně jako v jiných odvětvích pocítila i nákladní doprava útlum ekonomiky, což přineslo nutnost urychlit jednání vedení podniku a sociálních partnerů o možných opatřeních pro zmírnění ekonomického propadu naší společnosti. Jednání probíhalo konstruktivně a efektivně, přestože jsme si museli zvyknout na novou formu jednání prostřednictvím telekonference.

Jaké jsou závěry tohoto jednání?

Jednání vyústilo k dohodě o první změně kolektivní smlouvy, která řeší uplatnění institutu částečné nezaměstnanosti (§ 209 Zákoníku práce). Tato změna dává dostatečný prostor k řešení dopadů krize a má platnost do 1. září 2020. Rozběh tohoto institutu se na začátku neobešel bez problémů, které jsme spolu s personálním odborem podniku museli řešit. Dnes mohu říci, že se tento institut použil za měsíc duben na zhruba deseti procentech zaměstnanců, což v převodu na plně zaměstnané znamená, že jsme nemuseli díky tomu propustit zhruba 650 zaměstnanců, a toani z provozu, ani z administrativy.

Jak zvládali novou a obtížnou situaci předsedové ZO OSŽ a jejich závodní výbory?

Musím především poděkovat předsedům a členům Výborů OSŽ, kteří působí v rámci našich provozních jednotek. Přestože se často dostávali do časové tísně a museli zvládnout všechny změny způsobu projednávání všech opatření, které byly vydávány v těchto nelehkých časech, dokázali celou situaci s úspěchem překonat. Na úrovni odborových centrál máme pravidelné (1x za14 dní) telekonference s výkonným ředitelem Ing. Tóthem, kde řešíme problémy a podněty z jednotlivých jednotek.

V čem koronavirová krize zasáhla ČD Cargo nejvýrazněji?

Na začátku se samozřejmě nejvíce řešila zpráva o uzavření Škody Auto a nošovického Hyundaie, nicméně útlum přepravy se pak rozlil do celé naší republiky. Výrazné snížení poptávky po přepravě nastalo například také u energetického uhlí, které je také významnou komoditou našeho byznysu.

Jaké jsou z pohledu OSŽ vyhlídky do budoucna ohledně oživení nákladní dopravy?

Musíme si uvědomit, že nákladní doprava je služba, která se řídí poptávkou. Znamená to tedy, že pokud se co nejrychleji neobnoví průmysl, bude i nákladní doprava stagnovat. Základem je tedy co nejdříve rozhýbat ekonomiku a než se tak stane, musíme prosazovat opatření, která železnici umožní přežít. Návrhy ke zmírnění dopadů krize na železniční dopravu jsme popsali v dopise našeho svazu ministru dopravy, který mu OSŽ odeslalo 30. dubna s naléhavou žádostí o poskytnutí pomoci železničním dopravcům.

Co mimořádná situace přinesla jako poučení do budoucna?

Věřím, že všechno špatné je k něčemu dobré, takže pokud touto krizí projde naše společnost poučená a správně vyhodnotí její charakter a dopad, můžeme z tohoto období vystoupit ještě větší a silnější.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

COVID–19 přinesl ČD Cargo mnohé ztráty, ale i určitá pozitiva

Dopad koronavirové krize na ekonomiku pocítila i společnost ČD Cargo. Ztráty tržeb se na konci dubna pohybovaly v řádech stovek milionů korun a ztráta se bude zcela jistě ještě prohlubovat. **„Kdy se pokles tržeb ČD Cargo zastaví, se dá jen těžko odhadovat a závisí to ve značné míře na tom, jak rychle se podaří nastartovat ekonomiku a to nejen v České republice,“** říká ředitel odboru podpory prodeje (O7) ČD Cargo, a. s., Michal Roh. Rozhodující podíl na poklesu tržeb mělo především zastavení výroby v řadě automobilek, které pro ČD Cargo představují významné obchodní partnery. **„Zde se také významně projevil dominový efekt – pokud se nevyrábějí auta, je omezena výroba plechů, autoskel, komponentů do výroby. S tím úzce souvisí pokles přeprav železné rudy, koksu, sklářského písku, sody a dalších surovin, které jsou ve značné míře přepravovány právě po železnici,“** vysvětluje Roh. **„COVID–19 samozřejmě poznamenal i přepravy kontejnerů z Číny a další odvětví,“** říká. Poklesu poptávky po službách ČD Cargo se musel přizpůsobit i harmonogram údržby vozového parku, neboť menší kilometrické proběhy znamenají i nižší potřebu údržby. **„V oblasti interního opravárenství se však o příliš velké korekce nejednalo, omezujeme výkony především v externu,“** konstatuje Michal Roh a dodává, že ČD Cargo nebude výrazněji omezovat investice do vozidlového parku. **„Jsou to investice do budoucnosti, které budeme využívat další desítky let, nikoliv pouze v roce 2020.“**

Na to, kdy se situace vrátí do normálního stavu, neumí dnes s jistotou odpovědět nikdo. Ochromena je ekonomika celého světa a makroekonomové hovoří o krizi, z níž se bude ekonomika zotavovat několik let. **„ČD Cargo je připraveno operativně reagovat na všechny požadavky obchodních partnerů a rádi bychom se do předkrizového stavu vrátili co nejdříve,“** říká Michal Roh. Navzdory všem ztrátám přinesl COVID–19 také určitá pozitiva. Podle slov Michala Roha mezi ně patří především uvědomění, jak jsme jako společnost a lidstvo zranitelní a jak málo stačí k tomu, aby byl život nejen v České republice, ale v celé Evropě i na celém světě paralyzován. **„Zmínit musíme také lidskou sounáležitost spočívající například v ochotě šít roušky pro své kolegy. Naučili jsme se také mezi sebou rychleji a efektivněji komunikovat,“** připomíná Roh.

Podle jeho dalších slov přinesla krizová doba společnosti ČD Cargo také některé nové obchodní příležitosti, například operativní přepravu lihu na výrobu dezinfekčních prostředků. **„Získali jsme i další nové přepravy, kdy jsme jako jedni z mála byli schopni nabídnout bezproblémovou přepravu drátu ze severní Itálie do Ostravy, odkud jsme pak zboží rozvezli k příjemcům.“**

Ke snížení ztrát mohou přispět také některá opatření, kterými chce stát kompenzovat dopady COVID–19 na firmy, nebo kterými chce podpořit nastartování ekonomiky. **„V současné době například intenzivně jednáme o poskytnutí příspěvku na mzdy zaměstnanců, u kterých uplatňujeme § 209 o částečné nezaměstnanosti,“** přibližuje jednu z možností Michal Roh.

Miroslav Čáslavský

Krajský tarif na Vysočině je o polovinu levnější než tarif ČD, na levnější jízdenku VDV může jet vlakem každý, ale musí si o to předem říct

(Pokračování ze str. 1)

Díky covidové redukci jezdí na spěšných vlacích Renesance jenom jedno vozidlo: nikde se nic nepřidává, nikde se nic neodstavuje, jízdní řád se tedy stal pravidelným. **„Tudíž říkáme, že až do 28. 5.** (kdy bude ukončena platnost redukovaného jízdního řádu) **budeme plnit grafikon na 99,9 %. Až pak zavedeme zpátky plný jízdní řád, tak budeme plnit grafikon jen na šedesát procent, protože právě to přidávání postrků/přípřeží u těch Renesancí** (a další nespecifikované grafikonové vlivy) **způsobuje zpoždění vlaků a nepřípoje, respektive rozvázání přípojů v Jihlavě a v Havlíčkově Brodě. Prostě ten jízdní řád, co si kraj prosadil, se nepovedl. A to není jen můj názor, to už je podložené i o vyjádření dopravních odborníků.“**

Zpoždění stále narůstají a proto se hledá viník. **„Prvně to byla Správa železnic** (SŽDC) **a její pracovníci, teď to jsou strojvedoucí Českých drah, že neumějí s vozy 841 jezdit, a hlavně je spojovat v určeném čase dvou minut,“** dodává Richard Cila.

A ještě jednu „drobnost“ má Richard Cila na jazyku: **„Takzvaný covidový jízdní řád končí až 28. 5. 2020, když i tady na Vysočině jdou děti 25. 5. do školy. Takže předpokládám, že někdo se na krajském úřadě probudí a uvědomí si, že když jdou školáci 25. 5. 2020 do školy, že by ty vlaky měly být zavedeny už dřív, ale zatím oficiálně na stránkách Kraje Vysočina nic takového nevisí,“** uzavírá Richard Cila.

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

KvětaVolkmannová: *„Vždycky mě bavilo závodit, a to nejen na sněhu.“*

Květa Volkmannová, povoláním vlakvedoucí Českých drah, žije na Vysočině, dětství a rané mládí ale prožila na Bruntálsku, kde také vychodila základní školu ve třídě se sportovním zaměřením. Následovalo železniční učiliště v Krnově a v Novém Městě na Moravě, tedy v místech s dobrými lyžařskými podmínkami. Však také mezi železničářskými sportovci je známá především jako vynikající lyžařka. Na mistrovství republiky železničářů, které každoročně

pořádá OSŽ v krkonošském Harrachově, se snad ještě nestalo, aby Květa nestála na stupních vítězů – obvykle na tom nejvyšším – prvním. Ale nejen lyžování ji baví, vztah má i k ostatním sportům – zimním i letním, ať již je to jízda na kole, běh, či plavání. **„Také jízda na koloběžce je bezva,“** dodává. **„Vždycky mě bavilo závodit, ať již na sněhu nebo na atletickém stadionu, v bazénu či na kole na silnici,“** svěřuje se.

Podle jejích dalších slov se sportováním přicházely i úspěchy v podobě medailí, diplomů a čestných uznání. Nejraději vzpomíná na lyžařská mistrovství železničářů, v živé paměti má také třeba lyžařský memoriál Jana Šrubaře na Pustevnách, kde v roce 2012 stanula dvakrát na nejvyšším stupni. Dnes už ale sportuje spíše pro radost, i když závodům se nevyhýbá. Je na ně už ale méně času – převládá starost o rodinu se třemi dětmi. **„S manželem, který pracuje také u Českých drah – jako strojvedoucí v Havlíčkově Brodě – máme dvě holčičky, sedmiletou Elenku a čtyřletou Květulku** (obě již také lyžují) **a jednoho chlapečka – Milánka, kterému je teprve osm měsíců.“** Všechny tři děti bylo možno s maminkou i tatínkem vidět letos v lednu na závodech OSŽ v areálu Vejsplachy v krkonošském Vrchlabí, kde se konaly běžecké závody na umělém sněhu.

V těchto dnech Květa oslavuje krásné kulaté narozeniny, které tráví na mateřské dovolené. Ke své práci se ale hodlá po jejím skončení vrátit. **„Zatím je ještě brzy, vzhledem k malým dětem, ale vrátit k jízdě bych se určitě chtěla, i když skloubit turnus s péčí o rodinu bude asi dost náročné,“** říká. **„Jako vlakvedoucí jsem jezdila docela ráda, ve vlaku se setkáte s mnoha lidmi, většinou milými a usměvavými, ale občas narazíte i na pěkného morousa, který dokáže někdy pokazit celý den. Ale s tím se musíme umět srovnat,“** odhaluje jednu ze stránek života vlakových čet.

A jak se vyrovnává se současnou situací, kdy celý svět zápasí s nebezpečným virem? **„Ze začátku to byla docela stresová záležitost, ale zdá se, že vše je na dobré cestě a bude to stále lepší,“** říká optimisticky. **„Velké poděkování patří všem, co pomáhají – především záchranným složkám, ale také všem lidem, kteří se starají o slabší a nemohoucí. Uznání a poděkování patří i těm, kteří šijí roušky, je zřejmé, že roušky nás zachránily od ještě horšího průběhu této epidemie,“** dodává.

K uklidnění pomáhá Květě Volkmannové kromě sportu i další koníček, kterým je včelaření. Věnuje se mu doma na zahradě a na louce u lesa kousek od domu. **„Včelaření jsem se začala věnovat poměrně nedávno** (na první mateřské dovolené) **a úplně jsem tomu propadla – je to dokonalý relax, když otevřete úl a cítíte tu vůni a energii, která ze včelek vyzařuje. A co teprve pak ta sladká odměna ve formě medu!“** přibližuje radost ze včelaření. Starost o rodinu pohlcuje Květě takřka všechen volný čas, ale když to jen trošku jde, vyrazí si ven zatrénovat. **„Nevím, jestli bych to nazvala trénink, ale když už mi to čas a děti dovolí, jdu si lehce zaběhat nebo se projet na kole,“** říká závěrem.

Miroslav Čáslavský

Budova kroměřížského nádraží při pohledu z bezbariérového nástupiště.

NAVŠTÍVILI JSME

Kroměříž

Nádražní budova železniční stanice Kroměříž je jednou ze sto šestnácti, které letos hodlá Správa železnic opravit. Poslední velké úpravy nádraží (pod taktovkou tehdejší SŽDC a s přispěním prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury) zde proběhly v roce 2009, kdy bylo za bezmála půl miliardy korun opraveno kolejiště, vybudováno nové nástupiště, zaveden moderní informační systém a dosavadní zabezpečovací zařízení bylo nahrazeno elektronickým (ESA). V souvislosti s tím byla zbourána obě stavědla na zhlavích stanice a stavbě nástupiště ve směru na Zborovice padla za oběť původní budova skladiště.

Stranou tehdy zůstala samotná budova nádraží, která v té době patřila Českým drahám a dílčí úpravou prošla v roce 2006. Po změně vlastníka tak na její zásadnější opravu dochází až v tomto roce. **„Ještě letos dojde k opravě budovy včetně nátěru fasády, k opravě střešní konstrukce včetně nové krytiny a opravě peronního přístřešku. Opravou projde také celý prostor vestibulu a sociálních zařízení pro cestující, která budou nyní přístupná z vestibulu,“** potvrzuje mluvčí Správy železnic Marek Illiaš.

Kromě vestibulu je plánovaná i oprava prostor současné restaurace. Ta je v současné době terčem kritiky cestujících. **„Já bych si tam nesednul. Navštěvuje ji pochybná společnost a sortiment jídel je rovněž nevyhovující,“** říká náhodný cestující. Jak potvrzuje Marek Illiaš, Správa železnic o tomto problému ví a bude ho řešit. **„Nový provozovatel vzejde z výběrového řízení, které je připravováno. Záměrem je nabídnout cestujícím služby na vyšší úrovni, než v současnosti,“** informuje mluvčí.

Při opravách nádraží v roce 2009 bylo uvažováno i se zbouráním tamního depa, na jehož místě měl vzniknout autobusový terminál. Tento záměr však nebyl naplněn, budova depa i s přilehlou točnou dále stojí, a v současné době je využívána sdružením Kroměřížská dráha, které zde otevřelo malé železniční muzeum. Kromě areálu točny jsou součástí muzea i přízemní prostory bývalé administrativní budovy v těsné sousedství depa. (Blíže o tomto muzeu článek na str. 4 tohoto čísla).

Železniční provoz byl v Kroměříži zahájen v roce 1880, kdy sem přijel první vlak z Hulína. Tím bylo město Kroměříž napojeno na trať Severní dráhy císaře Ferdinanda (Vídeň – Krakov). Původně měla „Ferdinandka“ vést přímo přes Kroměříž, od tohoto záměru však bylo upuštěno (k nelibosti olomouckého arcibiskupství, které mělo a dodnes má v Kroměříži svoji rezidenci).

V dalších letech byla trať Hulín – Kroměříž prodloužena z jedné strany do Valašského Meziříčí a z druhé strany do Kojetína. V roce 1881 byla postavena odbočná trať Kroměříž – Zborovice na popud zborovického cukrovaru.

Na trati Kojetín – Hulín provozují České dráhy soupravy RegioShark a regionovy, některé zajíždějí jako přímé vlaky z Kroměříže až do Zlína (resp. Vizovic) či do Valašského Meziříčí. Již dlouhá léta se uvažuje o elektrizaci celé tratě, v současné době však tato otázka není aktuální. Pokud se týká nákladní přepravy, disponuje kroměřížské nádraží třemi vlečkami – silo Navos, sladovna Soufflet a šrot Gebeshuber.

Město Kroměříž je po historické stránce známé jednáním Říšského sněmu v roce 1848, kdy sem bylo v důsledku revoluce přesunuto jednání tohoto sněmu z Vídně. Tamější arcibiskupský zámek, kde se jednání sněmu konalo, je obklopen překrásnou Podzámeckou zahradou, nalézající se jen pár kroků od kroměřížského nádraží za mostem přes řeku Moravu.

Miroslav Čáslavský

Interiér dopravní kanceláře, odkud se řídí provoz za pomoci systému ESA.

VŠIMLI JSME SI

● **ČESKÉ DRÁHY** nechystají v souvislosti s koronavirovou krizí žádné omezení plánovaných investic, týkajících se obnovy vozového parku. Příští rok by tak měly do provozu postupně nasadit vozidla, která se nyní aktuálně pro České dráhy vyrábějí. Jedná se o 31 elektrických a 5 netrakčních jednotek pro regiony a 50 zcela nových vozů pro dálkovou dopravu. Pokračuje také výběrové řízení na nákup až 180 nových vozů a příprava soutěže na nákup až 90 moderních elektrických lokomotiv.

● **PENDOLINO** a Jižní expresy obnovily k 15. 5. 2020 částečně provoz, na linkách R9, R16, R17 a R20 byla zrušena veškerá omezení. Postupné rušení epidemiologických opatření a návrat cestujících do vlaků znamená také postupný návrat k normálu na železnici.

● **OD PONDĚLÍ** 4. 5. 2020 pracovaly po celý týden na trati Dolní Bousov – Dětenice – odbočka Kamensko (– Kopidlno) traťové stroje společnosti Swietelsky, upravující geometrii kolejí. Pro obyvatele v okolí tratě, kde jinak vlaky pravidelně nejezdí, to bylo docela zpříjemnění všedních koronavirových dnů, z obyčejného podbíjení se totiž stala pro mnohé „diváky“ atrakce. **„Naše společnost aktuálně trať opravuje tak, aby zde v dohledné době mohlo začít testování technologií z produkce AŽD. A také opět umožníme spolku jezdit v sezóně po této trati,“** potvrdil Jiří Dlabaja, mediální poradce generálního ředitele AŽD. Připomeňme, že Klub přátel železnic Českého ráje zde vloni provozoval o sobotách a nedělích od 3. srpna do 7. září 2019 v trase Mladá Boleslav – Dolní Bousov – Jičín a zpět výletní historické vlaky, v sobotu 7. září, v rámci akce S lokálkou kolem Humprechtu 2019, zde vyjely i zvláštní vlaky vedené parní lokomotivou 310.0134.

● **V ŽST. JENEČ** jsou jako předposlední na trati Praha–Bubny – Chomutov fotogenická mechanická návěstidla či typická dřevem obložená stavědla nebo staniční osvětlení na fortelných dřevěných sloupech. Jsou to živoucí památky, jejichž život visí na vlásku. Na snímku Martina Kubíka z 24. dubna Sp 1572 opuští žst. Jeneč v 15.58 h směr Kladno–Ostrovec.

● **ŽELEZNIČNÍ MUZEUM** v bývalém depu v Lužné u Rakovníka o víkendu 16./17. 5. 2020 zatopilo pod kotlem téměř sto let staré parní lokomotivy přezdívané „Všudybylka“. V sobotu i v neděli tak zpestřily ukázky z provozu a péče o parní lokomotivu obvyklý program muzea. Muzeum je do konce června otevřeno denně od 9.30 do 15 hodin a o víkendech až do 17 hodin. Návštěvníci si tak mohou zpestřit zážitek z návštěvy muzea krátkým svezením ve vyhlídkových vozech tažených parní lokomotivou 354.195 „Všudybylka“. Od točny v muzeu budou vlaky odjíždět vždy v 11, 12, 13, 14 a v 15 hodin. V případě velkého zájmu se jízdy uskuteční ještě v časech 11.30 h, 12.30 h, 13.30 h a 14.30 h. Jízdenky na vyhlídkovou jízdu stojí 40 Kč na osobu, jejich prodej bude probíhat přímo ve vlaku.

ZE SVĚTA

Lotyšské železnice zastavily národní projekt elektrizace

Lotyšské železnice (LDŽ), státem vlastněný holding podniku LDŽ infrastruktura a nákladního dopravce LDŽ Cargo, se rozhodly zastavit projekt elektrizace své sítě s rozchodem tratí 1520 mm z důvodu prudkého poklesu nákladní přepravy. Od prvního pololetí roku 2019 se dopravce LDŽ Cargo potýká s propadem objemu nákladní přepravy, který pokračuje i v roce 2020. Nákladní přeprava se loni snížila o 15,8 % v porovnání s rokem 2018, který byl pro dopravce nejlepším od roku 2015. V prvních dvou měsících roku 2020 se objem nákladní přepravy propadl dokonce o 52 % ve srovnání se stejným obdobím roku 2019.

Vzhledem k tomu, že nákladní doprava ze svých zisků financuje jak infrastrukturu (v rámci holdingu LDŽ), tak přes dividendu státu i objednávku železniční osobní dopravy u institucionálně odděleného státního dopravce „Pasažieru vilciens“, zastavil holding LDŽ investiční projekty včetně těch spolufinancovaných ze strukturálních fondů EU.

„Investiční projekty byly plánované a připravené v době, kdy jsme přepravovali 45 až 55 mil. tun nákladu ročně,“ říká Maris Kleinbergs, předseda představenstva holdingu LDŽ. **„Nyní se situace podstatně změnila a propad nákladní přepravy si vyžaduje revizi investičních projektů.“** LDŽ se obává, že s poklesem nákladní dopravy neufinancuje budoucí údržbu elektrizované železnice bez vládních subvencí.

„V současnosti LDŽ aktivně pracuje nejen na revizi technologických procesů, zvýšení efektivity a redukci nákladů, ale zaměřuje se i na vývoj nového obchodního modelu a rozšíření cílových trhů pro nákladní dopravu a diverzifikaci segmentů nákladní dopravy,“ říká Kleinbergs.

Z railjournal.com zpracoval **–rš–**

Odpor proti ETCS úrovně 2 ve Švédsku

Švédský správce infrastruktury (Trafikverket) posunuje zavedení výhradního provozu pod ETCS (Evropský vlakový zabezpečovací systém) v úrovni 2 na stávající síti nejméně o 2 roky. Vybavování tratí začne dle plánu v roce 2023, ale spuštění se posune nejméně o 2 roky na rok 2029. To se týká obou hlavních tratí Stockholm – Malmö a Trelleborg – Kornsjö přes Malmö a Göteborg.

Rozhodnutí o zavedení výhradního provozu pod ETCS úrovně 2 narazilo na odpor nákladních a regionálních osobních dopravců, neboť nákladné vybavení vozidel mobilními jednotkami musí sami zaplatit.

Dopravců vzniklo v rámci liberalizace velké množství a osobní dopravci jsou mnohdy spolufinancováni samosprávou. Je tak ohrožena i existence místních tratí. V nákladní dopravě se kromě toho používá spousta lokomotiv ze 70. let, kde by se zabudování zařízení pro provoz pod ETCS nevyplatilo. Řada nákladních vlaků s dieselelektrickými lokomotivami v čele využívá třeba jen část zmíněných hlavních tratí, což by tyto dopravce také ohrozilo. Trafikverket má tedy dát dopravcům více času na dovybavení stávajících či pořízení nových vozidel.

Ve Švédsku jsou již některé úseky vybaveny pro provoz ETCS v úrovni 2. To vedlo např. u „Botniabahn“ k tomu, že mnohé nákladní vlaky se této nové trati vyhýbají a místo toho dále používají přetíženou, severněji položenou, stávající trať, kde je možné jet pouze se stávajícím zabezpečovacím systémem.

Z Eisenbahn Österreich 3/2020 přeložil

Martin Hájek

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 21 – 22. 5. 1995

Mzdy v železničním provozu a také třeba platy mistrů a vychovatelů v železničních učilištích – tento evergreen dostal své místo i v několika článcích Obzoru č. 21. Ve zprávě z tiskové konference generálního ředitele ČD Emanuela Šípa je jasně řečeno, že mzdové navýšení na Českých drahách bude možné, ovšem za cenu úspory pracovníků. Nejvyšší představitelé ČD uvedli, že podle jejich názoru jsou mzdové požadavky, prezentované odbory, přehnané. Generální ředitel v této otázce odmítl ustoupit, přestože připustil, že v polovině června hrozí stávka, která by mohla České dráhy těžce poškodit.

V čísle byl uveřejněn mimo jiné článek **„Dvacet jeden měsíc po privatizaci“**, který shrnul hlavní změny, které nastaly po přeměně Železničních opraven a strojíren v Ostravě na akciovou společnost. Kromě ztráty jízdních výhod to znamenalo i jiný styl práce – dřívější automatický přísun vozů do opraven byl nahrazen nutností hledání zákazníka.

Obzor č. 22 – 29. 5. 1995

„Konference nanečisto“ je název zpravodajství z Oblastní rady odvětvových sekcí (OROS) Olomouc, která byla rozšířena o účast delegátů, zvolených na blížící se českotřebovskou konferenci. Hlavním účelem zasedání bylo rozříkat si hlavní problémy, týkající se např. struktury, personálního obsazení hlavních funkcí v OSŽ, hospodaření, či způsobu prosazování odborářských požadavků.

A protože se blížila i volba předsedy OSŽ, byli na první straně Obzoru představeni i tři kandidáti: Miroslav Kapoun, Jaromír Dušek a Jiří Kratochvíl.

Celé dvě strany byly v tomto osmistránkovém čísle Obzoru věnovány názorům čtenářů. V příspěvcích se často objevovala ostrá kritika vedení Českých drah, podceňování úlohy železnice jako důležité součásti dopravního systému, podceňování práce zvláště provozních zaměstnanců, kritika bezhlavé privatizace či rozprodeje takzvaných nerentabilních železničních tratí víceméně za zůstatkovou cenu. **„Jsme svědky řady organizačních opatření s nejasnými efekty, které se projeví hlavně zvýšenou potřebou koordinačních činností. Méně známé je, že by se hledaly a uplatňovaly nové formy zatraktivnění a racionalizace železniční přepravy či rozšiřovaly již známé jako například kontejnerizace apod.„,** uvádí v článku s názvem „Likvidace železnice„ jeden z přispěvatelů, Ing. Jaroslav Kincl.

–zs–

Onemocnění COVID–19 a pracovní úraz

V současné době se stále objevují a množí dotazy na to, zda se onemocnění COVID–19 posuzuje jako pracovní úraz. Podle mého názoru se však o pracovní úraz jednat nebude. Při posuzování, zda se jedná o pracovní úraz, vycházíme z definice pracovního úrazu, která je uvedena v zákoně č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Podle ustanovení § 271 k) je pracovním úrazem poškození zdraví nebo smrt zaměstnance, došlo-li k nim nezávisle na jeho vůli krátkodobým, náhlým a násilným působením zevních vlivů při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s nimi. Onemocnění tuto definici nesplňuje, a proto jej nelze považovat za pracovní úraz. V současné době se nejedná ani o nemoc z povolání, neboť by tato nemoc musela být uvedena v nařízení vlády č. 290/1995 Sb., kterým se stanoví seznam nemocí z povolání. Objevují se však odborné názory, že by toto onemocnění mělo být zařazeno do seznamu nemocí z povolání.

Na druhou stranu je však nutno připomenout, že některé podobné epidemie jsme již tady měli (SARS, MERS apod.), a tyto také nebyly za nemoci vzniklé v souvislosti s výkonem práce považovány. Je však třeba říci, že jako nemoc z povolání se odškodňuje i nemoc, která vznikla před jejím zařazením do seznamu nemocí z povolání, a to až tři roky před jejím zařazením.

Světová zdravotnická organizace i některé odborné společnosti, například Společnost pracovního lékařství ČLS JEP, vydávají odborná stanoviska, která však nejsou právně závazná, a usilují o to, aby se onemocnění COVID–19 považovalo za nemoc z povolání při splnění určitých podmínek. Domnívám se, že pokud nedojde k výslovnému zařazení tohoto onemocnění mezi nemoci z povolání, můžeme očekávat řadu soudních projednávání ohledně odškodnění.

Nezbývá než počkat, jak se situace v této oblasti vyvine a zda bude tato nemoc zařazena do seznamu nemocí z povolání, nebo se bude posuzovat podle současného seznamu jako nemoc z povolání přenosná (kapitola V, položka 1, případně položka 3 seznamu).

Objevil se i názor, že by se uvedené onemocnění snad mohlo posuzovat jako onemocnění, vzniklé v souvislosti s výkonem práce ve smyslu ustanovení § 265 Zákoníku práce, podle kterého je zaměstnavatel povinen nahradit zaměstnanci škodu, která mu vznikla při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním porušením právních povinností nebo úmyslným jednáním proti dobrým mravům.

Zde však důkazní břemeno spočívá na postiženém a jde o to, že by sám postižený například musel jednoznačně prokázat, kdo a kdy jej nakazil, a také to, že onemocnění vzniklo při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s ním. To je však velmi problematické i například k délce inkubační doby této nemoci.

JUDr. Petr Kožmín, LL.M.,
vedoucí oddělení BOZP

PORADNA BOZP

Klima je prima

Možná budu předbíhat v čase, ale počasí je vrtkavé a jeden letní den (max. teplota dosáhne nebo překročí 25 °C) byl už na spadnutí. V tu chvíli, kdy jich přibude a budou jich celé šňůry, jako slušně dlouhých korálků, bude už pozdě hledat nějaké informace.

Klima neboli podnebí je slovo odvozené ze slova klimein (ve starořečtině nakláním = původně náklon Země). Podnebí se popisuje pomocí klimatických prvků, což jsou statistiky odvozené z prvků meteorologických (např. teplota vzduchu a průměrné úhrny srážek), ale nás bude zajímat klima uvnitř budov a dopravních prostředků, jehož úpravy dosahujeme pomocí tzv. klimatizace. Její hlavní funkcí je snížení či zvýšení teploty, příp. u nových zařízení i vlhkosti, na rozdíl od vzduchotechniky, jejíž hlavní funkcí je výměna vzduchu.

Z hlediska BOZP však základní požadavky budou obdobné. Začneme zákonem č. 262/2006 Sb., zákoník práce, § 102, kde je zaměstnavateli uložena povinnost vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a nařízením vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, a které podmínky pracovního prostředí konkretizuje např. v § 41 – § 42. Podle nich má být mj. zajištěna dostatečná výměna vzduchu přirozeným, nuceným nebo kombinovaným větráním a množství vyměňovaného vzduchu se určuje s ohledem na vykonávanou práci a její fyzickou náročnost.

Konkrétně o teplotách vzduchu se pak dozvíme v příloze č. 1 k tomuto nařízení, části A. Pokud nevyhovují teploty na pracovišti v letních měsících požadavkům legislativy a nepomůže ani zastínění oken či ventilátory a ochlazovače všeho druhu, zaměstnavatel by měl tuto situaci řešit právě instalací klimatizace, zejména pokud se jedná o pracoviště s požadovanou vysokou kvalitou prostředí, na nichž je vykonávaná práce náročná na pozornost a soustředění (např. dispečerská pracoviště, velíny, operační střediska HZS). Pomoci tomu můžeme zavedením statistického měření (např. 2x denně po dobu 1 měsíce), které ZO OSŽ zaměstnavateli na pravidelných jednáních předloží nebo požadavkem na řešení situace vzneseným (a daným do zápisu) na prověrkách BOZP.

Pokud už klimatizaci máme, tak je nutná její pravidelná údržba právě tak, jak je určeno (jak jinak) legislativou a návodem výrobce, protože špatnou údržbou klimatizačních zařízení může dojít k přemnožení a rozšíření plísní a chorobopolodných mikroorganismů – Legionelly (původce legionářské nemoci).

Ostatní problémy, jako vysychání a pálení očí, bolesti hlavy, nachlazení apod. jsou údajně způsobovány spíše nastavením nízkých teplot proti vnějšímu prostředí a vysokou cirkulací vzduchu nebo jeho nízkou vlhkostí (odborníci doporučují hodnotu mezi 40 a 50 %). Vždy záleží na konkrétním typu klimatizační jednotky a její míry znečištění. To je dané prostředím, ve kterém je klimatizace umístěna a dobou, po kterou je zařízení v činnosti.

Nesmíme opomenout ani výše zmiňovaný návod výrobce, kde je uveden požadavek na pravidelný servis odborníky, který musí být proveden minimálně 1x ročně dle požadavku zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, § 4, kde je mj. uvedeno, že zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení, dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci vhodné pro práci, při které budou používány, a stroje, technická zařízení, dopravní prostředky a nářadí musí být pravidelně a řádně udržovány, kontrolovány a revidovány a následně dle nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí, § 4 (2), kde je četnost kontroly přímo stanovena – musí být prováděna nejméně jednou za 12 měsíců v rozsahu stanoveném místním provozním bezpečnostním předpisem (s ohledem na návod výrobce).

Čištěním filtrů klimatizace může být pověřen i zaměstnanec zaměstnavatele, seznámený s návodem, případně proškolený servisní organizací. Odborníky je doporučeno je provádět minimálně 2 – 4x ročně (v závislosti na umístění a vyhodnocení rizik zaměstnavatele).

Klima je prima. Pomáhá nám soustředit se na práci, zůstat v dobré kondici a cítit se na pracovišti příjemně. Neměla by se tedy stát součástí sporu mezi ZO OSŽ a zaměstnavatelem, ale měla by z nich udělat spojence. Zdravé pracoviště je přece nejen cílem nás všech a zároveň také místem, kde trávíme tolik času, že si nějaké to pohodlíčko zasloužíme.

Dana Žáková,
svazová inspektorka BOZP OSŽ-Ú

NÁZORY

Vše zbořit, nevlastnit nic, co se musí spravovat, toť cílem dobré správy!

Jsem nemile překvapen postojem Správy železnic ke svému nemovitému majetku. Každý správný hospodář, jak se ráda Správa železnic nazývá, by měl rád své nemovitosti pronajaté a to nikoli za tržní nájemné, ale za nájemné v té které oblasti obvyklé, a navíc je-li Správa železnic státní organizace měla by mít sociální cítění s občany, nikoli cítění nadnárodních majitelů, kteří zdražují například na Vinohradech byty skokově o šest tisíc (!) za byt za měsíc, jak se stalo jedné naší 87leté známé. Jsem spolumajitel nemovitostí a v našich domech máme nájemné oboustranně přijatelné, možná nejlevnější v Praze. Pakliže nájemníky vidí někdo, který má stotisícový plat, holt se k nim chová podle sebe. Pakliže někdo nechce mít problém s nemovitostí, která mu navíc osobně nepatří, tak ji prostě zboří, vždyť o co jde, že.

Tak se zboří všechny nádražní budovy nejen na trati Rakovník – Mladotice podle tohoto mustru. Je zcela jedno, že třeba v Kožlanech je muzeum našeho druhého prezidenta Dr. Edvarda Beneše, který z kožlanského nádražíčka jezdil a tak ho zboří „dobrá správa,“ ač o budovu před pár lety mělo zájem město. Stejně tak se zboří třípatrová budova nádraží v Kralovicích u Rakovníka či pohledná budova nádraží s vodárnou v Zavidově. Prý se má zbořit i obydlené nádraží v Lubné. Pouze snad třípatrová budova v Čisté vydrží, protože o ni má město i přes házení klacků ještě zájem, ale to se může brzy změnit. Nebude se bořit pouze nádraží v Trojanech, patrně proto, a je to dobře , že leží v lese a koleje na trati Kralovice – Mladotice jsou od roku 1997 rozkradeny, kdy poslední vláda Klausovy ODS řekla ne regionálním tratím a nikdo rozhodnutí nerevokoval, ač je Klaus s celou squadrou dávno v politické penzi.

Stejně tak mě překvapuje přesunutí zastávky (dříve nz. i výdejna jízdenek) v Osově (na trati Zadní Třebaň–Lochovice), tím se zničí i genius loci původní budovy. Ono to již v Osově začalo vytržením manipulační koleje (ač je v Osově poblíž zastávky firma co vyrábí bazény nebo rozsáhlé lesy pohoří Hřebeny (Brdy)a mohla by případně využít železnici). Dříve bylo v Osově i sídlo traťovky a motorového vozíku. Prostě vše souvisí se vším, jak řekl jeden klasik a měl pravdu.

Martin Kubík

Správě železnic je zcela jedno, že budova nádraží dopravny D3 Kralovice je obležena nejen při železničních akcích příznivci železnice a turisty, tak ji prostě zboří, aby místo ztratilo fotogenické opodstatnění. Stav 7. 9. 2019 s vlakem KZC T 478.1006. Tuto Zamračenou pamatuji, když ještě jezdila turnusově na Dobříš.

Reakce Správy železnic

Správa železnic, státní organizace při pronajímání svých nemovitostí postupuje vždy v souladu s platnou legislativou, kdy v současné době koronavirové epidemie nenavyšuje nájemné u bytů, umožňuje splátkové kalendáře se splatností do konce roku 2020 a nevypovídá nájemní smlouvy z důvodu neplacení nájemného po dobu platnosti krizových opatření. Není tedy zcela zřejmé, proč autor příspěvku v této souvislosti Správu železnic zmiňuje.

Správa železnic postupně rekonstruuje a opravuje výpravní budovy, jejichž majitelem se stala v polovině roku 2016. V roce 2020 se obnova bude týkat 116 nádražních budov za více než 1,7 miliardy korun. Rekonstrukce dalších 55 objektů je v přípravě.

V roce 2019 Správa železnic otevřela opravené nádražní budovy v Sokolově, Kolíně, Nelahozevsi a tři objekty na Posázavském Pacifiku.

Zároveň začaly rekonstrukce většího rozsahu, například fasády Fantovy budovy pražského hlavního nádraží nebo v Havířově a ve Strakonicích. Správa železnic pokročila v přípravě veřejností velmi očekávané opravy rozsáhlých historických objektů nádraží v Českých Budějovicích, Plzni nebo Pardubicích.

Přehled vybraných rekonstrukcí a oprav výpravních budov

Zahájení 2020:

České Budějovice, Plzeň hl. n., Pardubice hl. n., Tábor, Písek, Beroun, Veselí nad Lužnicí, Kroměříž, Olomouc–Řepčín, Branná, Ostružná, Hlubočky–Mariánské Údolí, Litvínov, Mikulášovice, Kadaň, Úpořiny, Chřibská, Ostrov nad Ohří, Nejdek, Podbořany, Stráž nad Ohří, Jemnice, Velké Meziříčí, Nové Strašecí, Lysá nad Labem, Votice, Zbečno, Loděnice, Otvovice, Kralupy nad Vltavou předměstí, Horažďovice, Protivín, Sušice, Nýrsko, Kolinec, Blovice, Kardašova Řečice, Sepekov, Ševětín, Žihle, Holice, Mnichovo Hradiště, Malé Svatoňovice, Vracov, Blovice nad Svitavou, Ivanovice na Hané, Zaječí.

Právě probíhající rekonstrukce a opravy:

Praha hl. n. (fasáda Fantovy budovy), Brantice, Frenštát pod Radhoštěm, Havířov, Hradec Králové hl. n., Křižanov, Lhotka nad Bečvou, Moravské Bránice, Nedvědice, Nový Bydžov, Přerov, Semily, Staré Město u Uherského Hradiště, Strakonice, Šternberk, Hanušovice, Sklené nad Oslavou, Jedlová, Rumburk, Tršnice, Bohušovice nad Ohří, Třebíč, Most (1. etapa – střecha).

Nádražní budovy, které již prošly obnovou:

Český Krumlov, Karlštejn, Kuřim, Kutná Hora město, Lipník nad Bečvou, Náchod, Návsí, Poběžovice, Příbram, Přibyslav, Sokolov, Turnov, Kolín, Kácov, Ledečko, Zruč nad Sázavou, Břeclav, Nová Role, Dobronín, Nelahozeves, Postoloprty, Kynšperk nad Ohří, Nelahozeves zámek, Domažlice město, Frýdek–Místek, Krnov, Křivoklát, Litoměřice horní nádraží, Litoměřice město, Plasy, Tanvald zastávka, Majdalena.

Z výše uvedeného výčtu je zřejmé, že Správa železnic ke správě nádražních budov přistupuje zodpovědně.

Radka Pistoriusová

SŽ(DC): Hlavně bořit, dobře postavit už je problém

Příkladem nekoncepčního vynakládání finančních prostředků SŽ(DC) je nevhodně provedená oprava propustku na trati 210 v úseku Měchenice – Klínec. K němu přilehlý přejezd P5768 v chatové kolonii nesplňuje žádné normy, protože zde kdysi vznikl za podivných okolností legalizací improvizovaného přechodu. Traťová rychlost je tak v přilehlém úseku snížena na pouhých 10 km/h v obou směrech, tzn. vlaky zde téměř zastavují a zejména na podzim mají ve směru do stoupání problémy s opětovným rozjezdem. Přejezd měl být dle projektu z roku 2015 přeložen z kolmého křížení na šikmé a osazen PZS, aby vyhověl normě (umístění výstražníku vpravo a možnost přejetí bez nutnosti couvat za přejezdem či k němu) a vlaky mohly jezdit běžnou traťovou rychlostí, ale ani na to bohužel dosud nedošlo.

V mezidobí jsem na SŽ(DC) opakovaně vznesl návrh na úpravu propustku tak, aby mohl sloužit jako podjezd místo problematického přejezdu, pozemky pro vedení přeložky cesty patří obci Měchenice. SŽ(DC) však věc pojalo po svém a propustek rekonstruovala na rozměry šířka pouze 2 m a výška pouze 1,8 m, rohy použitých prefabrikátů jsou navíc vždy o 0,1 m zkosené, takže šířka v dolní části činí pouhých 1,6 m, což je i pro rozchod běžného osobního vozidla příliš úzké. Po vložení roštu nad dolní zkosenou část pro oddělení příležitostně tekoucí stružky od vozovky by sice bylo možné využít šířku 2 m, ale na úkor výšky (pak pouze 1,7 m). Běžné osobní vozidlo by zde se sklopenými zrcátky a nejvyšší opatrností možná nakonec pomalu i projelo, kdyby byl propustek situován šikmo k trati, nikoli kolmo, což by umožnilo příznivější nájezd z přeložky cesty u Bojovského potoka.

Nedaleký podjezd o několik metrů výše po trati na nyní téměř neprovozované cestě má přitom rozměry šířka 5 m a výška 3 m a byl dle historických pramenů dříve pro příjezd do zmíněné osady využíván, jezdilo se k němu tehdy ještě neregulovaným korytem potoka, což je v tomto údolí dodnes běžné, bez vjetí do vody se sem ani dnes autem stejně dojet nedá.

Ne vždy je náhrada úrovňového křížení mimoúrovňovým nepřiměřeně nákladná, zvlášť když je trať vedena po náspu, často stačí se nad místní situací trochu zamyslet a provést rekonstrukci předvídavě. SŽ(DC) na to dokonce má stanoven postup při kontrole přejezdů, dle kterého se prověřuje, zda v blízkosti přejezdu neexistuje alternativní mimoúrovňové křížení, nicméně ho příliš nevyužívá a jen tvrdí, že se přejezdy rušit nedaří.

I další přejezd s podobně nízkou hodnotou traťové rychlosti, P5769, situovaný přímo v obci u žst. Měchenice, by bylo možné nahradit přeložkou cesty k sousednímu P5770 s PZS či vybudovat PZS i na něm dle projektu. Je zcela proti běžné logice, když SŽDC v roce 2016 nechala ostatní přejezdy se sníženou rychlostí na trati osadit PZS, ale tyto dva nejhorší ponechala v původním stavu. Zbytečně tak zpomalují provoz na celém úseku z Měchenic na Dobříš a znehodnocují ostatní realizované investice do trati.

Zato „investovat“ do nežádoucího boření evidentně problém není. Během stejné výluky, kdy se budoval tento nepovedený propustek, šel zcela zbytečně k zemi autentický drážní domek z doby vzniku dráhy na zastávce Bojov, a to i přesto, že o jeho koupi či pronájem byl z řad občanů i okolních obcí zájem. Místo po něm je prázdné a ztratilo tzv. genius loci. Lampa na nástupišti poškozená demoličním bagrem není dosud opravena.

Štěpán Hálek

Stanovisko Správy železnic

Přejezd P5768 v km 26,78 je zabezpečený výstražnými kříži a doplněný značkou STOP. Vede do části chatové oblasti, kde se nachází cca 20 stavení. Rychlost přes přejezd drážního vozidla je omezena na 10 km/h z obou stran z důvodu nedostatečných rozhledových poměrů. Tím jsou všechny bezpečnostní předpisy a normy dodrženy. Propustek v km 26,707 byl opraven z důvodu nevyhovujícího stavu. K možnosti, kterou pan Hálek zmiňuje, existují vydané dokumenty směrnice SM 86 a také Pokyn PO–15/2019–GŘ. Ty problematiku rušení a případné nahrazování železničních přejezdů řeší. Vždy se však musí jednat o racionální a přiměřený projekt, co se týká vynaložených prostředků, který by odpovídal lokalitě. V této lokalitě by to znamenalo vybudování železničního mostu, které je velmi nákladné.

Zmíněný přejezd ani vedlejší P5769 nebyly osazeny PZS z důvodu určení jiných priorit na vybudování PZS. Takových přejezdů jsou na síti Správy železnic stovky a vzhledem k jejich počtu jsou řešeny postupně dle priorit. V současném prostorovém uspořádání navíc není možné je vybavit PZS dle platné legislativy. K demolici budovy Bojov č.p. 80 došlo z důvodu stavu a nevyužitelnosti objektu. Souhlasné stanovisko všech dotčených institucí potřebné k demolici bylo vydáno včetně stanoviska obce. Lampa na nástupišti bude opravena.

Nela Friebová, DiS.,
tisková mluvčí, Správa železnic, s. o.

Kdy se otevřou půjčovny kol ČD?

Prosím o urychlení otevření půjčoven kol na nádražích. Moc děkuji. Prosím o sdělení důvodu, proč nejsou teď stále ještě otevřeny a tak utíkají Českým drahám tržby, konkurence má půjčovny otevřené, obchody s koly a opravny kol jsou víc než týden otevřené.

Petr Rádl

Odpověď Českých drah

Půjčovny kol ČD Bike zatím v květnu zůstanou uzavřené a očekáváme, že budou znovu otevřeny v průběhu června (podle aktuálního vývoje situace kolem COVID–19). Dočasné přerušení provozu půjčoven souvisí se zájmem o cestování, který je kvůli omezením v dopravě nyní výrazně nižší. V letošním roce počítáme s celkem 75 cyklopůjčovnami po celé republice (z toho ve 14 bude možné vypůjčit kolo po předchozí objednávce). V souvislosti s opatřeními proti šíření koronaviru zatím ještě není v provozu většina cykloturistických spojů. Zatím tak ještě nejezdí vlaky Cyklo Brdy, Cyklohráček nebo Český ráj. O termínu zprovoznění těchto spojů jednáme s objednateli dopravy. Netýká se to jen vlaků kolem hlavního města, ale i vlaků v jiných regionech ČR. Zatím jsme od 1. května zprovoznili přímé turistické vlaky z Prahy do horního Posázaví: Os 9211 (Praha hl. n. 08.22 h – Ledeč n. S. 11.35 h), Os 9216 „Posázaví“ (Ledeč n. S. 14.33 h – Praha hl. n. 17.35 h) a Sp 1598 „Želivka“ (Zruč n. S. 16.04 h – Praha hl. n. 18.36 h).

Vanda Rajnochová,
tisková mluvčí ČD

Příspěvky otištěné v této rubrice se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.

Tři kříže na vrcholu Kalvárie připomínají dle legendy tři nešťastné panny, které se vrhly se skály dolů.

Podél kolejí k Bráně Čech

Brána Čech (Porta Bohemica) je zhruba 4 km dlouhé údolí Labe, sevřené příkrými svahy mezi Velkými Žernoseky a Libochovany. Řeka se zde za dlouhá staletí zařízla až 140 metrů hluboko do starých hornin. Zdejší krásu můžeme obdivovat i z oken vlaku. Od 1. 10. 1850 vedou po levém břehu Labe koleje, které vybudovala společnost Severní státní dráhy pražsko–drážďanské. Toho dne totiž uvedená společnost zprovoznila traťový úsek z Lovosic do Ústí nad Labem (dnes trať č. 090). Na pravém břehu řeky se ozval hvizd píšťaly parní lokomotivy prvně dne 1. 1. 1874, kdy společnost Rakouské severozápadní dráhy uvedla do provozu koleje, spojující Lysou nad Labem s Ústím nad Labem-Střekov (dnes trať č. 072).

Pozornému cestujícímu neujdou tři kříže, které se tyčí na vrcholu Kalvárie (Tříkřížový vrch 239 m) na pravém břehu řeky na samém jižním okraji Brány Čech. Dle jedné z legend je to památka na tři panny, které se zde z nešťastné lásky vrhly ze skály dolů. A právě z vrcholu Kalvárie je nejlepší možnost pozorovat „průtočnost“ na kolejích na obou březích řeky, včetně komunikace I/30. Vystoupat na Kalvárii je nejhezčí právě nyní, kdy na jejím vrcholu kvetou šeříky.

Z vrcholu Kalvárie je možno sledovat „průtočnost“ na kolejích po obou březích řeky i na silnici č. I/30.

Ve směru od Ústí nad Labem-Střekova (Litoměřic) se sem nejlépe dostaneme, vystoupíme-li na zastávce Libochovany, odkud nás na vrchol dovede žlutá turistická značka. Ten, kdo přijede vlakem po druhém břehu od Ústí hl. n. (Lovosic), vystoupí na zastávce Malé Žernoseky a přívozem (nutno na netu zjistit provozní dobu) se nechá převézt na druhý břeh do Velkých Žernosek. Od přívozu se poté vydáme ke Kalvárii po zelené turistické značce. Po zdolání kopce se už jen můžeme kochat těmi výhledy. **„To jsou panoramata, to je žrádlo,“** řečeno slovy „klasika“. Kopečky Českého středohoří máme odsud jako na dlani. Lovoš (570 m), Milešovku (837 m), Kletečnou (706 m) a v dálce se rovněž rýsuje silueta hradu Házmburk (418 m).

Po dostatečném nabažení se výhledy můžeme odsud pokračovat dále po zelené značce až k nedaleké (cca 2,5 km) zřícenině hradu Kamýk (301 m). Za „normální“ situace je zde možnost se občerstvit a posilnit ve zdejší útulné hospůdce. Zdatní turisté se mohou vydat z Kamýku dále na vrchol Plešivce (509,3 m), či opačným směrem, kdy nás modrá turistická značka dovede mezi ovocnými sady do Velkých Žernosek.

Znalcům snad není třeba připomínat, že jsme v krajině vinné révy. Ve Velkých Žernosekách je možnost se posilnit v kiosku u přívozu (otevřeno, stav dne 2. 5.) a poté se vydat buď na nádraží Velké Žerноseky (cca 2 km), nebo se opět nechat převézt přívozem (20 Kč/os.) do Malých Žernosek. Příjemnou procházku nabízí možnost vydat se odsud Oparenským údolím kolem zříceniny Oparno do Chotiměři. Zde staví autobusy NAD Radejčín (Teplice) – Lovosice.

Vše záleží jen na nás. Tak pěkný výlet, vážení. **A. K. Kýzl**

Lanovka na Ještěd zahájila provoz

Na vrchol Ještědu začala v pátek 8. 5. v 8 hodin po dvouměsíční nařízené pauze v důsledku pandemie COVID–19 opět jezdit kabinová lanovka Českých drah. Kvůli nucenému snížení kapacity kabiny na cca čtvrtinu (pro zajištění většího rozestupu mezi cestujícími) jezdí častěji, než je uvedeno v jízdním řádu.

Například v pátek 8. 5. měla za dopoledne 17 jízd, za den jich přitom obvykle bývá 22. **„Přepravní kapacita bude navýšena tak, že bude provoz zajištěn v rámci možností průběžně. Zájemce o cestu lanovkou na Ještěd prosíme o trpělivost a shovívavost při čekání na přepravu,“** uvedla mluvčí Českých drah Vanda Rajnochová v tiskové informaci.

Lanová dráha Horní Hanychov – Ještěd bude v provozu od 8 do 19 h se dvěma přestávkami (od 12 h do 12.40 h a od 15.05 h do 15.25 h). Každé pondělí, kdy je prováděna údržba lanové dráhy, bude provoz zahájen ve 14 h (v případě dokončení prací dříve bude lanovka jezdit od 13 h). Jednosměrné obyčejné jízdné je 99 Kč, děti od 6 do 15 let platí 49 Kč. Provoz lanové dráhy na Ještěd se zastavil na téměř osm týdnů od pondělí 16. března 2020. Poslední dva týdny této odstávky ale probíhala pravidelná jarní revize. **Michael Mareš**

s využitím tiskové zprávy Českých drah

Konečně začaly jezdit „rekreáky“ do Horního Posázaví

O prvním víkendu v květnu byl obnoven provoz přímých vlaků z Prahy do horního Posázaví. Důvod, proč začaly jezdit přímé vlaky z Prahy na trať 212 Čerčany – Světlá nad Sázavou až v květnu, je všeobecně známý – zákeřný koronavirus a s ním spojená bezpečnostní vládní opatření. První víkend v květnu se na osobním vlaku 9211 „Posázaví“ na čele čtyř vozů řady Bdmtee představil pražský „Brejlovec“ 754.051–1. Druhou mašinou, která zasáhla do provozu na trati 212, byl „Brejlovec“ 754.045. Příznivci železnice a cestující veřejnost po uvolňování opatření proti pandemii přivítali nasazení klasických souprav na trati 212 s radostí. Doufám, že se pandemie bude vyvíjet pozitivně a že se brzy na všechny různé směry, nejen do Posázaví, rozjedou i nostalgické a výletní vlaky.

Vít Mareš

Osobní vlak 9211 „Posázaví“ projíždí po trati 212 mezi zastávkou Zlenice a stanicí Hvězdonice kolem zbytků zříceniny městečka Odranec.

Moudrost pro tento den

„Čas léčí rány, které nelze vyléčit rozumem.“ ***Lucius Annaeus Seneca**, římský filozof (4 př. n. l. - 65 n. l.)*

Rozloučení

Ve středu 6. května proběhlo v Malé obřadní síni krematoria v Praze Strašnicích rozloučení se zesnulým doc. Ing. Antonínem Peltrámem CSc.

Obřadu se, navzdory současné nelehké době, zúčastnilo přes pět desítek osob. Převážně z řad jeho bývalých spolupracovníků, jak z oblasti železniční dopravy, tak akademické obce, na jejíž půdě dlouhá léta působil. Mezi smutečními věnci byl rovněž věnec od prezidenta republiky Miloše Zemana, v jehož vládě v letech 1988 – 2000 doc. Peltrám vykonával funkci ministra dopravy. **Miroslav Zikmund**

150 let železnice v Nymburce

Sto padesát let železnice v Nymburce je atraktivním tématem stejnojmenné knihy nymburského spisovatele Jana Řehounka. Je zároveň jeho jubilejní padesátou vydanou knihou. Kniha má víc než 140 stran a obsahuje 140 unikátních dokumentárních fotografií. Ve dvaceti kapitolách se věnuje nejen historii Severozápadní dráhy, ale i všemu, co vytvářelo neopakovatelnou atmosféru železničářského Nymburka. **-r-**

Výběrové řízení - inspektor BOZP

OSŽ-ústředí vyhlašuje výběrové řízení na obsazení pozice svazového inspektora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro oblast Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina s předpokládaným nástupem 1. 9. 2020.

Písemné přihlášky doplněné strukturovaným životopisem, ověřenými kopiemi dokladů o vzdělání a výpisem z trestního rejstříku je nutno zaslat nejpozději do 30. 6. na adresu:

Odd. BOZP, JUDr. Petr Kožmín, LL. M., Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Bližší informace o požadavcích najdete na www.osz.org, příp. na tel. 972 241 904 nebo 724 243 141. **-red-**

Ústřední technická knihovna ČD

15. dubna jsem v Kralupech nad Vltavou navštívil ruinu bývalého depa, které ve střední části obývají bezdomovci, novější budova, generálně rekonstruovaná, je nyní Ústřední technickou knihovnou ČD, a. s. Přístup do knihovny pro občany, co nemají povolen vstup do kolejiště, je Poděbradovou ulicí.

Ústřední technickou knihovnu pamatuji ještě v 80. letech v Hybernské ulici, naposledy byla umístěna v Nákladovém nádraží Praha–Žižkov, po vymístění knihovny ze Žižkova našla útočiště v Kralupech nad Vltavou, nepříliš vzdálených od hlavního města Prahy. Taktéž si vzpomínám, že jeden čas byl vedoucím knihovny pan Šefrna, kterého pamatuji počátkem 90. let jako kontrolora dopravy na trati Praha – Dobříš, kde funkci převzal po panu Ing. Šatavovi. Je velmi zvláštní, že zadáme-li ve vyhledávači informaci o knihovně, vyskočí na prvním místě stále sídlo knihovny na Žižkově! Viz http://odis.cd.cz/knihovna.asp. Proč GŘ ČD, a. s., tuto doménu neodstraní a nenahradí doménou novou, která současně existuje také? Viz http://odis.cd.cz/urhod.asp.

Martin Kubík

Ruina věhlasného depa Kralupy nad Vltavou, kde byla v nedávné minulosti dokonce vyměněna okna za plastová. Není možno najít pro budovy využití? To se radši vše zboří?

Ústřední technická knihovna ČD, mekka železničních historiků je nyní v Kralupech nad Vltavou na okraji rozpadajícího se depa, budova depa vlevo je naštěstí ještě využívána pro odstavování motorů řady 809.

Na koleje pod hradem Oparno se vrátí vlak

Po dlouhých sedmi letech by se měly vrátit na koleje v Českém středohoří, pod zříceninu hradu Oparno, opět vlaky (trať č. 097). Jak informovala Správa železnic, opravou projde zatím ale pouze 9 km dlouhý úsek z Lovosic do Chotiměře. Bude zahrnovat sanaci skal a opravu železničního svršku. Celkové náklady mají dosáhnout 11 mil. Kč.

Jak jsme se osobně přesvědčili s fotografickou kamerou dne 7. 5., trať je v tomto úseku již vyčištěna od náletových dřevin. V současné době probíhá čilý stavební ruch ve stanici Chotiměř, kde se buduje nástupní hrana. V zastávce Oparno dokončují pracovníci montáž kovového přístřešku. Od 6. 6. až do konce září budou zde zajišťovat víkendový provoz vlaky společnosti AŽD Praha, která provozuje známou „Švestkovou dráhu“. Dle slov hejtmana Ústeckého kraje Oldřicha Bubeníčka se společnost sama nabídla, že bude trať provozovat jako turistickou linku v úseku Litoměřice hor. n. – Lovosice – Chotiměř, což ocení zejména turisté, neboť železniční zastávka Oparno se nachází přímo u Oparenského údolí, v blízkosti penzionu Černodolský mlýn. Od současné zastávky náhradního autobusu jsou to sem totiž cca 2 km.

Pohled z hradu Oparno na královnu Českého středohoří Milešovku, 837

V současné době finišují práce ve stanici Chotiměř. Probíhá úprava kolejiště a na budově se objevily tabule s názvem stanice.

Tak se těšme, že se mezi zdejšími skalami opět ozve (zatím alespoň o víkendech) dunění motorových vlaků. Společnost AŽD Praha zde nasadí motorové jednotky řady 654 RegioSprinter, které známe ze „Švestkovky“.

Část trati u Dobkoviček, poškozená v roce 2013 sesuvem, by se měla dočkat opravy za několik let. Teprve až za dva roky má být vypsáno výběrové řízení na firmu, která by opravu provedla. Zde si neodpustím malé rýpnutí. Zatímco našim předkům trvalo na konci 19. století vybudovat celou trať z Lovosic do Řetenic (včetně 234 metrů dlouhého tunelu u Úpořin) něco málo přes rok (trať byla uvedena do provozu dne 16. 12. 1897), dnes není zhruba 200 metrů dlouhý úsek opraven ani po sedmi (!) letech. Kdyby ještě existovalo Železniční vojsko, věřím, že by se po kolejích už dávno jezdilo z Lovosic až do Teplic.

Zdroj Český rozhlas, Rádio Sever. **A. K. Kýzl**

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Příspěvky:** obzor@osz.org. **Sídlo redakce**: Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, **Webová stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného:** Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X