OBZOR 16

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů
17. 8. 2020 Cena 5 Kč
Ročník 31

Z aktuálních událostí

■ **Představenstvo OSŽ** sešlo v sídle OSŽ v Praze v úterý 11. 8. 2020. Už jen samotná kontrola plnění úkolů naznačila, že ne vše, co se ještě na začátku prázdnin zdálo definitivní, definitivní je (například oslavy 30 let OSŽ odsunuté z června na říjen – dokud nebude jisté, zda oslavy 30 let OSŽ v říjnu proběhnou, nebudou se zatím rozesílat pozvánky ani tuzemským, ani zahraničním hostům oslav). Například jednání řídícího týmu poradní skupiny Železniční sekce ETF pro opravárenství, které se mělo konat v září v Norsku, bylo zrušeno (a pravděpodobně se uskuteční formou videokonference).

V rámci informací ze zásadních jednání hovořil tajemník Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s., Antonín Leitgeb mimo jiné o opatřeních, která vedení společnosti chystá na zaměstnance v podobě změny PKS (zaměstnavatel navrhuje sjednotit dovolenou na pět týdnů, snížit příspěvek na stravenky i na penzijní připojištění, či snížit příplatek za víkendovou práci). V diskusi mimo jiné zaznělo, že zaměstnavatel na mítincích informuje o opatřeních, které ještě nebyla se sociálními partnery projednána, což podráží jejich autoritu a znevažuje jejich loajalitu vůči firmě.

Místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola se zmínil o posledním jednání Dozorčí rady ČD Cargo, která se zabývala především situací společnosti a dopady koronavirové pandemie. **„Nákladní doprava se nevrátila do stejných kolejí a patrně se nikdy nevrátí, český průmysl, tak jak jsme jej do letošního roku znali, se bude měnit,“** uvedl s tím, že situace není úplně ztracená. V souvislosti s rozdělením hospodářského výsledku za rok 2019 informoval i o nové Nadaci Železnice srdcem, která bude sloužit i na zmírňování dopadů mimořádných událostí na účastníky. Dále Radek Nekola informoval o jednání Bezpečnostní rady Českých drah (více na jiném místě) a o schůzce zaměstnavatele s odborovými centrálami (13. 8.) na téma 1. Změna PKS.

U Správy železnic (dále SŽ) zatím nedošlo k uspokojivé dohodě ohledně kondičních pobytů, respektive třetí změny PKS, jak řekl tajemník PV OSŽ Správy železnic Miroslav Maincl. Na jednání odborových centrál 6. 8. byl vytvořen společný protinávrh (PKS), v němž byl odmítnut i Kondiční program zaměstnavatele. **„Vyzvali jsme zaměstnavatele k novému jednání nad 3. změnou PKS, která se týká KOP v roce 2020,“** uvedl dále mimo jiné.

Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV (Nedrážní republikový výbor), informovala o jednání pracovní skupiny na Dopravním zdravotnictví ke změně tarifních tabulek, o situaci na Drážním úřadu (DÚ) ohledně změny systemizace a přiblížila i dění v Lounské vagonce, kde jsou zaměstnanci opět doma na překážkách práce. Zaměstnanci by měli od 1. 9. začít pracovat pod společností TSS, a. s.

Závěr informací ze zásadních jednání patřil předsedovi OSŽ Mgr. Martinovi Malému, který mimo jiné informoval o jednání u ministra dopravy (8. 7.) na téma systémového řešení režijních jízdních výhod a pomoci dopravcům řešit dopady koronavirové pandemie. **„Ministr přišel s myšlenkou vytvoření programu podpory dopravců, kteří využívají ekologickou elektrickou energii** (poplatek za obnovitelné zdroje). **A pokud jde o režijky, jako OSŽ podporujeme dotažení jednání Českých drah s Jihomoravským krajem na způsobu výpočtu kompenzací, aby nebyl potřeba doplatek 1500 Kč,“** uvedl předseda OSŽ s tím, že ministr dopravy s tímto návrhem řešení souhlasil, přislíbil svolat jednání na 28. 7. (bez účasti odborů), které ale dopadlo neúspěšně. **„Dořešení problematiky režijních jízdních výhod je stále pro vedení OSŽ jednou z hlavních priorit,“** dodal Martin Malý s odkazem na snahu ministerstva dopravy řešit situaci jednotným celostátním tarifem.

V další části jednání schválili členové Představenstva OSŽ tři dávky z Podpůrného fondu OSŽ (dvě standardní žádosti a jednu jednorázovou) a čtyři žádosti o Právní pomoc zastoupením v řízení před soudem. Další část jednání patřila organizačím záležitostem včetně přípravy VIII. sjezdu OSŽ. **-red-**

Toto číslo Obzoru má 6 stran.
Příští datum vydání je **31. 8. 2020.**

Léto budiž pochváleno! Zvlášť to železniční! Oko železničáře jistě potěší snímek spěšného vlaku 1406 z Jeseníku do Zábřehu na Moravě v čele s lokomotivou 749.265–5, pořízený ve čtvrtek 6. 8. 2020 na nádraží v Jeseníku. *Snímek Michael Mareš*

Bezpečnostní rada Českých drah zahájila činnost

Téměř čtyři desítky odborníků Českých drah, ČD Cargo, OSŽ, Federace strojvůdců a Cechu strojvůdců, DVI, ČVUT, Dopravní fakulty Jana Pernera, dopravních psychologů a dalších specialistů se 30. 7. 2020 sešly na úvodním jednání Bezpečnostní rady Českých drah.

Bezpečnostní rada, jejíž první jednání vedl předseda představenstva a generální ředitel společnosti Václav Nebeský, diskutovala o nedávných mimořádných událostech na železnici, jejich příčinách a řešeních, která mají vést k vyšší bezpečnosti drážní dopravy. Rada zřídila tři pracovní skupiny, které rozpracují zlepšení podmínek v jednotlivých oblastech činnosti.

„Z jednání mám velmi dobrý pocit. Jsem přesvědčen, že jsme nastavili kvalitní prostředí pro diskusi nad tématy souvisejícími s bezpečností práce, s vytížením našich zaměstnanců a s dopady současných pracovních a životních podmínek na výkon jejich služby,“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel ČD Václav Nebeský.

První skupina pod vedením Moniky Horákové, ředitelky odboru péče o zaměstnance ČD, se zaměří na přípravu nových zaměstnanců i na prohlubování kvalifikace stávajících. Prohloubí se spolupráce se středními školami při přípravě a získávání nových zaměstnanců hlavně do profese strojvedoucí. Skupina se zaměří také na další zlepšování přípravy strojvedoucích v kurzech i na průběžný výcvik zkušených zaměstnanců. V této oblasti budou intenzivně zapojeni rovněž dopravní psychologové a zvýšená pozornost bude věnována zdravotním aspektům, dopadům stresu a jeho prevence.

Druhá pracovní skupina se zaměří na elektronizaci a digitalizaci. Povede ji výkonný ředitel společnosti ČD Cargo Tomáš Tóth a zaměří se na oblast zjednodušení provozní dokumentace, vývoj a využití vhodného softwaru a aplikací, které zvýší bezpečnost provozu a sníží zátěž strojvedoucích při práci s daty a informacemi, kterých dnes dostávají velké množství.

Poslední skupina vedená Tomášem Mohrem, ředitelem odboru provozu osobní dopravy ČD, se bude věnovat úpravě pracovněprávních vztahů a jejich promítnutí do interních předpisů a systémů. Skupina se zaměří na změny legislativy v oblasti pracovní doby, bezpečnostních přestávek a promítnutí těchto změn například do podnikové kolektivní smlouvy, do systému a pravidel při plánování směn a celých turnusů a bude se věnovat také zjednodušení a zpřesnění předpisů souvisejících s organizací drážního provozu.

Ve všech pracovních skupinách budou aktivně zapojeni zástupci zaměstnanců, odborníci z vysokých škol i z oblasti dopravního zdravotnictví a psychologové.

„Pracovní skupiny začnou pracovat ještě během léta a první vyhodnocení jejich činnosti se plánuje na září, kdy se má uskutečnit další zasedání Bezpečnostní rady Českých drah,“ uzavřel Václav Nebeský.

Michael Mareš
s využitím tiskové informace ČD

České dráhy představily první modernizovaný motorový vůz řady 811 a přívěsný vůz 012, které jsou určené pro Moravskoslezský kraj

České dráhy v pátek 24. 7. 2020 ve Zkušebním centru VUZ ve Velimi novinářům představily první modernizovaný motorový vůz řady 811 (811.476–1) a přívěsný vůz 012 (93–29 044–7 BDtax), které jsou určené pro Moravskoslezský kraj. **„Díky našim společným jednáním a důvěře Moravskoslezského kraje jsme se rozhodli řešit regionální dopravu v kraji tímto způsobem, o kterém si myslíme, že nějakých deset, patnáct let bude způsobem efektivním a vyhovujícím,“** řekl člen představenstva a náměstek generálního ředitele Českých drah pro obchod Jiří Ješeta. **„Záměr je mít v kraji 14 těchto modernizovaných vozů** (811). **Jsou to známé motoráčky řady 810, dovybavené klimatizací, pohodlnými sedačkami, zásuvkami a připojením Wi–Fi. DPOV, jako naše dceřiná společnost stoprocentně vlastněná ČD, se tohoto úkolu ujala, myslím si, velmi statečně. Doufám, že cestující ocení modernizační prvky, které zatraktivní cestování po regionu,“** dodal.

Proč Moravskoslezský kraj v souvislosti s výběrem dopravce, který bude v kraji jezdit do roku 2040, zvolil variantu modernizovaných motorových vozů řady 810, vysvětlil náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje pro dopravu a chytrý region Jakub Unucka: **„Víme, že budeme do roku 2030 chtít, aby nám vysoutěžený dopravce pořídil nové vlaky. Stáli jsme před rozhodnutím, co těch deset let: buď necháme lidi jezdit tím, čím jezdili, což jsme nechtěli, protože lidé si stěžovali zejména na vysokou teplotu ve vozech, což byla alfa omega všech průzkumů, které jsme dělali. Mohli jsme sice koupit nějaké nové vlaky, ale ty bohužel nebyly a nejsou, mohli jsme vytáhnout nějaký šrot z Německa a přivézt ho sem, ale to jsme také nechtěli udělat. Mohli jsme použít nějaký standardní vlak, třeba regionovu, což nešlo, protože ty jsou několikrát dražší. Tak jsme se rozhodli zmodernizovat 810 a splnit to, co lidé chtějí. To znamená, aby tam byla klimatizace a aby se v tom vlaku cestovalo pohodlněji. To je těch 14 výhod, které ten vláček má,“** uvedl.

Posledním z řečníků byl ředitel provozního střediska oprav DPOV ve Veselí nad Moravou Zdeněk Studnička, který předchozí informace doplnil o technická data. ***(Pokrač. na str. 4)***

České dráhy novinářům představily první modernizovaný motorový vůz řady 811.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Systémové dořešení problematiky režijních jízdních výhod je pro vedení OSŽ jednou z hlavních priorit.“

Hovoříme s **Mgr. MARTINEM MALÝM,**
předsedou OSŽ

Drážní inspekce zjišťuje, zda srážku vlaků v pražských Běchovicích (vlak bez cestujících narazil do čekajícího rychlíku) **způsobila technická závada, nebo selhání člověka. Selhání člověka možná stálo i za dalšími nehodami v „černém červencovém týdnu“ od 7. 7. do 14. 7. 2020, které měly tragické následky, včetně tří mrtvých. Jak jste vy osobně nehody vnímal: jako náhodu, nebo jako systémové pochybení, z něhož by měl ministr dopravy vyvodit odpovědnost?**

Vzhledem k průběhu a všem okolnostem těchto nehodových událostí se domnívám, že největší roli zde bohužel sehrála série nešťastných náhod. Těžko si totiž lze představit nějaké jednotné systémové opatření, které by ve všech těchto případech vzniku nehody zabránilo. Jediným společným jmenovatelem těchto nehodových událostí je totiž podle všeho skutečnost, že někde na počátku nehodového děje zde sice vždy bylo nějaké lidské opomenutí či pochybení, pokaždé ale v úplně jiné technickoprovozní situaci. Z prvotního rozboru těchto jednotlivých nehod se proto také nabízí pokaždé jiné opatření, které by v této konkrétní situaci pravděpodobně pomohlo vzniku nehody zabránit. Tak například v případě první nehody u Perninku by asi pomohla nějaká podpůrná elektronická aplikace s podporou GPS, o které nyní hovoří vedení ČD, která by strojvedoucího upozornila na nutnost souhlasu dirigujícího dispečera pro další jízdu a navíc jej upozornila na protijedoucí vlak. V případě osobního vlaku u Českého Brodu, který zezadu najel na nákladní vlak v obsazeném oddíle autobloku, by zase možná pomohla změna předpisu, která by v případě jízdy vlaku za oddílové návěstidlo autobloku s návěstí Stůj stanovovala číselně nižší maximální povolenou rychlost (např. 40 km/h), no a v případě srážky rychlíku a osobního vlaku v pražských Běchovicích, vzhledem k průběhu nehodového děje, lze nějaké účinné preventivní opatření na první pohled vůbec těžko navrhovat. Obecně však asi k největším bezpečnostním problémům v současné době patří občasné projíždění návěsti Stůj, které by mělo být v budoucnu řešeno zejména zabezpečovačem ETCS, nebo poměrně časté srážky s neukázněnými řidiči silničních vozidel na úrovňových železničních přejezdech, jemuž se Správa železnic snaží čelit v poslední době velmi intenzivní modernizací přejezdů a také redukcí jejich celkového počtu.

Vzhledem k tomu všemu nevím, co by se dalo seriózně označit za systémové pochybení, za které by měl být odpovědný ministr dopravy, který je navíc ve funkci teprve od ledna letošního roku.

Jedním z diskutovaných problémů ovlivňujících bezpečnost železničního provozu je také velký počet opravných a rekonstrukčních prací na železniční infrastruktuře a z nich plynoucí výluky a různé nepravidelnosti v provozu, které kladou vysoké nároky na pozornost a odolnost proti stresovým situacím u zaměstnanců v železničním provozu. Zde bude asi třeba klást větší důraz na případné personální posilování na nepravidelnostmi nejzatíženějších pracovištích...

Je pravda, že série nehodových událostí poslední doby rozpoutala v mediálním prostoru širokou diskusi o problematice technického zabezpečení železničního provozu. Ale jak už výše uvádím, tato série nehod kromě časové sousledností měla dále již pouze jeden společný jmenovatel, a to lidské pochybení na počátku nebo v průběhu nehodových událostí. A s výjimkou prvního případu této série, tj. nehody u Perninku, lze jen těžko příčiny nehod přičítat nízké úrovni technického zabezpečení. Je také třeba mít na paměti, že žádné technické prostředky nedovedou za všech okolností eliminovat všechna možná pochybení účastníků železničního provozu. Je proto třeba nejen investovat do moderního zabezpečovacího zařízení, které je schopno lépe eliminovat případná lidská pochybení, ale současně je také třeba hledat další možnosti, jako například větší využívání elektronického způsobu předávání a zpracování důležitých údajů v provozu, různé úpravy organizační, předpisové, turnusové, pracovněprávní, atd., které mohou napomoci ke zlepšení pracovních podmínek provozních zaměstnanců a tím také ke snížení možnosti vzniku chybovosti při výkonu povolání.

(Pokračování na str. 2)

„Systémové dořešení problematiky režijních jízdních výhod je pro vedení OSŽ jednou z hlavních priorit.“

(Pokračování ze str. 1)

K tomuto účelu byly také při MD ČR i při ČD zřízeny pracovní skupiny odborníků zahrnující vedle specialistů na železniční problematiku a zástupců odborových organizací např. i psychology, odborníky na biomedicínu nebo vyšetřovatele leteckých nehod, které se snaží takové možnosti najít.

Jak moc nehody zasáhly členy OSŽ? Představenstvo OSŽ schválilo finanční pomoc vlakvedoucímu z regionovy, který skončil vážně zraněný po srážce vlaků u Perninku v nemocnici. Další účastníci nehod nebyli členy OSŽ?

Podle nám dosud známých informací žádné další vážnější zranění mezi členy OSŽ, zúčastněnými jako provozní zaměstnanci, na těchto nehodách nebyly. Pokud se však týká zraněných cestujících, nelze zatím s jistotou vyloučit, že mezi nimi nebyli i naši členové. Zatím jsme však na centrále OSŽ takovou informaci s případnou žádostí o poskytnutí příspěvku z Podpůrného fondu OSŽ ze žádné základní organizace OSŽ neobdrželi. Centrála OSŽ totiž samozřejmě nemá k dispozici žádné oficiální seznamy cestujících ve vlacích, takže případně postižené členy můžeme zjistit pouze prostřednictvím jejich dobrovolné komunikace s příslušnou ZO OSŽ, kde jsou tito členové organizováni a které také dle statutu Podpůrného fondu OSŽ ve spolupráci s ESO OSŽ–Ú zpracovávají žádosti o příspěvky z tohoto fondu, o jejichž přiznání následně Představenstvo OSŽ po vyhodnocení všech okolností daného případu rozhoduje.

Malé regionální tratě lze zabezpečit existujícími technickými zařízeními, tvrdí šéf největšího tuzemského výrobce zařízení pro železnice AŽD Praha Zdeněk Chrdle, polovina regionálních tratí je totiž řízena jen komunikací dispečer–strojvedoucí. Použití radiobloku v minulosti neschválilo ministerstvo dopravy, podle něj je jedinou možností využití evropského systému ETCS, s nímž EU počítá pro celou Unii. Jeho instalace na malé tratě může ale trvat i desítky let. Správa železnic údajně vyvíjí zjednodušenou verzi, je to podle vás řešení?

Rozhodování o možnostech instalace radiobloku nebo ETCS na regionálních tratích je poměrně složitá záležitost nejen z technického, ale také z právního a ekonomického hlediska, a konečné řešení bude třeba nalézt v nějakém konsenzu mezi ministerstvem dopravy, Správou železnic a dodavateli těchto technologií. Zejména v případě ETCS se však jedná o běh na dlouhou trať. Osobně se domnívám, že v první řadě by zde nyní měla dostat prostor pomocná mobilní aplikace s využitím dat GPS, kterou již zkouší ČD a která by strojvedoucí upozorňovala jednak na povinnost žádat v dané dopravně o souhlas dirigujícího dispečera, ale také by upozorňovala na protijedoucí vlak. I případné zavedení takové aplikace do provozu má ale také svá rizika, a to například možnost, že by se strojvedoucí časem mohli na tuto pomocnou aplikaci příliš spoléhat a neověřovali by si potřebné údaje pro jízdu vlaku jiným způsobem.

Na Představenstvu OSŽ jste uvedl, že MD ČR zpracovalo koncepci veřejné dopravy, kterou předloží vládě, ve které je navrženo i několik možných variant systémového řešení režijních jízdních výhod. Už jste měli možnost se s těmito návrhy seznámit? Proběhlo již avizované jednání u ministra dopravy?

Systémové dořešení problematiky režijních jízdních výhod je pro vedení OSŽ jednou z hlavních priorit. MD ČR ve svém návrhu „Koncepce veřejné dopravy 2020 – 2025 s výhledem do roku 2030“ z června tohoto roku v podstatě sice popsalo jednotlivé možnosti budoucího řešení jízdních výhod, nicméně z této koncepce nevyplývá žádné jednoznačné zadání řešení, spíše se jedná o základní popis různých možností předložených k odborné, právní a politické diskusi. V návaznosti na tento nástin možných řešení se v průběhu posledního měsíce uskutečnilo několik jednání a to nejprve mezi zástupci odborových organizací (OSŽ, FSČR a FVČ) a vedením Ministerstva dopravy ČR za účasti ministra Karla Havlíčka, následně se uskutečnilo několik jednání mezi zástupci OSŽ, ČD a Správy železnic, dále potom jednání za účasti představitelů ČD, Správy železnic, MD ČR a Jihomoravského kraje, a následně další jednání mezi ČD, Správou železnic a OSŽ. Aktuální stav jednání je nyní takový, že bylo u renomované advokátní kanceláře zabývající se dlouhodobě železniční problematikou zadáno společně, tj. ve spolupráci ČD, Správy železnic a OSŽ, zpracování právní analýzy, která by měla upřesnit právní podmínky pro případnou realizaci navrhovaných variant řešení. Za OSŽ se při těchto jednáních stále držíme směru, na kterém jsme se již v lednu dohodli s ostatními odborovými centrálami na železnici, tj. v krátkodobém horizontu stále preferujeme především dosažení dohody mezi ČD a Jihomoravským krajem za součinnosti MD ČR a Správy železnic o takovém způsobu kompenzací za užívání režijek, aby si od příštího roku držitelé režijek nemuseli pořizovat doplatky 1500 Kč na vlaky JMK. Z dlouhodobého pohledu potom ale také s partnery diskutujeme možnosti případného zřízení zcela nově konstruovaných slev pro železničáře ve vazbě na zavádění jednotného státního tarifu.

Michael Mareš

Budova železniční zastávky Trpísty byla v roce 2017 prodána obci a z toho důvodu nebylo ze strany Správy železnic přistoupeno k její opravě. Ale i ta se letos dočkala. Oba snímky, pořízené 17. 6. 2020, dělí pět hodin.

NAVŠTÍVILI JSME

Bezdružická lokálka

Všechna nádraží na Bezdružické lokálce jsou opravená a „vlídná“. Objekty železničních stanic na trati 177 jsou vkusně opravené a jednotně natřené (kombinace žluté a bílé barvy), doslova jako přes kopírák: Blahousty, Trpísty, Cebiv, Strahov, Kokašice, i koncové Bezdružice září novotou. Malinko (spíše typově) vybočují zastávky Lomnička (udržovaný plechový přístřešek), Břetislav (nový plechový přístřešek), a Konstantinovy Lázně. Budovy železničních stanic a zastávek na trati Přovany – Bezdružice byly nedávno Správou železnic opraveny v jednotném střihu. **„Při opravě jsme vycházeli z původního vzhledu objektů,“** potvrdil mluvčí Správy železnic Marek Illiaš: **„Byty jsou pronajímány a v současné době jsou všechny obsazené kromě Konstantinových Lázní, kde v letošním roce došlo k opravě bytové jednotky a nyní hledáme nájemce,“** dodal. Posledně jmenovaný objekt nádraží, který byl postaven až v roce 1962, je typický skalkou naproti nádraží, o kterou se starají majitelé přilehlých nemovitostí.

Jedinou výjimkou na výše uvedeném seznamu jsou Trpísty: budova železniční zastávky Trpísty byla v roce 2017 prodána obci a z toho důvodu nebylo ze strany Správy železnic přistoupeno k její opravě. Ale i ta se nakonec dočkala. Letos v červnu tady skupina pracovníků opravovala fasádu. Shodou okolností se budova oblékla do žlutého hávu přesně v den naší návštěvy – 17. června 2020.

Místní železniční trať Přovany – Bezdružice, lidově zvaná „Bezdružická lokálka“, odbočuje v Přovanech ze železničního koridoru a hned na počátku trati je jedna z nejzajímavějších a nejimpozantnějších památek budování železniční sítě v Čechách – Přovanský most přes Hracholuskou přehradu u Nového Dvora. Tři hlavní pole jsou tvořena parabolickou, příhradovou ocelovou konstrukcí, každá z nich je dlouhá 57 metrů. Vloni po náročné rekonstrukci byl most doplněn unikátní stezkou pro pěší. Most přes údolí Mže je dodnes jedním z nejvyšších v Česku (most je dlouhý 210 metrů a vysoký 47 metrů, od roku 1964 po zatopení části údolí přehradou Hracholusky je jeho výška o něco nižší).

Zastávky na trati jsou často výchozím bodem výletů na jednu z nejromantičtějších zřícenin u nás – hrad Gutštejn, nebo vrch Krasíkov s hradem Švamberk, který je dominantou celého Konstantinolázeňska, či na Ovčí vrch s rotundou postavenou na památku dávného selského povstání. Oblíbeným cílem turistů jsou také jediné lázně Plzeňského kraje – malebné Konstantinovy Lázně, nebo zámek v Bezdružicích s galerií moderního sklářského umění. V létě se zde pravidelně pořádá oblíbená akce Bezdružické parní léto (letos o víkendu 18. a 19. 7. 2020, ale bohužel bylo zrušeno), kdy jsou tradičně připraveny jízdy historických vlaků a autobusů, k vidění jsou i prvorepublikoví četníci a další doprovodný program. V minulosti zde jezdilo „Vlakové taxi“, tedy možnost objednání si jízdy vlaku mezi Bezdružicemi a Cebiví přímo u strojvedoucího (muselo se koupit čtyřicet jízdenek).

Od roku 2001 se pak datují opětovné snahy o prodloužení trati z Bezdružic do 13 kilometrů vzdáleného městečka Teplá. Získalo by se tím přímé vlakové spojení Plzně a Karlových Varů. Pro podporu tohoto záměru se v polovině července pravidelně pořádá pochod za dostavbu trati.

Michael Mareš

Objekty železničních stanic na trati 177 jsou vkusně opravené a jednotně natřené (kombinace žluté a bílé barvy), doslova jako přes kopírák: Blahousty, Cebiv, Strahov, Kokašice, i koncové Bezdružice září novotou.

VŠIMLI JSME SI

● **DALŠÍ ETAPOU OPRAV** prochází v této době budova železniční stanice Přerov. Předmětem této části přestavby je kromě rekonstrukce prvního nástupiště také zastřešení budovy, spojené s vyhříváním žlabů a instalací nových hromosvodů. Ke konci se již chýlí práce na opravách prvního nástupiště, kde byla vyměněna okna, instalovány nové lavičky a zeď u nástupiště byla nově omítnuta. Příjemným překvapením může být návštěva zdejšího bufetu, který nabízí široký výběr jídel v dobré kvalitě a velice přijatelných cenách. Bufet je přístupný z prvního nástupiště a nahrazuje i původní restauraci, která kapacitně převyšovala zájem cestujících.

● **ČESKÉ DRÁHY** vypsaly soutěž na dodavatele 160 moderních bezbariérových motorových jednotek pro neelektrizované tratě typu DMU 120. S vítězným uchazečem uzavřou rámcový kontrakt, ze kterého hned objednají výrobu 33 jednotek. Další soupravy budou objednávány podle požadavků jednotlivých objednatelů dopravy, uvádí se v tiskové zprávě ČD.

● **VÝPRAVNÍ BUDOVA** žst. Most projde v příštích letech zásadní rekonstrukcí, která přinese vyšší kvalitu a reprezentativnost veřejných prostor, snížení energetické náročnosti, zlepšení technického stavu budovy a v neposlední řadě zvýšení komfortu pro cestující. Stavební práce v předpokládané hodnotě 684 miliónů Kč budou rozděleny do čtyř etap a mají být zahájeny v roce 2023. V současné době probíhá oprava střechy této nádražní budovy (na snímku Tomáše Martínka z 1. 7. 2020).

● **KRÁDEŽ KABELŮ** v Praze omezila v úterý 28. 7. 2020 ráno provoz asi 70 železničních spojů, převážně mezi Prahou a obcemi ve Středočeském kraji. Omezení se ale dotklo i několika dálkových vlaků, mimo jiné i vlaků railjet či SC 241 Pendolino Košičan, které z Prahy odjíždělo s cca 60minutovým zpožděním.

● **NA SÍTI** správy budov Správy železnic došlo v některých případech k pozitivnímu posunu. V žst. Beroun jsme zjistili 1. 8. zdarma přístupné WC a již opravené kritizované porouchané výtahy (viz Obzor 15). V žst. Plzeň hl. n. jsou nyní také WC zdarma a čistota je dobrá, kontroly jsou zapisovány v zápisníku u vchodu na WC. Od doby, co jsou WC zdarma, se zvýšila čistota kolem nádraží. Bohužel jsme zjistili nefunkční výtah v novém podchodu do ulice Železniční. Podchod výborně spojuje vestibul nádraží s plzeňskou čtvrtí Petrohrad. Chválíme i nádražní samoobslužnou restauraci, kde jsou zachovány lidové ceny (na snímku Martina Kubíka z 1. 8.). Doufejme, že nedojde k její likvidaci, jako v jiných případech. I levné restaurace na nádražích jsou hojně navštěvovány a tak to má jako služba veřejnosti i být!

PŘEDSTAVUJEME

Jiří Běhounek: *„Abychom dopravu dětí na Chrudimku co nejvíce zlevnili, tak to vozím já bez nároku na mzdu.“*

Slzy v očích, les mávajících rukou a nakonec bouřlivý potlesk. Děti zaměstnanců Českých drah odjely zvláštním vlakem na dětský tábor Chrudimka! V úterý 30. června odjela z pražské Libně souprava CityElefantu do Pardubic s dětmi z prvního turnusu Letního dětského tábora (LDT) Chrudimka. Dva čtrnáctidenní turnusy, v podstatě celý červenec, bylo na LDT Chrudimka (pořádá ZV OSŽ DKV Praha) pořádně živo.

„První turnus skončil v pátek 17. 7., kdy se měnily turnusy. Kvůli koronaviru, kdy musí být mezi jednotlivými turnusy osmihodinová prodleva, jsme letos museli změnit tradiční způsob dopravy vlakem,“ říká hlavní organizátor a předseda ZV OSŽ DKV Praha Jiří Běhounek. **„Na 17. 7. jsme proto měli objednané autobusy, které dopoledne odvezly děti z tábora do Prahy a večer navezly další turnus. Mezitím se osm hodin tábor dezinfikoval.“**

Děti zaměstnanců železničářů, částečně i děti rodičů mimo dráhu, se tak letos svezly vlakem pouze jednou. První turnus cestou tam a druhý turnus cestou zpátky. **„Když jsem na Chrudimku v roce 1981 začal jezdit, tak jsme na tábor jezdili zvláštním vlakem. Elektrická lokomotiva přivezla vlak do Pardubic, tam ji vyměnili za motorovou, a ta nás odvezla do Hlinska, odkud se těch sedm kilometrů jelo autobusy. To bylo v době, kdy jsme v turnuse měli 250 dětí, to si už ani nedovedu představit,“** vzpomíná Jiří Běhounek s tím, že ještě v devadesátých letech se několikrát jelo dokonce parní lokomotivou přímo z Prahy do Hlinska. **„To se většinou jezdilo spodem přes Havlíčkův Brod, protože z nějakých důvodů bylo potřeba dobrat vodu, což byla ale v podstatě pro děti atrakce. Pak to skončilo a jezdili jsme tak, že za rychlík se přivěsily tři vozy, ty se v Pardubicích odpojily a hodily bokem, a z Pardubic se jelo autobusem. Pak asi před třemi čtyřmi lety začal být problém sehnat vozy na rychlost 160 km/h a hlavně v Pardubicích nebyl nikdo, kdo by byl schopen ty vozy odpojit, takže jsme vymysleli dopravu CityElefantem. A abychom tu dopravu co nejvíce zlevnili, tak to vozím já bez nároku na mzdu a vlak jede bez vlakové obsluhy. Jinak chlapi v depu jsou skvělí, na dálku dokážou nastavit informační systém tak, že na informačním panelu se objeví nápis LT Chrudimka,“** dodává.

Strojmistři na nádraží Praha–Jih s nasazením CityElefantů prý nejsou nadšeni, ale vždycky se nějaká volná souprava, která stejně jde po návratu na revizi, najde. **„Podobné to bylo i u druhého turnusu. Panťák mi nechali v sobotu 1. 8. v Pardubicích, děti přejely autobusem z Chrudimky do Pardubic, a já je zase odvezl do Prahy,“** dodává Jiří Běhounek.

A jak chod tábora letos ovlivnil koronavirus? **„Museli jsme navýšit počet lidí zabezpečujících úklid, na prvním turnuse byly dvě uklízečky, které měly na starost především jídelnu, která se musela dezinfikovat po každém jídle. A protože dezinfekce něco stojí, tak se to pochopitelně promítlo do nákladů. Ale jinak, kromě několika drobných úrazů, proběhly oba turnusy v pohodě a nic vážného se nestalo. Jsme rádi, že se všechny děti vrátily ve zdraví domů a že se nám zase příští rok vrátí,“** říká Jiří Běhounek.

Letní dětský tábor Chrudimka ožije ještě na konci srpna, kdy zde proběhne tradiční výtvarný tábor, který je plně obsazený. **„A pak ještě v říjnu pořádáme v areálu LDT Chrudimka podzimní tábor v době školního volna kolem státního svátku,“** uzavírá.

Michael Mareš

ZE SVĚTA

Dopravce LTE v Holandsku pokračuje v testech vlaků s délkou 740 m

Dopravce LTE je spokojen s prvními výsledky testovacích jízd nákladních vlaků delších než 700 metrů. Dopravce proto bude s vozbou takových vlaků pokračovat i příští rok. Řekl to šéf LTE Jolanda Plomp během „Multimodal Online 2020“.

Vlaky v Holandsku mají limit délky 650 metrů. V několika případech byl zkušebně dopraven vlak s délkou 740 metrů. Přesto zůstává provoz tak dlouhých vlaků v plenkách. LTE je jediným dopravcem testovacích dlouhých vlaků v Holandsku na trati Rotterdam – Venlo – Viersen – Mannheim s převažující přepravou kontejnerů. Projekt vedení vlaků s délkou 740 m je výsledkem spolupráce provozovatelů dráhy ProRail (NL) a DB Netze (DE). Dlouhé vlaky jsou trasovány mezi pravidelné vlaky nákladní a osobní dopravy.

„Chceme nabídnout našim zákazníkům možnost přepravit více nákladu po železnici,“ vysvětlil šéf LTE Plomp motivy dopravce. Významným hlediskem je samozřejmě dodržování JŘ. Pouze v jednom z osmi případů měl vlak z Rotterdamu zpoždění více než 3 min. Také na odjezdu z Kijfhoeku bylo zpoždění 10 min v jednom ze čtyř případů. Obdobně na odjezdu z Venlo. V opačném směru byly výsledky méně uspokojivé. Z Mannheimu odjel se zpožděním do 30 min pouze jeden ze čtyř vlaků. I na odjezdu z Venlo směrem do Rotterdamu jel pouze jeden vlak ze čtyř do půlhodiny po plánovaném odjezdu. Testy ulehčila krize COVID19, kdy došlo k odřeknutí mnoha spojů osobní dopravy a je otázkou, jaký prostor pro trasy dlouhých vlaků bude v reálném provozu všech vlaků osobní dopravy.

–rš–

Zdroj: www.railfreight.com

Nová éra elektrických vlaků v Turecku

První elektrický vlak, který si Turecko vyrobilo samo, je hotov. Vozidlo prošlo všemi přejímacími testy v severozápadní provincii Sakarya. **„Chystáme se tento projekt dokončit,“** uvedl během zkoušek ministr průmyslu a technologie Mustafa Varank. Oficiální údaje o vozidle od Türkiye Vagon Sanayi A.S. (TÜVASAS) nejsou zatím k dispozici. Pokud vše půjde podle plánu, měly by se první zkoušky na trati konat na konci srpna. Zahájení zkušebního provozu je plánováno na konec tohoto roku. Nový vlak je určen pro meziměstskou dopravu (IC) a dosahuje nejvyšší rychlosti 176 km/h. Varank zdůraznil, že vozidlo bylo o 20 procent levnější než konkurenční vlaky ze zahraničí, protože bylo použito mnoho místních zdrojů. Ministr zdůraznil, že tímto prvním vlastním vlakem zahajuje nová éra v oblasti železnice v Turecku. Na celém světě se v tomto odvětví utratí 160 miliard eur ročně – a trend se zvyšuje. Turecko plánuje v nadcházejícím desetiletí k tomu přispět 15 miliardami eur **„Můžeme být globálním hráčem,“** řekl. Ministr dopravy a infrastruktury Adil Karaismailoglu rovněž dodal, že TÜVASAS je již nyní největším výrobcem železničních systémů na Středním východě.

Z Hürriyet.de, 30. 6. 2020, zpracoval **–sh–**

Celá estonská železniční síť má být do roku 2028 elektrizována

V závěru roku 2019 rozhodl státní estonský podnik pro železniční infrastrukturu Eesti Raudtee AS předložit Parlamentu plán dokončení elektrizace estonské železniční sítě do konce roku 2028. Plán je to velmi ambiciózní. Celá estonská železniční síť měří 1200 km, z čehož je v současnosti elektrizována asi 1/6, tj. 200 km tratí. Prostředky by měly být získány z fondů Evropské unie, když předpokládané náklady na elektrizaci se odhadují na 300 mil. eur. Se zahájením prací se počítá v roce 2022.

Z Bahn–Report, 2/2020, zpracoval **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č.32/33-14. 8. 1995

Další letní dvojčíslo Obzoru věnuje celou dvojstranu programu oslav 150. výročí příjezdu prvního vlaku do Prahy. Oslavy probíhaly od 18. srpna do 4. září 1995 v České Třebové, Praze, Olomouci a Pardubicích a byly provázeny jízdami zvláštních vlaků, výstavami, Dny otevřených dveří a bohatým kulturním programem.

Obzor dále otiskuje Prohlášení vedoucích pracovníků Divize dopravní cesty (DDC) k současné situaci na Českých drahách ze dne 29. 6. 1995, v němž vedení DDC hodnotí dosavadní organizační kroky kladně a zároveň navrhuje pro další transformační kroky preferovat myšlenku samostatného podniku Železniční dopravní cesty. Odboráři divize dopravní cesty na svém jednání dne 11. 7. 1995 vyjádřili pochybnosti nad jednoznačně kladným hodnocením současného stavu infrastruktury, konstatovali rozdílný stav jednotlivých integrovaných jednotek a kritizovali problematické nastavení kritérií odměňování. Pro vyjasnění problematiky a budoucnosti železniční dopravní cesty byly dohodnuty společné aktivy zástupců odborů a divize infrastruktury.

Ve zprávě ze zasedání Představenstva OSŽ ze dne 1. 8. 1995 najdeme mimo jiné informaci tajemníka OSŽ Václava Pecha o jednání zástupců železničního opravárenství. Václav Pech upozornil, že hrozí kolaps těchto společností a bylo proto rozhodnuto iniciovat k této problematice jednání u ministra dopravy.

Obzor č. 34 – 21. 8. 1995

„O II. železničním koridoru rozhodnuto“, dočítáme se na první straně. V článku se uvádí, že vláda na svém zasedání dne 9. 8. 1995 schválila výstavbu II. železničního koridoru (Petrovice u Karviné – Bohumín – Přerov – Břeclav). Stavba měla stát 25 mld. korun.

V rubrice „Z regionů a odvětví“ najdeme informace z Rady odvětvové sekce OSŽ učňovské školství. Rada podpořila stanovisko ZO OSŽ Integrované střední školy technické v Lounech, požadující, aby řízení škol, pracovní podmínky a odměňování pedagogických pracovníků byly ve všech státních školách stejné.

Obzor dále přináší první příspěvky ke 150 letům Olomoucko–pražské dráhy – jsou jim věnovány celé čtyři strany. Články obsahují nejen řadu informací o stavbě trati, ale popisují i mnohé technické a stavební památky a zajímavosti.

Na poslední straně Obzoru – tehdy i nyní – přinášíme mimo jiné zajímavosti pro železniční „šotouše“. V čísle 34/1995 jsme se tak například mohli dozvědět, že po dlouhé službě u ČD skončily svou pouť dvě „Šlechtičny“ – 475.114 a 475.1138. **–zs–**

INFORMACE

Potvrzení o studiu dětí pro účely zaměstnaneckých jízdních výhod

Vážení držitelé jízdních výhod, věnujte prosím pozornost následující informaci. Pokud uplatňujete nárok na jízdní výhody pro děti starší 16 let, je nutné odevzdat v termínu **do 31. 10. 2020** potvrzení o studiu pro školní a akademický rok 2020/2021.

Zaměstnanci dokládají potvrzení na personální útvar příslušných společností dle evidence držitele jízdních výhod. Důchodci a pozůstalí dokládají (osobně, doporučenou poštou nebo v elektronické podobě naskenované e–mailem) potvrzení na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé. Na potvrzení o studiu dětí u důchodců a pozůstalých je nezbytné uvést jméno a příjmení oprávněné osoby + datum narození.

Rádi bychom vás současně upozornili, že pokud nebude potvrzení o studiu doloženo v uvedeném termínu, nárok na jízdní výhody bude dítěti automaticky v informačním systému pro evidenci jízdních výhod odebrán a aplikace železniční průkazka na In Kartě zablokována. V případě použití této In Karty bude její držitel považován za cestujícího bez platného jízdního dokladu! Při dodatečném doložení potvrzení lze obnovit nárok na jízdní výhody za úhradu manipulačního poplatku 300 Kč.

Podrobnější informace jsou k dispozici na personálních útvarech příslušných společností dle evidence držitele jízdních výhod nebo v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

Šárka Pupíková, ČD, a. s.

ZEPTALI JSME SE ZA VÁS

Proč nejel InterPanter?

Marně se těšili cestující na moderní klimatizovanou jednotku InterPanter, která jezdí obvykle na rychlících Svitava mezi Prahou a Brnem, a kterou i na IDOSu u R 865 České dráhy v úterý 28. 7. avizovaly, podle průvodčího jsou ale jednotky na revizích a za ně zaskakují vozy klasické stavby staršího data, neklimatizované, je to pravda?

Vyhledávač IDOS neprovozují České dráhy, proto se k němu nemůžeme vyjadřovat. Pokud by cestující využil k vyhledání spojení vyhledávač Českých drah na našem webu www.cd.cz nebo v aplikaci Můj vlak, pak by měl u svého spoje aktuální informaci o skutečném řazení vlaku. V našem vyhledávači by tak viděl, že příslušný spoj byl daný den mimořádně řazen z klasických vozů typu UIC–Y. Odpovídajícím způsobem reaguje na provedenou změnu řazení také rezervační systém a rezervace se od chvíle operativní změny řazení prodávají podle příslušných typů vozů.

V rámci vylepšení našeho servisu se nyní připravují v našem vyhledávači a v aplikaci Můj vlak další zlepšení, kdy se operativní změny v provozu promítnou také do informací o aktuálně poskytovaných službách ve vlaku. I navzdory řádné údržbě je možné, že dojde k mimořádné změně řazení, ať už z důvodu závady na vlaku nebo z důvodu vypravení náhradní soupravy např. v případě zpožděného obratu plánovaného spoje.

Vanda Rajnochová, tisková mluvčí ČD

PRÁVNÍ PORADNA

Provozování kamerových systémů na pracovišti (1/2)

K základním právům a povinnostem každého zaměstnavatele v pracovněprávní oblasti patří nejen právo a povinnost přidělovat zaměstnancům práci podle pracovní smlouvy a vytvořit jim pro práci vhodné prostředí, včetně zavedení opatření zajišťujících ochranu jejich bezpečnosti a zdraví, ale rovněž právo a povinnost kontrolovat pracovní činnost zaměstnanců a dodržování stanovených pravidel.

Platná právní úprava dává zaměstnavateli rovněž právo učinit příslušná opatření pro zabezpečení svého majetku, včetně práva kontrolovat efektivnost těchto opatření a jejich dodržování zaměstnanci i třetími osobami. Musí k tomu však zvolit jen takové prostředky a formy, které jsou vhodné a zbytečně neobtěžující.

Jednou ze stále častěji používaných „kontrolních forem“ je nepochybně provozování kamerových systémů. Je proto namístě si připomenout příslušnou právní úpravu, jakož i z ní vyplývající postup, který je nutno při provozování kamerového systému, resp. při jeho zavedení, dodržet.

Při posuzování problematiky kamerového systému je třeba vzít v úvahu Listinu základních práv a svobod (dále rovněž LZPS), která v čl. 7 zaručuje nedotknutelnost osoby a jejího soukromí, a to včetně v postavení zaměstnance na pracovišti při výkonu pracovních povinností, jakož i obecnou úpravu ochrany osobnosti v občanském zákoníku. Pokud jde o vztah k zaměstnancům, je nezbytné se řídit také úpravou zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (dále rovněž ZP), který stanoví, že výkon práv a povinností vyplývajících z pracovněprávních vztahů nesmí bez právního důvodu zasahovat do práv a oprávněných zájmů účastníků pracovněprávního vztahu a nesmí být v rozporu s dobrými mravy, a samozřejmě i úpravou danou v zákoně č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů (dále rovněž „ZOOÚ“). Právní úpravu pak doplňují některá rozhodnutí českých soudů i Evropského soudního dvora.

Je třeba zdůraznit, že **provozování kamerových systémů** je v současné době, při splnění dalších předpokladů, jak z hlediska zákona o ochraně osobních údajů, tak i kontrolní činnosti Úřadu pro ochranu osobních údajů (dále jen „Úřad“) a příslušné soudní judikatury považováno za jednu z forem **zpracování osobních údajů**, které pak v důsledku toho podléhá dotčené právní úpravě ochrany osobních údajů.

V tomto směru je třeba odkázat na příslušná **stanoviska Úřadu**, z nichž tím zásadním a výchozím je **Stanovisko č. 1/2006:** ***Provozování kamerového systému z hlediska zákona o ochraně osobních údajů***, které mj. obsahuje následující závěry:

1. provozování kamerového systému je považováno za zpracování osobních údajů, pokud je:
- vedle kamerového sledování prováděn i **záznam** pořizovaných záběrů, nebo
- jsou v záznamovém zařízení **uchovávány** informace, a současně
- účelem pořizovaných záznamů, případně vybraných informací, je jejich využití k **identifikaci** fyzických osob v souvislosti s určitým jednáním;

2. údaje uchovávané v záznamovém zařízení (obrazové i zvukové) jsou osobními údaji za předpokladu, že na jejich základě **lze** přímo nebo nepřímo **identifikovat konkrétní fyzickou osobu**;

3. užití kamerového systému však je možné i bez souhlasu subjektu údajů s využitím **ustanovení § 5 odst. 2 písm. e) ZOOÚ**. Při tom je však nutno respektovat podmínky povinnosti zaměstnavatele (správce) při provozování kamerového systému.

Zdroj: Úřad pro ochranu osobních údajů

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

NÁZORY

Tento způsob léta zdá se mi poněkud nešťastným

Výrok, který jsem si dnes vypůjčil z úst mistra plavčího Antonína Důry z romantického „Rozmarného léta“ Vladislava Vančury, se dá použít pro současnou sérii nehod na naší železnici v posledních týdnech. Čtyři nehody a tři úmrtí během několika málo dní, to je opravdu smutná statistika. Srážka dvou vlaků u Perninku a najetí CityElefantu do poštovního vlaku v Českém Brodě, to se opravdu nemělo stát. K těmto dvěma tragickým nehodám je nutno připočíst další mimořádnosti na našich kolejích, kdy se ale naštěstí nikomu nic nestalo: najetí osobního vlaku do rychlíku v Běchovicích, či jízda rychlíku Krušnohor po nesprávně postavené dopravní cestě v železniční stanici Řetenice (trať č. 130) dne 16. 7. U té poslední museli asistovat hasiči a z vlaku evakuovat 80 cestujících, naštěstí všichni bez újmy na zdraví. Dne 17. 7. stanicí projížděly vlaky omezenou rychlostí, neboť současně se stavebními pracemi ve stanici je mimo provoz signalizační zařízení přejezdu ve Hřbitovní ulici.

Železniční stanicí Řetenice projíždí dne 17. 7. omezenou rychlostí R 611 Krušnohor, mířící z Chebu do Prahy hl. n.

Věřím, že nešťastné události posledních dní na našich kolejích jsou dostatečným impulsem pro odpovědné činitele k přijetí odpovídajících opatření. Nesdílím nicméně názor těch, kteří volají „po hlavě“ ministra dopravy. Dle mého názoru je pan Havlíček rozhodně z těch lepších ministrů, které měl resort dopravy od převratu v roce 1989. Navíc, výměna ministra nic nevyřeší. V případě selhání tohoto „lidského faktoru“ s tím ani ministr, ani nikdo jiný nic nesvede. To se jen současná situace někomu hodí „do krámu“.

Jedná se o systémové chyby staré desítky let, kdy resortu vládli ti, kdož jsou dnes největšími kritiky a křiklouny a kteří dopustili například totální atomizaci české železnice. Spíše by se měli zamyslet odpovědní ve vedení Českých drah, a. s., zda úsporná opatření - drastické snižování počtu provozních pracovníků je to pravé ořechové pro bezpečnost dopravy.

Každý soudný člověk musí uznat, že v poslední době se do železnice opravdu investuje, pohleďme na modernizaci mnohých nádraží, tratí, obnovu vozového parku. Bohužel věc jiná je neustálý tlak na úspory a omezování počtů provozních pracovníků. Rozhodně se situace jeví jinak z pohledu pražské klimatizované kanceláře, jinak z pohledu provozních pracovníků. Když právě například takový strojvedoucí mimo svoji práci mnohdy supluje činnost průvodčího, posunovače a odpovídá za vypravení vlaku (když se výpravčí stali doslova ohroženým druhem) a v mnohých stanicích cestující nenarazí na pracovníka dráhy, vše je zamčeno a kryto mřížemi.

Není rozhodně dobré, stojí-li odpovědnost jenom na jednom člověku, jsme tvorové omylní. Nebude se mnou možná každý souhlasit, ale je docela tristní, pokud si takový vrcholný manažer ČD, a. s., za několik let vydělá pomalu daleko víc peněz (včetně štědrého odchodného), nežli řadový pracovník dráhy za mnohaletou profesní kariéru. A že se jich (ve vedení drah) za poslední léta vystřídala pěkná řádka.

Pro nás, cestující, je rozhodně důležitější, aby náš vlak řídil odpočatý a plně soustředěný strojvedoucí, který se nemusí zabývat jinými činnostmi, nežli řízením stroje. Aby ve vlacích fungoval bezvadný servis vstřícného a po odborné stránce zdatného personálu. A abychom se vždy dostali bezpečně do cíle naší cesty.

Železnice je stále jedním z nejbezpečnějších dopravních prostředků, bohužel je až příliš na očích a jakékoli nehodě je věnována značná pozornost sdělovacích prostředků. A nikdo až tak příliš neřeší, kolik se například stane během jednoho, jediného týdne na našich silnicích dopravních nehod s fatálními následky. Zdravím všechny železničáře–nádražáky pracující v tzv. „první linii“.

A. K Kýzl

Když se stane nehoda, je každý generálem

Chtěl bych reagovat na nehody na železnici, které se staly poslední dobou. Čteme, že je za nimi lidský činitel, jedinec, který udělá chybu, a tím je strojvedoucí. Ano, je to sice pravda, ale také by se měl člověk zaobírat tím, co všechno musí strojvedoucí vykonávat a za kolik peněz. To zřejmě na generálním ředitelství vůbec netuší, neboť tam sice sedí lidé, kteří berou přes sto tisíc i více, ale nemají žádnou zodpovědnost, kdežto strojvedoucí vozí lidi, zboží a berou o hodně méně. Nebylo by lépe přidat peníze strojvedoucímu, než nějakému manažerovi, který vůbec dráze nerozumí? Vezměte si, kolik bere strojvedoucí v Německu a Rakousku, a kolik u nás. Jen když si uvědomíte, kolik lidí sedí na generálním ředitelství, to je neskutečné. Ta byrokracie! Já bych jim dal na měsíc rukavice, přilbu a ochranné pomůcky. Ukažte se v provozu a ne v teplé kanceláři. To se netýká jen strojvedoucích, ale i jiných funkcí. Posunu, vozmistrů, signalistů, prostě přidat peníze všem těmto profesím.

Proč berou poslanci a senátoři královské platy? Takový strojvedoucí má zodpovědnost a poslanec nebo senátor zodpovídá za co? Když je nehoda, tak je každý generál, ale to, že pokud neuděláte přesčas, tak si peněz moc nevyděláte, a že platy jsou nic moc, o tom se tolik nemluví. Proč se zrušili výpravčí ve stanicích, proč se ruší někde posunovači, někde se ruší dělnické profese, ale na generálním ředitelství se nic neruší? Pak se nedivme, že lidi jsou unaveni, přetíženi, nemají volno apod. Bohužel jsou ale lidé, kteří musí vykonávat práci za druhé, strojvedoucí prodávat lístky cestujícím, musí někde vyvěsit stroj, pokud není posunovač, a další práce. To je můj názor na nehody. **Petr Hájek**

Mimořádné události na železnici

Nejsem odborník na šetření mimořádných událostí na železnici a veškeré informace čerpám z médií. Prožil jsem však více než 40 pracovních let na železnici a tak mi železnice „přirostla k srdci“. Proto mne poslední mimořádné události na železnici nenechaly chladným.

Co mne překvapilo, že přestože šetření teprve probíhají, tak někteří už předjímají věcí příštích a rychle jsou přijímány první závěry a opatření. Přitom bychom měli příslušné orgány nechat věci vyšetřit a spíše se držet hesla: „Práce kvapná málo platná“.

K mimořádným událostem došlo jak na „obyčejné lokálce“, kde se jezdí podle předpisu D3, tak i na jedné z nejmodernějších tratí v ČR, na koridoru (nepíši nejmodernější, protože se chystá její další modernizace, když její poslední modernizace proběhla v 90. letech), došlo i k mimořádným událostem na přejezdech. Při všech těchto hodnoceních se to vzalo „najednou“ a „míchala se jablka s hruškami“. Hodnocení a přijímání opatření by se mělo provádět „s chladnou hlavou“ a oddělovat. K nehodám a mimořádným událostem docházelo odnepaměti a bude k nim i docházet i v budoucnu. Člověk je tvor chybující.

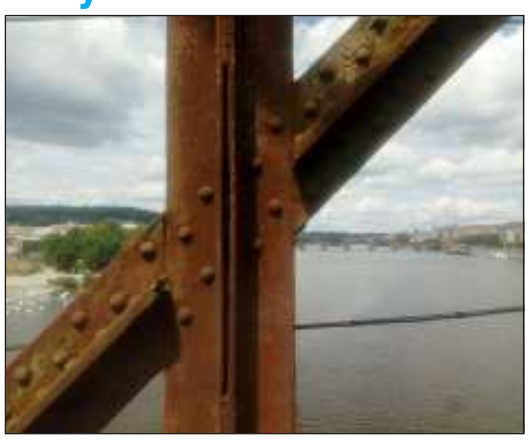
Kdysi, když ještě železnice byla „modrá armáda“, nás při školeních učili, že dopravní předpisy se „tvořily krví“. Přesto si myslím, že železniční doprava patří a bude patřit i nadále k nejbezpečnějším dopravním prostředkům. K nehodám a mimořádným událostem na přejezdech docházelo, dochází a bude docházet, pokud bude existovat i jen jeden poslední přejezd (úrovňové křížení železniční a silniční komunikace). Zde platí jen jedno jediné řešení – snaha o rušení málo nebo zcela nevyužívaných přejezdů a při modernizaci tratí úrovňová křížení nahrazovat nadjezdy či podjezdy. Např. návrh na umísťování jakési tabulky z vnitřku závory (do kolejiště) „PRORAŽ MNE“ je jen čistý alibismus a další „eskalací“ opatření na opatření v této oblasti. Jak to bude, když přijede na přejezd řidič jiné národnosti a uvázne mezi závorami, který nezná český jazyk? To tam bude ještě nějaká další jazyková mutace, aby to pochopil, která? A co když dojde k poškození takové tabulky, to budou závory ne zcela funkční?

A napadají mne další otázky. A ETCS? Je to výborná věc, co jsem četl. Říkám, nejsem odborník, ale vím, že je to drahé a že jsou třeba „peníze“ na zavedení ETCS na infrastruktuře, ale budou také „peníze“ pro dopravce? Nebudou na takto zabezpečených tratích ještě dlouho jezdit dopravci s hnacími vozidly, která ETCS nebudou vybavena? Vždyť stačí jen sledovat kolik dopravců v nákladní dopravě (když sežene zátěž) jezdí pod trolejí s hnacími vozidly nezávislé trakce, které by mohly vozit historické vlaky. ETCS pro D3? Zavádění návěstidel? Zvýšení počtu provozních zaměstnanců železnice? Monitorování strojvedoucích, zda odpočívali, co na to GDPR? To jsou jen některé další náměty a otázky, které jsem v rámci návrhů na řešení slyšel či četl.

Nechci vše zlehčovat, ale myslím si, až se situace uklidní a zjistí se, že nejsou prostředky, tak se vše vrátí do „starých kolejí“…

Stanislav Hájek, Pardubice

Kdy se bude rekonstruovat smíchovský železniční most?



Jak dlouho ještě bude odolávat zubu času smíchovský železniční most? Foto z vlaku zadrženého u vjezdového návěstidla Praha–Smíchov - vlivem přetížené kapacity tratě orezlé nýty a mostní díly ve tvaru kříže svatého Ondřeje jako by ukazovaly k otazníku, kdy začne rekonstrukce a oprava tohoto nejzatíženějšího mostu.

K dalšímu zadržení vlaku Os 9942 došlo na nové Odb. Barrandov, poté před žst. Praha Radotín v nové Odb. Závodiště, až vlak svoji smutnou pouť ukončil v žst. Dobřichovice a dále do Řevnic byl odřeknut bez náhrady. Proč také, vždyť 17. 7. ještě jede dalších „x“ vlaků tím směrem, že? **Martin Kubík**

Vyjádření Českých drah

k části příspěvku související s operativní změnou cílové stanice

V případě zpoždění vlaků, které překročí stanovenou hodnotu, přistupujeme po dohodě s objednateli v husté intervalové dopravě, kde je interval mezi osobními vlaky mnohdy pouhých cca 10 až 15 minut, k operativnímu přeložení obratu soupravy a zrušení spoje v koncovém úseku s nejmenší obsazeností. Díky tomu můžeme účinně eliminovat přenos zpoždění na další spoje v obou směrech a přepravit stovky dalších cestujících včas do svých cílových stanic. **Vanda Rajnochová**,
tisková mluvčí, České dráhy, a. s.

Vyjádření dopravce RegioJet ke kritice nekvalitních vozů

V Obzoru č. 15 jsme uveřejnili stížnost cestujícího na nekvalitní motorové jednotky dopravce RegioJet nasazené na trati Ústí nad Labem - Most. Německé motorové jednotky totiž nejsou vybaveny zásadními informačním systémem ani tlačítkem zastávky na znamení, čímž se podle slov pisatele stalo, že cestující přejeli zastávku Bílina kyselka až do Mostu a měli tak zkažený výlet. Během jízdy se nedostavila ani průvodčí.

Tiskový mluvčí RregioJet nám zaslal ke kritice následující vyjádření:

Situaci a stížnost cestujících jsme s oběma zaměstnanci (strojvedoucí a průvodčí) řešili formou osobního projednání se zpracováním protokolárního zápisu. Vzniklá situace byla s nimi detailně probrána. Cestujícím se za vzniklé komplikace omlouváme. Rozumíme, že to pro ně znamenalo nepříjemnost z hlediska narušení jejich plánů – je nám to líto. RegioJet opětovně proškolil zaměstnance z postupů při nástupu a výstupu cestujících v zastávkách na znamení a aktualizoval k tomu příslušnou dokumentaci. V současnosti je provoz zajišťován dočasně motorovými soupravami řady 628, které budou nahrazeny nejmodernějšími vícesystémovými jednotkami Pesa Elf.eu, které se pro provoz v Ústeckém kraji vyrábí. Ty nabídnou cestujícím plný komfort během cestování a současně další služby.

Aleš Ondrůj,
tiskový mluvčí RegioJet

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

Duhový most v Bechyni nad údolím Lužnice s vlakem z Tábora.

Léto na Bechyňce

Když se řekne Bechyně, většině železničářů se vybaví trať z Tábora do Bechyně, první elektrizovaná trať na našem území, postavená v roce 1903. Ta je spjata s Františkem Křižíkem, přezdívaným český Edison. S ním je v Bechyni spojena nejen železnice, ale je po něm pojmenovaná základní škola a vilová čtvrť. Před školou se nachází bysta tohoto českého vynálezce. Celá trať z Tábora do Bechyně je dosud elektrizována stejnosměrným napětím 1500 V. Proto zde jezdí elektrické lokomotivy řady 113, což jsou vlastně „žehličky“, jen vylehčená a upravená verze elektrických lokomotiv řady 110 ČD.

Letos v rámci Léta na Bechyňce je každý víkend nasazena na vybrané vlaky dnes již historická lokomotiva označená E 422.0003 z roku 1957. Přezdívku má „Kapesní Bobinka“, nebo zkráceně „Bobinka“. Souprava za „Bobinku“ je tvořena dvěma staršími čtyřnápravovými vozy německého původu, upravenými pro současný provoz na této trati.

Nádraží v Bechyni je poměrně malé, klasické lokálkové. Ačkoliv na trati ve třech mezilehlých stanicích mezi Bechyní a Táborem jsou klasické výpravní budovy postavené podle normálií lokálkových nádraží někdejších Rakouských státních drah, v Bechyni je budova jiná, novější. Toto nádraží bylo postaveno na konci 20. let minulého století. Původní nádraží stálo asi o 2 kilometry blíže k Táboru. V roce 1928 byla dokončena na svoji dobu velkolepá stavba – železobetonový most, klenoucí se nad hlubokým údolím řeky Lužnice, který spojil oba břehy řeky a usnadnil tak cestu od Tábora do Bechyně nejen železnici na nové nádraží, ale i po silnici. Na mostě je vedena společné trať i silnice. Staré nádraží sloužilo pak dlouhá léta jako nákladiště. Dnes jsou zde koleje sneseny a jedinou památkou je opuštěná a chátrající budova původního nádraží. Velký most se stal moderní dominantou města a přezdívá se mu Duhový.

Kromě železnice a nádraží je Bechyně známá hlavně kvůli zdejším lázním, ale také svými památkami či nejstarší keramickou školou u nás.

Pavel Stejskal

Mnohem více informací a tipů pro cestu do Bechyně najdete na www.osz.org v rubrice **„Cestujeme s Obzorem“**, kde uveřejňujeme příspěvek v plném znění.

Pochod pro Slavkovskou dráhu

V současné době nabývají intenzity snahy o obnovu zbývajícího úseku dlouhodobě vyloučené Slavkovské dráhy mezi Horním Slavkovem–Kounicí a zastávkou a nákladištěm Loket předměstí. Důkazem toho jsou usnesení zastupitelstev pětice měst podél této trati (jmenovitě se jedná o Bečov nad Teplou, Horní Slavkov, Loket, Nové Sedlo a Chodov), která s poukazem na porušování ustanovení zákona č. 266/1994 Sb., zákona o drahách, provozovatelem dráhy požadují co nejrychlejší obnovu již 23 let pustnoucí trati.

Stejný požadavek je obsažen i v memorandu, které podepsali starostové (včetně jedné starostky) výše uvedených měst spolu s předsedou Hospodářské a sociální rady Sokolovska (HSRS). Právě tato instituce usilovala o zachování provozu na Slavkovské dráze ještě před jejím uzavřením. Dokument byl zaslán předsedovi vlády České republiky, ministru dopravy a generálnímu řediteli Správy železnic.

Ukončení provozované trati.

Cechšský tunel.

Stranou těchto snah nezůstává ani Karlovarský kraj, který je zde připraven objednat vlaky v režimu základní dopravní obslužnosti. Samozřejmě jen tehdy, bude-li trať zprovozněna. Podporu myšlence zprovoznění trati vyjadřují i zástupci kraje v parlamentu.

Vůle tedy zde je. Ovšem kromě jediné instituce, té, která za trať odpovídá, a to již zmíněné Správy železnic. Tento správce železniční infrastruktury činí spíše kroky opačné. Důkazem toho je i nedávný prodej výpravní budovy v železniční stanici Horní Slavkov soukromé osobě. Znamená to tedy, že po zprovoznění trati zde bude nutno vystavět objekt nový, který bude sloužit jak provozním potřebám dráhy, tak i jejím zákazníkům. Tím se samozřejmě zvýší i celkové náklady na obnovu Slavkovské dráhy.

Současný neutěšený stav Slavkovské dráhy nedává spát ani zdejším občanům. Proto zde vznikla občanská iniciativa, která si dala do svého vínku propagaci této stavebně velmi zajímavé trati na veřejnosti, jejího významu v osobní i nákladní dopravě a také pro turistický ruch v regionu Slavkovského lesa.

První akcí, kterou se iniciativa vedená Mgr. Vítězslavem Adamcem z Lokte prezentovala, je petice „Za obnovu trati Horní Slavkov–Kounice – Loket předměstí“. Byla k dispozici i při setkání, jež se za podpory HSRS uskutečnilo v neděli 12. července. Asi čtyři desítky účastníků se sešly po příjezdu vlaku od Karlových Varů na zastávce v hornoslavkovské Kounici. Po krátkém projevu místopředsedy HSRS Ing. Rudolfa Tomíčka, po seznámení s historií trati, se současným vývojem snah o její obnovu a s významem dráhy pro region se účastníci vydali podél trati až do Lokte. Krátké zastávky s výkladem železničních historiků i zástupců HSRS se pak uskutečnily nejen na nádraží Horní Slavkov, na dalších zastávkách, ale i u některých zajímavých objektů, jako jsou tunely, velké kamenné viadukty či „slavný“ před několika lety ukradený ocelový most u Údolí.

Příjemná akce v podstatě rodinného charakteru (mezi účastníky jsme mohli zaregistrovat i rodiny s dětmi) byla zakončena opékáním buřtů v loketském amfiteátru. Domů pak účastníci odcházeli s jedinou myšlenkou – ještě více napřít úsilí k tomu, aby byl co nejdříve splacen letitý druh železnice vůči regionu a po celé Slavkovské dráze se znovu rozjely vlaky.

Další akcí, kterou občanská iniciativa připravuje, bude happening na podporu Slavkovské dráhy poslední srpnovou neděli. Pro dospělé i dětské návštěvníky bude připraven zajímavý a pestrý program.

Robert Koutný

Zážitkové výletní vlaky na Horehroní

Již druhým rokem o letošních prázdninách jezdí z Brezna do Mlýnků a v podvečer zpět každou sobotu výletní vlak „Horehronský expres“. Letos poprvé byl nasazený na tento výkon motorový vůz 850.018–7 „Krokodýl“.

Mimo tento vlak vyráží zmíněný motorový vůz celkem na tři páry vlaků v úseku Mlýnky přes Telgártskou smyčku do Červené Skaly a zpět, což je nejkrásnější úsek tratě mezi Margecany a Breznem na Horehroní a projíždí i kolem louky, kde pramení slovenská řeka Hron.

„Horehronský expres“ projíždí po trati 173 mezi stanicí Dobšinská Ladová Jaskyňa a stanicí Vernár na pozadí se známou Ostrou skálou.

„Horehronský expres“ je hojně využíván turisty, ale i příznivci železnice, kteří s nostalgií vzpomínají na dobu, kdy motorové vozy řady 850 jezdily ve Slovenském ráji na této trati v pravidelném provozu.

První neděli v srpnu, to jest 2. 8. 2020, se vydal motorák 850.018–7 na „Zbojnický expres“ a to z Brezna přes Zbojskou do Tisovce a zpět.

Vít Mareš

S Ventilovkou pod Králický Sněžník

Letošní rok je ovlivněn koronavirovou situací a dlouho se nevědělo, zda v Pardubickém kraji vyjede tradiční parní vlak pod názvem „Králický Sněžník“. Koronavirová opatření se počátkem léta zmírnila a nastaly přípravy na další ročník. Sezona tak začala později než v jiné roky a první srpnový den vyrazil na trati Česká Třebová – Letohrad – Hanušovice a zpět parní vlak, který byl v minulých letech známý pod názvem „Králický Sněžník“. V letošním roce se ale z programu vytratil název „Králický Sněžník“, ačkoliv místní jej stále používají.

Tradiční parní vlak doznal vedle změny názvu také další změny. Tou hlavní je obměna dopravce. Místo Českých drah zajišťuje provozování parního vlaku společnost MBM rail, s. r. o., ve spolupráci s Leo Expressem, který v úseku Letohrad – Hanušovice zajišťuje od prosince 2019 pravidelnou osobní dopravu. Vlaky jsou vypraveny pod záštitou hejtmana Pardubického kraje, ten se objevil mezi cestujícími. V čele historické soupravy stanula parní lokomotiva 431.032, přezdívaná pro použití rozvodu „Ventilovka“. Lokomotiva pochází z roku 1927, kdy byla vyrobena v lokomotivce StEG ve Vídni pro Rakouské železnice. Lokomotivu získalo před několika léty Muzeum starých strojů v Žamberku. Také souprava vlaku oproti minulým letům byla jiná, zde byly zařazeny dva osobní čtyřosé vozy, původem ze Švýcarska. Vozy jsou pěkně opravené s novým lakem a dokončení oprav probíhalo ještě několik hodin před výjezdem vlaků. Vedle těchto vozů, byly v soupravě dva další vozy, z nichž ve služebním voze byl zajištěn prodej občerstvení.

Vlakový průvodce pod názvem „Cestování časem nesmrtelnou párou Pardubickým krajem“ představoval vedle jízdního řádu také zajímavosti okolo trati. Turistům a rodinám s dětmi jsou nabízena muzea, hrady a zámky a rovněž Relax & sport resort Dolní Morava. Z muzeí je důležité upozornit na celou řadu vojenských opevnění z období roku 1938. Ve vlakovém průvodci je také mapka trati s upozorněními na jednotlivá místa.

Počasí dne 1. srpna cestujícím parního vlaku opravdu přálo a všichni byli spokojeni. Parní lokomotiva odvezla vlak v pořádku a bez závad a vlak bude na stejné trati z České Třebové do Hanušovic a zpět vypraven každou srpnovou sobotu a pak 28. října a 17. listopadu.

Pavel Stejskal

Lokomotiva 431.032 v čele parního vlaku z České Třebové do Hanušovic vjíždí do stanice Dolní Lipka.

Předplatné Obzoru
tel. 737 275 079
marie.bartova@osz.org

„Velký Bejček“ 423.094 společnosti KHKD na své jízdě mezi chmelnicemi.

S Velkým Bejčkem mezi chmelnicemi

Rakovnicko, to je mimo jiné také kraj četných chmelnic, kde se pěstuje ono naše „zelené zlato“. Však také mnozí z nás, dříve narozených, máme v dobré paměti doby, kdy jsme koncem letních prázdnin vyráželi se školou na chmelové brigády. Ta atmosféra „na chmelu“, ta se nedá popsat, ta se musí prostě zažít.

K zelenému zlatu patří také v tomto kraji letní víkendové jízdy parních vlaků po kolejích Kolešovky, známé železniční trati, vedoucí z Krupé do Kolešovic také mezi zdejšími chmelnicemi. O prázdninových sobotách se zde můžeme setkat jak s vláčky Českých drah, a. s., tak i s parními mašinkami obchodní společnosti Herkules KHKD Praha, s. r. o. Při parních jízdách v režii KHKD je možno také navštívit železniční muzeum tohoto spolku ve stanici Kněževes.

V sobotu 18. 7. jsme na kolejích Kolešovky zastihli v plné práci „Velkého Bejčka“ 423.094 společnosti KHKD.

(Nejen) všem příznivcům naší železnice přejeme krásné léto a prožití té pravé „nádražácké“ atmosféry na Kolešovce.

A. K. Kýzl

Moudrost pro tento den

„Žádná smrt nemůže být zlá, když předchází život dobrý.“

***Václav Matěj Kramerius**, český spisovatel a nakladatel (1753 – 1808)*

ZV OSŽžst. Břeclav s hlubokým zarmoucením oznamuje, že dne 23. 7. 2020 nás ve věku 60 roků náhle opustil pan

Emil Mičica.

Celý profesní život zasvětil železnici a železniční stanici Břeclav. K ČSD nastoupil v roce 1982 jako průvodčí nákladních vlaků, později pracoval jako vlakvedoucí nákladních vlaků. Posledních zhruba 20 roků pracoval jako vlakvedoucí osobní dopravy. Po celou dobu byl členem ZO OSŽžst. Břeclav. Čest jeho památce.

Karel Tomeček,
předseda ZO OSŽ žst. Břeclav

Výpravní budova nádraží Ostrava–Vítkovice je definitivně kulturní památkou

Výpravní budova nádraží Ostrava–Vítkovice, navržená architektem Josefem Dandou a vybudovaná v letech 1963 až 1967, je definitivně kulturní památkou. Po mnohaletých peripetiích, kdy nádraží bylo nejprve prohlášeno památkou, ale památková ochrana byla následně ještě během téhož roku (2010) zrušena, bylo konečně letos, na základě projektu a dalších studií (včetně publikace Národního památkového ústavu z roku 2018 „Nádraží Ostrava–Vítkovice“), vydáno nové prohlášení za kulturní památku, které 22. dubna 2020 nabylo právní moci.

Prohlášení vítkovického nádraží kulturní památkou přivítal i Vladimír Kutý, první a poslední přednosta (ve funkci 1. 1. 1965 až 31. 10. 1994), který jako náčelník byl u výstavby nádraží a poté na něm strávil bez dvou měsíců třicet let. **„Byl jsem u začátků výstavby jak Polanecké spojky, tak i vítkovického nádraží, které bylo postaveno podle návrhu profesora Dandy v tzv. bruselském stylu. Jako náčelník a později jako přednosta jsem se až do roku 1994 snažil nádraží udržet v dobrém stavu. Jenže pak, bohužel, došlo ke zrušení funkce přednosty stanice a zůstala tam pouze uklízečka. Budova trpěla a já s ní. Jsem šťastný a děkuji ministerstvu kultury, že se budovu nádraží podařilo prohlásit kulturní památkou a že se v současné době chystá přestavba, i když ne všechno, co se chystá, se mi líbí. Jak už jsem říkal na slavnostním představení přestavby letos v lednu: každé nádraží je oknem do obce. A já bych byl rád, aby tomu tak bylo i ve Vítkovicích,“** říká pětaosmdesátiletý bývalý přednosta.

Dodejme, že ve své době šlo o jedno z nejmodernějších nádraží v Československu. Budova se jako zázrakem dochovala v původním stavu včetně skleněné věže s hodinami. Vítkovické nádraží bylo oficiálně otevřeno 26. 5. 1967, první vlak (R 642 z Prahy do Košic) s cestujícími zde zastavil v neděli 28. 5. 1967.

-mmč-

ČD představily první modernizovaný motorový vůz řady 811 a přívěsný vůz 012

(Dokončení ze str. 1)

„Motorový vůz řady 811 je doplněn klimatizací, která je víceméně vyrobena v Holandsku a má nový spalovací motor. Aby klimatizace byla plně funkční, musel být výkon spalovacího motoru navýšen oproti původnímu (nyní má 242 kW, navýšení výkonu se provádí pouze při zapnuté klimatizaci). **Další věc, které se ta modernizace týká, jsou zásuvky, Wi–Fi, nová sedadla, či pro cyklisty stojany na kola,“** dodal s tím, že vozidla již absolvovala zkoušky na Zkušebním okruhu ve Velimi: **„Výsledky zkoušek už jsou známy, byly přesně předepsané i konzultované s Drážním úřadem. Je třeba na tom vozidle ještě doladit některé věci, které samozřejmě jsou řešitelné a budou do 15. 8. odstraněny, a vozidlo pak bude plně připraveno do provozu,“** řekl Zdeněk Studnička.

Cestující na severu Moravy budou modernizované soupravy po 15. 8. 2020 vozit především na lokálních tratích v regionu – v srpnu by se první dvě soupravy měly objevit na tratích 276 Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou a 325 Studénka – Veřovice. Celkově bude modernizováno 14 motorových a 10 přípojných vozů za cca 250 milionů korun.

Michael Mareš

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