

Z aktuálních událostí

Ve středu 19. srpna se v Praze, v sídle OSŽ, konalo mimořádné zasedání Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s. Jednání bylo svoláno k jednomu hlavnímu bodu: návrhu změny Podnikové kolektivní smlouvy (PKS) Českých drah, a. s., čj. 57 570/2019-O10, který odborovým centrálam zaslal zaměstnavatel. Výklad k jednotlivým bodům návrhu podal předseda podnikového výboru Vladislav Vokoun.

V úvodu se však vrátil k jednáním, která proběhla v letních měsících a která se týkala snahy přesvědčit vládu o poskytnutí podpory železniční dopravě v souvislosti s koronavirem, a také stále ještě nevyřešené otázky režijních výhod. Jak uvedl Vladislav Vokoun, finální jednání k otázce režijek by měla proběhnout do konce srpna. Poté se předseda PV věnoval jednotlivým bodům návrhu Českých drah na změnu PKS. Připomeňme, že zaměstnavatel navrhuje mimo jiné sjednotit výměru dovolené na 5 týdnů pro všechny zaměstnance, snížit cenu stravenek, snížit příspěvek na penzijní připojištění, zrušit příspěvek na udržení zdravotní a odborné způsobilosti, prodloužit pracovní dobu u technikoekonomických pracovníků na 40 hodin, snížit příplatek za práci o sobotách a nedělích a příplatek za delenou směnu.

Vladislav Vokoun uvedl, že je si vědom toho, že COVID-19 přinesl Českým drahám velké ztráty v důsledku propadu příjmů. Podle jeho názoru lze však předpokládat, že od 1. 1. 2021 bude doprava fungovat v obvyklém režimu. „Domnívám se proto, že nebude nutné dělat trvalé změny. Podnik by měl hledat úspory jinde než v osobních nákladech,“ zdůraznil Vladislav Vokoun. Poté jednotlivé navrhované body okomentoval a přidal i podrobnou protiaargumentaci.

Následovala podrobná diskuse. Podnikový výbor OSŽ při ČD, a. s., v přijatém usnesení vyjádřil nesouhlas s návrhem změny PKS ve znění předloženém zaměstnavatelem a zároveň uložil kolektivním vyjednavacům jednat v souladu s tímto bodem.

V diskusi se hovořilo nejen o návrhu na změnu PKS, ale i o některých dalších úsporných opatřeních, s nimiž jsou již zaměstnanci seznámeni na mítincích, přestože nebyla projednána s odbory. Členové podnikového výboru vyjádřili rozhořčení nad tím, že ze strany zaměstnavatele není dodržována PKS v oblasti informování a projednávání některých opatření s odbory. V přijatém usnesení podnikový výbor požaduje zastavení realizace těchto kroků do doby řádného projednání v PV. Zároveň požadují doložit zdůvodnění těchto kroků.

Ve čtvrtek 27. 8. 2020, den po naší redakční uzávěrce, se v sídle OSŽ v pražských Vysočanech sešel Podnikový výbor OSŽ při Správě železnic. Na programu byly mimo jiné: aplikace 3. změny Podnikové kolektivní smlouvy, společné jednání odborových centrála a příprava na kolektivní vyjednávání. Na jednání byli pozváni zástupci personálního odboru GŘ Správy železnic.

Podrobnosti najdete tradičně na webu OSŽ a v příštím čísle Obzoru. —red—

Sledujte aktuální zpravodajství na www.osz.org

Za účasti ministra dopravy Karla Havlíčka byl slavnostně proražen tunel Mezno

Za účasti vicepremiéra a ministra dopravy Karla Havlíčka, zástupkyň Evropské komise v ČR Karolíny Kottové, generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody, a generálního ředitele společnosti OHL ŽS Brno Romana Kocúrka, byla v pátek 14. 8. 2020 slavnostně ukončena prorážka tunelu Mezno na IV. železničním koridoru. Modernizace trati Sudoměřice u Tábora – Votice je jednou z posledních součástí souboru staveb na čtvrtém tranzitním koridoru, kromě dvou tunelů přibude na dosud jednokolejném úseku druhá kolej a také nová železniční stanice Červený Újezd. „Správe železnic se daří investovat, daří se jí dokončovat projekty. IV. koridor je, myslím si, ukázkou toho, co nás bude čekat v budoucnu – je to supermoderní, krásná trať, minimálně na rychlost 160 km/h, možná to bude až na 200 km/h,“ uvedl ministr Karel Havlíček. „Mocokrát děkuji i OHL ŽS. Výborná práce, věřím, že to všechno dotáhne, jak jsme si řekli před chvílí, ještě rychleji a ještě levněji, ale to říkám samozřejmě s nadšátkou,“ dodal s úsměvem.

Význam stavby ve svém projevu podtrhl i Jiří Svoboda: „I když to vypadá jako že nic, že se to jen prorazí, tak ta stavba Sudoměřice – Votice je úžasná. Vždycky jsem trochu zářil na RSD (Ředitelství silnic a dálnic), že si jede novou stopou, a my to děláme už také tak. Čili je fajn, že neomezujeme provoz na současnou trať, která je samozřejmě morálně i technicky zastaralá,“ řekl s tím, že IV. železniční koridor se i díky této stavbě stává „Koridorem 21. století“. „Myslím si, že předběhne svoji kvalitou i koridory ostatní, protože vše se dělá nové a zároveň se plánuje to, co je pro budoucnost nezbytné, mimo jiné i to, co je napsané тамhle pravou dolí – rychlost 200 km/h. Takže co říci na závěr? Ať se plní termíny a těším se, až se tady všichni společně svezeme.“

Evropská unie prostřednictvím Evropské ko-

mise přispěje i na tuto stavbu: „Navržený příspěvek EU na tuto stavbu v celkových nákladech zhruba 6,7 mld. Kč není určité bezvýznamný, protože dosahuje částky 3,9 miliard korun (žádost o spolufinancování tohoto projektu v rámci OPD Doprava 2014–2020 z Fondu soudržnosti EU byla již Evropské komisi předložena, poznámka autora),“ poznamenal tiskový mluvčí Správy železnic Marek Liliáš, což potvrdila i Karolína Kottová. „My jako zastupitel Evropské komise (EK) v České republice můžeme jménem EK potvrdit, že jsme rádi, že prostředky daňových poplatníků z celé EU přispívají na zmodernizování a zrychlení propojení mezi jednotlivými zeměmi,“ podotkla. „Vlaky tady budou jezdit rychleji, což znamená, že i více lidí bude volit vlak jako náhradu za auta, což bude mít dopad na to, že bude méně znečištěné životní prostředí a vůbec ovzduší, které dýcháme,“ dodala.

Ražba 840 metrů dlouhého tunelu Mezno začala vloni v září z výjezdového (pražského) portálu. Tunel byl ražen tzv. Novou rakouskou tunelovací metodou, která spočívá v mechanickém rozpojování horniny a jejím následném jistěním primárním ostěním. Tunel Mezno je delším ze dvou tunelů (Dobroč s 660 metry byl proražen letos v únoru) budovaných na úseku Sudoměřice u Tábora – Votice. To zmínil i Roman Kocůrek, generální ředitel OHL ŽS Brno, který hned v úvodu poděkoval svým předělníkům: „Ne vždy máme možnost mít na stavbě takovou vzácnou návštěvu v podobě vicepremiéra a generálního ředitele Správy železnic, a také samozřejmě zástupkyň Evropy. Tato stavba ale ještě není u konce, čeká nás spousta práce. Nicméně dneska je významný den: dochází k proražení druhého tunelu na této stavbě, a to i navzdory problémům s covidem. Už je to jen kousek, jen pár centimetrů, takže zdař bůh...“ uzavřel. Michael Mareš



Pracovníci OHL ŽS po slavnostní prorážce vycházejí z tunelu Mezno.



Od loňské záříjové nehody na přejezdu v Uhřetěvsi projížděl tímto místem Tomáš Kadlec už mnohokrát. „Ale že bych to pokaždé znovu zvířal, to ne. Ale dávám si větší pozor,“ říká. Snímek Michael Mareš

Strojvedoucí Tomáš Kadlec se před rokem podruhé narodil

Obrovské štěstí v neštěstí měl vloni strojvedoucí Tomáš Kadlec, když se 6. 9. 2019 jím řízený CityElefant na přejezdu v Uhřetěvsi srazil se stojícím kamionem. Lze určitě říct, že Tomáš Kadlec se před rokem podruhé narodil. Datum loňské nehody na přejezdu v Uhřetěvsi si dnes sedmapadesátiletý Tomáš Kadlec pamatuje dobře. „Jak by také ne, den předtím (5. 9. 2019) jsme doma slavili desáté narozeniny malého – na stará kolena jsem si totiž kromě vnučat pořídil i syna,“ vypráví s úsměvem. Když prohodím, že letos tak budou se synem slavít oba, syn jedenácté a on své druhé narozeniny, skočí mi do řeči: „...to už přinejmenším třetí!“ Před deseti lety, zrovna v době, kdy se mu narodil syn Jiří, mu totiž v Benešově diagnostikovali nádor na mozku. „Do dneška tady na hlavě mám šrám jako ránu sekýrou. Tehdy to bylo opravdu vážné! Už jsem jenom seděl, ani okolí jsem nevnímal, jenom jsem se šoural. Začal jsem i špatně mluvit a chodil jsem z práce strašně unavený, ale že by

za tím mohl být nádor na mozku, to jsem netušil. Ale naštěstí mě manželka poslala na vyšetření.“

Z benešovské neurologie jej okamžitě odvezli do Vojenské nemocnice v Praze, kde byl druhý den operován. „Dvanáct hodin jsem ležel na operačním sále a pak ještě jednou, o čtyři týdny později. Dokonce mě osobně operoval pan profesor Beneš. Machr, největší kapacita v tomto oboru,“ vypráví Tomáš Kadlec jen tak, jako by se ho to ani netýkalo. „Po první operaci jsem vůbec nemluvil. Bylo to hrozné. Vy víte, že to v té hlavě je, ale neřeknete to!“ vzpomíná na první dny po první operaci mozku. Následovala operace druhá: „V pátek jsem byl operován, v pondělí jsem si vydupal, že chci na normální pokoj, ve středu jsem šel domů a v pátek, týden po operaci, už jsem v okolí Řičan (kde Tomáš Kadlec byl) jezdil na kole,“ usmívá se.

Tomáš Kadlec už mockrát viděl kamerové záznamy loňské nehody v Uhřetěvsi, kamion

stál před srážkou na přejezdu dobré dvě minuty a přitom stačilo, aby někdo z přihlížejících zvedl závoru a nemuselo ke srážce vůbec dojít. „...Anebo na něj aspoň začít troubit, blikat a ukazovat mu: pojed!“ přitakává. Možnost reagovat měl Tomáš Kadlec strašně malou, podle šetření Dražní inspekce zhruba dvě a půl vteřiny. Přesto stihl zatahnout za rychlobrzdu a alespoň částečně tak snížit rychlost. „Je tam 120 (traťová rychlost), ale já jsem měl 100 km/h, protože jsem jel na čas. Kdybych doháněl zpoždění, tak to bylo horší. Víte, těch náhod, které přispěly k tomu, že to dopadlo tak, jak to dopadlo, bylo opravdu hodně,“ vypráví dále.

Sečteno, podtrženo: Tomáš Kadlec po nehodě zachoval chladnou hlavu, okamžitě běžel mezi cestující a pomáhal jim. „Hasiči říkali, že jsem byl úplně první, kdo volal záchranné složky na lince 112 – 36 vteřin po nehodě už měli záznam a ocenili i to, že jsem se postaral o cestující,“ konstatuje dále. (Pokr. na str. 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Na seniorech nelze šetřit, zaslouží si pozornost ze strany aktivní členské základny.“

Hovoříme s KURTEM MUŽÍKEM, předsedou Republikové rady seniorů OSŽ

Sportovní hry seniorů za účasti sportovců OSŽ z celé republiky, které se měly konat 26. srpna v hotelu Skalka v Rajecých Teplicích, byly odloženy. Co je hlavním důvodem tohoto odkladu?

Důvod je jediný a prostý – zhoršující se situace ohledně koronavirové nákazy. Region Rajecých Teplic je sice v bezpečném „železném semaforu“, nicméně panovaly obavy ze zavlečení nákazy na Slovensko z některého regionu v České republice. Současně se ze soutěže odhlásilo i slovenské družstvo, neboť na Slovensku jsou protiviřová opatření přísnější než u nás. S těžkým srdcem, avšak s vědomím velké odpovědnosti, jsme se po dohodě s českou ředitelkou těchto sportovních her a ředitelkou hotelu Skalka Emilií Duračinskou dohodli, že konání sportovních her odložíme na pozdější dobu, až se situace uklidní. Věřím tomu, že se konání těchto dlouho připravovaných her uskuteční ještě letos, nejspíše do 15. listopadu.

Můžete alespoň v krátkosti přiblížit rozsah těchto her?

Přihlášeno je devět osmičlenných družstev. V každém družstvu jsou čtyři muži, čtyři ženy a jeden vedoucí, všichni členové OSŽ. Hry proběhnou přímo v areálu hotelu OSŽ Skalka v Rajecých Teplicích a na pořadu jsou soutěže v pétanque, ruských kužlech, adventure golfu a disc golfu, jízda na koloběžkách na čas, házení na koš, bolloball, hod míčkem na cíl, běh s míčkem na raketě a šipky. V případě nepříznivé počasí jako náhradní disciplíny určeny kulečník a stolní hry. Hry jsou plánovány na tři dny, přičemž vlastní soutěže proběhnou druhý

den, první a poslední den slouží pro příjezd a odjezd.

Koronaviřová infekce zasáhla nejen sportovní hry, ale ochromila život v celé republice, stejně jako i jinde ve světě. Jak dalece ovlivnila práci Rady seniorů OSŽ?

Jednání Rady probíhá podle plánu, poslední jednání se uskutečnilo v červnu. Po prázdninové přestávce je další jednání naplánováno na 17. září. Cítíme samozřejmě všechna vládní nařízení, týkající se zdravotní situace, či omezení počtu osob na společných jednáních, práci Republikové rady seniorů OSŽ však dosud žádným omezením nebyla znemožněna.

Jak členové Rady hodnotí současnou situaci na železnici?

Všichni pozorně sledujeme dění na železnici, máme k dispozici všechny aktuální zprávy z jednání vrcholových orgánů OSŽ, z jednání Ústředí, Představenstva OSŽ, či jednotlivých podnikových výborů. Co nás, stejně jako ostatní železničáře, v současné době nejvíce znepokojuje, je nedávná dlouhá série nehod a mimořádností v provozu. Jsme toho názoru, že hlavní příčinou jsou vysoké nároky kladené na práci strojvedoucích. Stačí se jen podívat na jejich vytíženost během směny, kdy nemají žádnou delší přestávku mezi vlaky – obratové časy jsou naprosto minimální. Úprava tunusů, jakož i lepší zabezpečení jízdy vlaků ze strany techniky, především na lokálních tratích, jsou nezbytné. Také problémy společnosti ČD Cargo, způsobené koronaviřovou krizí, nutí k zamyšlení, jak navýšit objem nákladní přepravy.



Na závěr otázka, týkající se činnosti klubů seniorů OSŽ v jednotlivých lokalitách. Jak jste s jejich prací spokojen?

Naprostá většina klubů, jichž je přibližně 40 v celé republice, pracuje ke spokojenosti svých členů. Tam, kde kluby nejsou založeny, funguje spolupráce se seniory na bázi samotných závodních výborů OSŽ. Co nás mrzí, je fakt, že v poslední době jakoby upadal zájem některých závodních výborů OSŽ o seniory. Na seniorech však nelze šetřit, zaslouží si pozornost ze strany aktivní členské základny. Vždyť i oni se podíleli na dobrém jménu OSŽ. A OSŽ se opravdu, i díky nim, nemá za co stydět.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

Strojvedoucí Tomáš Kadlec se před rokem podruhé narodil

(Pokračování ze str. 1)

„Před nálezem jsem stihl utéct zhruba metr za dveře do strojovny, dál to nešlo, nebyl na to čas. Prostě jsem otevřel dveře, přišla rána a bylo hotovo,“ vzpomíná na moment srážky s kamionem. „Náštesti došlo ke srážce motorovým vozem. Kdyby byl v čele soupravy řídicí vůz, tak by to asi dopadlo mnohem hůř, když ten těžký kamion vyhodil z kolejí těžký motorový vůz. Nehledě na to, že v řídicím vozezdávající sedí hned za stěnou,“ myslí si. Nálezem se otevřely i dveře ze strojovny k cestujícím, a tak Tomáš Kadlec okamžitě viděl tu poušť. „Za dveřmi stála maminka s kočárkem a druhým dítětem v náručí. Jak ten náraz nečekala, tak spadla do těch střepů na zem a to dítě leželo vedle ní. Hrozný pohled. Ale bylo štěstí, že se ten kočárek s druhým dítětem převrhl, protože jinak by to dítě v kočárku při nárazu vyjelo ven, místo dveří byla obrovská díra. To byla klika. A takových náhod, že se nestalo nic vážnějšího, tam bylo víc.“

Od nehody projel Tomáš Kadlec oním úsekem už mnohokrát. „Ale že bych to pokaždé znovu prožíval, to ne. Ale dávám si větší pozor,“ přiznává. „Při operaci mozku jsem si ani na okamžik nepřipustil, že bych se do práce nevrátil, nebo že by to mohlo dopadnout jinak. Osud prostě tomu chtěl, abych žil, a ta nehoda to jen potvrdila,“ říká. „Už tenkrát, když mě propouštěli z nemocnice, mi pan

profesor Beneš říkal, že když mě první viděl, tak si říkal, že když to dopadne dobře, tak budu v invalidním důchodu, když to dopadne špatně, tak na invalidním vozíku. A já jsem se po třech měsících vrátil do práce.“

Na konci srpna se Tomáš Kadlec vrátil z Františkových Lázní, kde byl na náklady zaměstnavatele osm dní v lázních. „Už po nehodě se odbořil (OSŽ, respektive Jiří Běhounek jako předseda ZO OSŽ) i zaměstnavatel (ředitel OCP střed, respektive vedení depa a personální oddělení GR ČD) zajímali, jak mi mohou pomoci. Nabídl mi lázně a já jsem si vybral pobyt ve Františkových Lázních,“ vypráví Tomáš Kadlec s tím, že ředitelka personálního odboru GR ČD nakonec rozhodla, že lázeňský pobyt firma zaplatí nejen jemu, ale i jeho synovi. „Docela mě to dojalo, ani nevím, jak všem poděkovat. Chtěl bych poděkovat hlavně zaměstnavateli a odborům, ale také advokátovi JUDr. Karlu Baborákovi, který se mně díky Krizové lince OSŽ ozval hned po nehodě, a bleskově mi připomenul má práva a povinnosti. I při přípravě na soudní jednání mi byl oporou,“ uzavírá Tomáš Kadlec s tím, že řada lidí dnes zpochybňuje potřebu být členem odborové organizace, ale jen do chvíle, než se něco stane. „V tom vidím obrovské plus mého členství v OSŽ, že člověku, který se nezávězně dostal do tíživé životní situace, je poskytnuta veškerá pomoc, a to aniž by o ní žádal.“

Michael Mareš



Nástupiště železniční stanice Vidnava, vyzdobené monumentální kresbou graffiti.

NAVŠTÍVILI JSME

Vidnava

Vidnava je město (1266 obyvatel), ležící na polských hranicích, do něhož vedou železniční koleje ze čtyř kilometrů vzdálené Velké Kraše s napojením do Lipové–Lázní a Jeseníku. Osobní doprava zde byla zastavena v roce 2010 a železniční doprava byla nahrazena dopravou autobusovou, vedoucí po souběžné silnici. Od té doby probíhá řízení, na jehož konci by se měl objevit nový vlastník této tratě. Zatím účelem zde byla třikrát vyhlášena veřejná soutěž (nabídková cena přitom klesla ze čtyř milionů korun na půlmilion), osloveny byly také územní samosprávné celky, trať byla dokonce bezúplatně nabídnuta obci Velká Kraš, na jejímž katastru z velké části leží. Vše bez úspěchu.

Město Vidnava sice o obnovu osobní železniční dopravy stojí, kraj však nemá zájem. „Po vyčerpání všech postupů uložených Správou železnic usnesením vlády ČR č. 416, byl cestou Ministerstva dopravy aktivován proces rušení dráhy,“ informuje o dalším zákonném postupu tisková mluvčí Správy železnic Nela Friebová. Jak však dále dodává, trať má stále šanci na to, aby zůstala zachována. A není to jen proto, že by se po ní mohlo přepravovat kůrovcevé dřevo, ale hlavně díky ložiskům kaolínu, který se v minulosti v okolí Vidnavy těžil. O zrušení dráhy vyplývá z výsledků průzkumu ložisek kaolínu. V případě zahájení těžby se spíše uvažuje o změně kategorie na vlečku a využití této dráhy pro potřeby těžby,“ dodává mluvčí. Podle jejích dalších slov je stavebně-technický stav tratě díky jednoduchým geografickým poměrům velice dobrý a trať je provozuschopná. K obnově těžby kaolínu (ukončené v roce 1991 pro nerentabilitu) je však nutné kladné stanovisko dopadu na životní prostředí, jakož i potřeba

souladu s územním plánem. Okolní obce obnovu těžby kaolínu nebrání, naopak ho vítají. Podle posledních průzkumů je v zemi v okolí Vidnavy ještě přibližně sedm milionů tun horniny, po které je poptávka především v sousedním Polsku, ale také například u jedné firmy ze Zlína na výrobu šamotových cihel a obkládaček.

A jaký je osud původní nádražní budovy ve Vidnavě? Postavena byla v roce 1897, kdy byl zahájen provoz na trati z Velké Kraše do Vidnavy, v dalších letech byla rozšířena v souvislosti s prodloužením tratě do polské Nisy v roce 1912. V té době se jednalo o pohraniční přechodovou stanici mezi Rakousko–Uherskem a Německem (Pruskem). Po roce 1945 byla trať do Polska vytrhána a budova sloužila ČSD (ČD) až do roku 2010. V současné době je v majetku Správy železnic. „V případě převodu tratě na vlečku je možno uvažovat o využití budovy pro potřeby těžby nebo o samostatném prodeji,“ sděluje Nela Friebová. V budově nádraží bylo v roce 1988 vybudováno železniční muzeum, v němž byly vystaveny exponáty sdělovací a zabezpečovací techniky. V roce 2000 bylo toto muzeum přestěhováno do Hradce Králové a budova zůstala opuštěná a postupně ničená vandaly. V roce 2018 se zde podařilo uspořádat výstavu uměleckých děl v rámci festivalu „V Centru“. Od té doby je nádraží vyzdobené kresbou graffiti, představující obrovský oblak kouře z komína parní lokomotivy. Poněkud bizarně působí pahýly uschlých stromů, stojících mezi opuštěnými kolejemi.

Co tedy zbývá v závěru této reportáže popřát železniční stanici Vidnava a vlastně celé trati z Velké Kraše do Vidnavy? Určitě by bylo skvělé, kdyby koleje i nádraží znovu ožily železničním ruchem. Šance tu je.

Miroslav Čáslavský

VŠIMLI JSME SI

● **V PARDUBICÍCH** pomalu začínají přípravné práce před zahájením rekonstrukce celého železničního uzlu. V posledních týdnech jsou bourány nepotřebné budovy a skladiště především v oblasti kostelnického zhlaví. Vlastní stavební práce v kolejisti by měly být zahájeny v září.

● **ČESKÉ DRÁHY** chystají velkou modernizaci depa v pražské Michli (Odstavné nádraží Jih). Aktuálně vypsalý tender na zpracovatele projektu. Vítěz tenderu vytvoří dokumentaci pro územní a stavební řízení, zajistí vydání stavebního povolení, zpracování projektové dokumentace pro provádění stavby a autorský dozor. Jak uvádí server zdopravy.cz, předpokládaná doba výstavby je 18 měsíců od podpisu smlouvy.



● **NA TRATI 220** Praha – České Budějovice, konkrétně v úseku Votice – Střežiměř se stále nachází řada fotografických míst. Jedním z nich je například přejezd na okraji obce Heřmanický, dosud vybavený mechanickými závory, u něhož je dokonce umístěn zachovalý telegrafní sloup. Zanedlouho však původní trať Dráhy císaře Františka Josefa v rámci výstavby čtvrtého koridoru bude z větší části opuštěna a nahrazena nově vybudovanou přeložkou s řadou tunelů a jednou estakádou. V romantické krajině České Sibiře se tak železniční nostalgici stanou minulostí. Na snímku ze dne 21. 6. 2020 výše zmínovaným místem projíždí odpolední rychlík 718 Vltava linky R17 relace České Budějovice–Praha v čele s lokomotivou 362.117. Snímek Tomáš Martinek



● **MOTOROVÝ OSOBNÍ VŮZ** 810.449-9 na vlaku 19761 z Noutonic do Hostivice (vlevo) se 18. 8. 2020 po šesté hodině večerní na kladenském zhlaví železniční stanice Hostivice křížuje s motorovým vozem 810.231-1 v barvách společnosti KDS, který jede mimořádně na výpomoc společnosti Die Länderbahn do Loun.

● **PRAŽSKÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ** čeká rozsáhlá rekonstrukce. Jak informoval deník E15, Správa železnic bude řešit dlouhodobé problémy se zatížením v odbavovací hale, parkoviště na její střeše by měl nahradit park, přibudou také nové pavilony a park před budovou hlavního nádraží by se měl rozšířit. Podle ředitele Správy železnic Jiřího Svobody by se o konečné podobě projektu mělo rozhodnout v příštím roce ve spolupráci s hlavním městem i památkáři. Stavět by se mohlo začít koncem roku 2022.

● **SPRÁVA ŽELEZNIC** přehodnotila plány na zrušení celostátní tratě z Prahy Malesic na nákladové nádraží Žižkov. Místo zrušení nyní žádá o její změnu na místní dráhu. Správa železnic nepoužívanou žižkovskou trať odřízla od sítě loni v listopadu při opravě malešické tratě po nehodě, když výhybku číslo 7 neobnovila. Věc ale setřít Drážní úřad pro podezření, že výhybka byla zlikvidována bez náhrady nelegálně, uvedl deník.cz.

Od září do Karlových Varů Pendolinem!

Od 1. září bude moderní rychlovlak Pendolino zajíždět na své trase Karlovským krajem až do Karlových Varů. Večerní spoj směřem z Prahy dosud končil v Chebu a odtud jel ráno zpět.

České dráhy a Karlovarský kraj představily Pendolino veřejnosti v Karlových Varech v sobotu 29. srpna 2020. Během komentovaných prohlídek se mohli zájemci prohlédnout „kokpit“ strojevedoucího, zjistit, jak funguje palubní portál, či zavítat do dětského koutku. V doprovodném programu se dále představila krajská destinační agentura Živý kraj a občané vyššího věku se mohli seznámit s nabídkou výhod v rámci projektu Senior Pas. Návštěvníci mohli v průběhu prezentace přispět do veřejných sbírek vyhledávaných Karlovarským krajem. Mediálním partnerem akce byl Český rozhlas Karlovy Vary.

„Těší mě, že se nám společnými silami s Karlovarským krajem podařilo zavést přímé, velmi pohodlné spojení lázeňské metro-

pole nejen s Prahou, ale také s Pardubicemi, Olomoucí a severní Moravou,“ říká Jiří Jeřeta, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod a doplňuje: „Za necelých 7 hodin cesty a bez přestupu tak lze urazit trasu mezi severní Moravou až do Karlových Varů dlouhou více než 600 kilometrů.“ Karlovarský kraj tak získá další příležitost rozvoje cestovního ruchu a spojení s ostatními částmi země.

„Pro náš kraj je to velká událost, rychlovlak Pendolino nabízí moderní a komfortní možnost dopravy po železnici pro občany našeho regionu i pro budoucí návštěvníky z celé republiky. Od začátku září je to další z vítaných způsobů, jak se pohodlně dostat z Karlových Varů a Sokolova do Prahy, dále do Olomouce či Ostravy,“ vysvětluje hejtmán Karlovarského kraje Petr Kubis.

-red-

Zdroj: tisková zpráva ČD, a. s.

PŘEDSTAVUJEME

JUDr. Petr Kožmín, LL.M.

„Většinu zjištěných závad v oblasti BOZP zaměstnavatel dříve či později odstraní.“

Petr Kožmín, svazový inspektor BOZP (Bezpečnost a ochrana zdraví při práci) vykonává na ústředí OSŽ funkci vedoucího oddělení BOZP od roku 2008, poté, co dostal v roce 2007 nabídku OSŽ na obsazení pozice právníka. Předtím pracoval 19 let jako výpravčí v různých stanicích Pražské a Plzeňské oblasti, naposledy v železniční stanici Nepomuk. V oblasti BOZP se postupně vypracoval až na soudního znalce. V rámci



Odborového sdružení železničářů řídí činnost celkem šesti svazových inspektorů BOZP, jejichž působnost se řídí podle kraje a místa pracoviště zaměstnavatele, a to tak, aby byla pokryta celá ČR.

„Hlavním úkolem svazového inspektora je provádění kontrolní činnosti nad stavem BOZP u zaměstnavatelů, kde má Odborové sdružení železničářů svoji působnost (své členy),“ přibližuje náplň práce svazových inspektorů. Ti posuzují a připomínají mimo jiné také právní předpisy a předpisy zaměstnavatelů a vydávají odborná stanoviska při řešení různých podnětů a stížností od zaměstnanců. „Svazoví inspektorů svoji činnost vykonávají bez ohledu na to, o jakého jde zaměstnavatele. Podstatná je územní působnost inspektora, konkrétní místo pracoviště, a to, zda u tohoto zaměstnavatele působí Odborové sdružení železničářů,“ dodává Kožmín.

V nedávné době proběhlo výběrové řízení na svazového inspektora pro oblast Jihomoravského kraje a Vysočiny a na svazového inspektora pro oblast Ústeckého, Libereckého a Karlovarského kraje. Jaká je pro tuto práci nutná kvalifika-

ce? „Kvalifikace k výkonu této funkce není obecně nastavena,“ odpovídá Petr Kožmín. „Záleží na konkrétním odborovém svazu, jaké požadavky si na tuto kvalifikaci nastaví. V rámci Odborového sdružení železničářů musí všichni svazoví inspektorů mimo jiné absolvovat zkoušku odborné způsobilosti v prevenci rizik u instituce akreditované Ministerstvem práce a sociálních věcí ČR a každých pět let musí tuto zkoušku opakovat,“ dodává. Při výběrových řízeních pro obsazení této pozice je vyžadováno minimálně střední vzdělání s maturitou, a uchazeči by měli mít organizační, komunikační a lektorské předpoklady. Výhodou je praxe v železničním provozu.

Nejčastější nedostatky, zjišťované oblastními inspektory BOZP, se týkají stavu přístupových cest a stezek, osvětlení pracovišť a jejich mikroklimatické podmínky (teplota, větrání, vlhkost vzduchu). „Nedostatky se vyskytují také v oblasti šetření a odškodňování pracovních úrazů, v nedostatečném vyhodnocení rizik, ve způsobu vedení dokumentace BOZP a v přetrvávání osamocenených zaměstnanců na některých rizikových pracovištích,“ připomíná Petr Kožmín. V případě zjištění závad a nedostatků v rámci prováděné kontrolní činnosti se tyto uvedou do kontrolního protokolu a předají zaměstnavateli k řešení. „Následnými kontrolami pak zjišťujeme, zda se závady a nedostatky odstraňují. Lze konstatovat, že většinu zjištěných závad zaměstnavatel dříve či později odstraní,“ dodává.

Při výkonu kontrolní činnosti spolupracuje oddělení BOZP OSŽ se ZO OSŽ, a to nejen při společných kontrolách pracovišť a zjišťování podnětů, na něž by se kontrola měla zaměřit, ale také v oblasti metodické činnosti. „Naši inspektorů vyjíždějí do konkrétních ZO OSŽ na různá školení a prohlubují tak znalosti a dovednosti nové začínajících inspektorů BOZP v jednotlivých ZO OSŽ.“

A co by Petr Kožmín přivítal ke zlepšení úrovně spolupráce svazových inspektorů a inspektorů v jednotlivých ZO OSŽ? „Jsou ZO OSŽ, které jsou v této oblasti aktivní a spolupracují s našimi odděleními, ale stává se i to, že některé organizace nereagují ani na námi zaslany e-mail,“ říká Petr Kožmín závěrem.

Bližší informace o činnosti oddělení BOZP (působnost, kvalifikace, činnost) lze získat i na webových stránkách OSŽ/BOZP.

Miroslav Čáslavský



Poněkud bizarně působí pahýly uschlých stromů, stojících mezi opuštěnými kolejemi.

ZE SVĚTA

Reaktivace tratí se zastaveným provozem v Německu

Lepší a rychlejší vlaky, zlepšení infrastruktury a zavádění digitálních inovací. To je návod na přesun přepravy na železnici. Více než 3 mil. lidí v 291 německých městech a obcích by mohlo získat přístup k železniční dopravě, pokud by vláda donutila DB Netz reaktivovat tratě se zastaveným provozem. To by zvýšilo konkurenceschopnost železnice na přepravním trhu. To je společný závěr Sdružení německých dopravců (VDV) a Allianz pro Schiene, která prosazuje bezpečnou a ekologickou železniční dopravu. Obě asociace prosazují znovuoctvení 238 tratí napříč Německem s celkovou délkou 4016 km. „Německá vláda hodlá do roku 2030 zdvojnásobit počty přepravených cestujících po železnici a zvýšit podíl železniční nákladní dopravy na přepravním trhu na 25 %. To půjde jen s adekvátním rozšířením infrastruktury. Reaktivace tratí je nedílnou součástí růstové strategie sektoru, což má ukončit desetiletí rušení drah,“ řekl Dirk Flege, výkonný ředitel Allianz pro Schiene.

Podle obou asociací byla v uplynulém období sice zaznamenána reaktivace 933 km tratí pro osobní dopravu a 364 km tratí pro nákladní dopravu, nicméně zároveň byl ukončen provoz

na dalších 3600 km tratí. Ve výsledku tak rozsah sítě poklesl o téměř 15 %. —rš—

Zdroj: <https://www.railtech.com>

ÖBB přepravily o 20 % méně zboží

Díve nákladní dopravy rakouských spolkových drah nadále trpí koronavirovou krizí. Nákladní doprava rakouských spolkových drah (ÖBB) je i nadále v obtížné situaci. ÖBB zaznamenaly snížení objemu o 20 %. Reklto generální ředitel Andreas Matthä časopisu VerkehrsRundschau. „Pro nás je situace o to obtížnější, protože ÖBB je jako státní společnost vyloučena z podpory,“ řekl Matthä. V souladu s hospodářským vývojem se domnívá, že v blízké budoucnosti bude nákladní doprava ÖBB „...pokračovat na slabé úrovni. Kromě toho návrat ze silnice na železnici bude obtížný. Vidíme masivní pokles cen tranzitní přepravy v kamionech,“ uvedl šéf holdingové společnosti ÖBB. ÖBB rovněž sleduje rozvoj ofenzivní nákladní dopravy Deutsche Bahn (DB) pod novou šéfkou DB Cargo paní Sigrid Nikutta. „Jsme partnery a konkurenti Německa,“ řekl Matthä. „Ale jsme si jisti, že Brusel zajistí, že nedojde k narušení hospodářské soutěže.“

V osobní dopravě je v současné době obsazenost vlaků 50 %. Jak se zde uvádí, 26. 6. měl být plně obnoven noční provoz vlaků Nightjet na

18 vlastních a 9 partnerských linkách, převážně do Německa. Šéf ÖBB oznámil, že nabídka z Rakouska do Amsterdamu by měla být od prosince rozšířena.

Z Transportweb, 16. 6. 2020, zpracoval—sh—

Zrušení profesního zákazu: 21letá Ruska se stala první strojvedoucí

21letá Sofja Dorofejeva je první ruskou strojvedoucí. Moskevskou železniční a město technickou školu, kde studovala dva roky, absolvovala s vyznamenáním. Až do léta 2019 byla tato práce vyhrazena výhradně pro muže. Sofja Dorofejeva bude od ledna 2021 pracovat v moskevské oblasti jako pomocník strojevedoucího a později by měla jezdit samostatně. Sofja říká, že vždycky snila o tom, že se stane strojvedoucí.

V současné době je školená 45 žen na funkci strojvedoucí v železničních centrech v Moskvě, Petrohradu a Jekatěrínburgu. Uchazečky musí mít zákonem určený věk, dobrý zdravotní stav a musí dokončit povinnou školní docházku.

V Rusku existuje řada profesí, které ženy nesmějí vykonávat. Zákon k tomu platí od roku 1974. V létě 2019 byl tento zákon upraven, když seznam profesí byl zkrácen ze 456 na 100 povolání nebo 21 profesních skupin.

Z RT Deutsch, 8. 8. 2020, zpracoval—sh—

Obzor č. 35 - 28. 8. 1995

Velký prostor je v tomto letním osmistránkovém čísle Obzoru věnován oslavám 150 let existence Olomoucko-pražské dráhy. Obzor přináší podrobnou reportáž ze zvláštního protokolárního vlaku, který jel, za účasti mnoha oficiálních hostů, včetně ministra dopravy Jana Stráského, dne 20. 8. 1995 z Olomouce do Prahy. V jeho čele byla parní lokomotiva 498.022, za ní pak brněnský „Albatros“ (498.106).

Jízda protokolárního vlaku trvala 8 hodin a na všech nádražích, kde zastavil, ale i tam, kudy vlak jen projížděl, byl sledován množstvím diváků. Při všech zastaveních zaznívaly projevy představitelů ministerstva dopravy, Českých drah či zástupců místní samosprávy. Nezbytným doprovodem byla i dechová hudba či vystoupení pěveckých sborů nebo mažorettek. Na počest slavného výročí železnice byl v Praze, na Zofíně, uspořádán slavnostní Český bál.

Kromě protokolárního vlaku byla z Olomouce, České Třebové či Prahy vypravena řada zvláštních vlaků, vedených většinou parní lokomotivou.

Obzor č. 36 - 4. 9. 1995

Dozvuky velkolepých oslav 150 let Olomoucko-pražské dráhy najdeme i v dalším čísle Obzoru. Kromě reportáže z oslav tohoto výročí v českotřebovském uzlu zde ale najdeme i důležitou aktualitu - informaci o nástupu nového

generálního ředitele ČD do funkce. Dne 1. 9. 1995 se jím stal Ing. Rudolf Mládek.

Na první straně najdeme hned první komentář k této volbě s titulkem „První dojem: všichni špatně“. Obzor se pozastavuje mimo jiné nad tím, že se mezi 53 kandidáty na tuto funkci nenašel ani jeden, který by skutečně rozuměl železnici. Ing. Mládek měl zkušenosti z jiného druhu dopravy (tramvajové); u ČD pracoval v době svého zvolení pouhé čtyři měsíce.

Obzor dále poukazuje na takzvaný protistávkový scénář, který připravilo ministerstvo dopravy pro jednání vlády ČR. S cílem co nejvíce zamezit možnému stávkě na železnici obsahoval tento scénář jednak návrhy legislativních úprav, ale počítal také s takzvanou antipropagandou s využitím sdělovacích prostředků.

Vedení OSŽ vyslovilo ve svém stanovisku hluboké rozhořčení nad tímto dokumentem a požádalo Českomoravskou komoru odborových svazů o pomoc a podporu. Se svým znepokojením z možného omezení odborových práv seznámili zástupci OSŽ rovněž ministři vlády ČR.

Na str. 2 najdeme zpravodajství z aktivy zástupců odvětví infrastruktury OSŽ, konaného 21. 8. Na programu byla mimo jiné diskuse o změnách organizační odborové struktury OSŽ v rámci divize dopravní cesty. Padl návrh na zřízení republikové rady OSŽ pro infrastrukturu a územních rad OSŽ na úrovni tří územních celků.

-35-

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Podchod pod západním nádražím je ostudou města, myslí si Ústečtí

Lejna, zápach, odpadky, plevel, poničené interiéry. Reč je o podchodu pod tratí v západním nádraží v Ústí nad Labem. Patří mezi obyvateli města k nejčastěji zmiňovaným ústeckým ostudám. Přitom převážnou část rekonstrukce už má za sebou a jako exteriér si je vybrali i tvůrci filmu podle románu Vladimíra Párala Milenci a vrazi.

Správa železnic, které podchod patří, uvazuje, že by sem umístila brány, které by na noc zamykala. Chce tak zabránit vandalským útokům na osvětlení a další vybavení podchodu. Městská policie jí dává zapravdu. Podobně i centrální městský obvod. Na stav místa si stěžovali i starosta centrálního městského obvodu Hana Štryplová: „Už minulé vedení s ním zkoušelo něco udělat. Bohužel ho nemáme v majetku, abychom s ním mohli něco dělat. Ale má tu výrost obchodní centrum, takže by bylo záhodno ho dát do pořádku, umístit do něj osvětlení, kamery, případně jej zamykat na noc a další bezpečnostní opatření,“ navrhla.

Převážnou část podchodu přitom Správa železnic opravila v roce 2013. Podle mluvčí Nely Friebové zbyvá dokončit opravu pod koleje v západním nádraží. „Záleží, zda se budou

zároveň opravovat ostrovní nástupiště s mimoúrovňovým přístupem a také na přidělení výluk s ohledem na další stavby na této trati. Současný technický stav podchodu bezpečnost chodců neohrožuje,“ přiblížila.

Na dokončení oprav konstrukce podchodu je potřeba zhruba 12 milionů korun. Ostatní náklady na zajištění lepšího přístupu do podchodu mohou podle Friebové dosahovat 10 až 15 milionů. Zároveň je potřeba vyměnit osvětlení, které neustále ničí vandalové, obnovit zpevněné plochy a ošetřit povrch stěn proti sprejům. Velkým problémem podchodu je totiž jeho umístění. Ve směru na Žižkovu ulici vlastně končí v neobydleném průmyslovém území s „montovnamí“ a sklady. „V podchodu se navíc zdržují lidé bez domova, po kterých pravidelně uklízíme nepořádek. Můžeme opravit osvětlení a zpevněné plochy. Zabránit vandalským útokům uzamykatelnými branami,“ přiblížila mluvčí Správy železnic s tím, že SŽ uvítá spolupráci s městem s cílem zajistit lepší přístup k podchodu.

Zdroj: ustecky.denik.cz, 24. 8. 2020, redakčně kráceno

PRÁVNÍ PORADNA

Provozování kamerových systémů na pracovišti (2/2)

V první části, uveřejněné v Obzoru č. 16, byla charakterizována problematika provozování kamerových systémů na pracovišti. Druhá část se zabývá povinnostmi zaměstnavatele (správce) při provozování kamerového systému.

Provozování kamerového systému dělíme na: A/ bez pořízení záznamů („sledování on-line“)

V případě, kdy se zaměstnavatel rozhodne provozovat kamerový systém výhradně způsobem on-line (tzn. snímání děje, nebude nijak uchovávat, ani jinak zpracovávat), musí pro toto své rozhodnutí předně stanovit účel, který tím sleduje (např. zajištění bezpečnosti a zdraví osob), seznámit s ním své zaměstnance a jiné osoby, které vstupují do sledovaného prostoru, jakož i být schopenzodpovědnit, že tohoto účelu nemůže účinně dosáhnout jinak (např. osobní kontrolou vedoucími zaměstnanci). Při použití tohoto kontrolního systému pak musí dbát hlavně na to, aby jím nedošlo k zásahu do soukromí zaměstnanců a dalších osob. Provozování tohoto on-line kamerového systému pak nepodléhá registraci Úřadu pro ochranu osobních údajů (dále Úřadu).

Zaměstnavatel by měl dodržet následující postup:

- zavedení kamerového systému projednat s odborovou organizací, včetně důvodů,
- poté vydat vnitřní předpis, obsahující: účel zavedení systému, umístění kamer, dobu, po kterou bude fungovat, okruh osob, které záběry z kamery budou sledovat a za jakým účelem, sdělení, že záznamy nebudou uchovávány,
- všechny zaměstnance s vnitřním předpisem seznámit (proti podpisu).
- na místech sledovaných kamerou viditelně umístit informační cedule (nápisy).

B/ se záznamovým zařízením.

V případě, že provozování kamerového systému je spojeno se záznamovým zařízením, pokud jsou splněny výše uvedené body 1 a 2, vznikají správci (zaměstnavateli) osobních údajů tyto povinnosti:

a/ kamerové sledování nesmí nadměrně zasahovat do soukromí, tj. kamerový systém lze instalovat pouze tam, kde je jeho existence opodstatněna. Zásadně ne tam, kde jsou konány ryze soukromé úkony (sociální zařízení, šatny), ledaže je v takových prostorách

vymezen prostor pro převlékání, který není kamerou sledován.

b/ jednoznačně specifikovat účel zpracování osobních údajů (tj. důležité zájmy, jako je např. ochrana majetku a bezpečnosti osob),

c/ stanovit lhůtu pro uchování záznamů, tj. jen po dobu nezbytně nutnou k tomu, aby mohl být případný incident prošetřen a aby bylo možné zajistit další nezbytné informace pro příp. šetření příslušných orgánů. Při běžném provozu by doba uchování informací neměla přesáhnout délku 3 dnů,

d/ řádně zajistit mechanickou i jinou ochranu snímacích zařízení (kamerových systémů) včetně záznamů před ztrátou, změnou, zničením, vniknutím neoprávněných osob nebo jiným neoprávněným vniknutím (např. zabezpečit přístupovými hesly),

e/ vhodným způsobem informovat subjekt údajů (zaměstnance, návštěvy podniků), např. nápisem či jiným upozorněním),

f/ registrovat se u Úřadu, jakožto zpracovatel osobních údajů formou provozování kamerového systému (s výjimkou případů, že jde o uplatnění zvláštního práva či povinnosti vyplývajících ze zvláštního zákona - např. zákon o policii, zákon o ochraně utajovaných informací a o bezpečnostní způsobilosti),

Z uvedených povinností správce (zaměstnavatele) vyplývá zejména potřeba vypracování zvláštního vnitřního předpisu o provozování kamerových systémů, který by upravoval shora uvedené požadavky.

Používání kamerového systému musí být registrováno u Úřadu. Registrace se dělá vyplněním odeslaním formuláře, Oznámení o zpracování osobních údajů, který je k dispozici na jeho internetových stránkách. Vyhovuje-li oznámení všem formálním i věcným požadavkům zákona, provede Úřad registraci správce osobních údajů do veřejně přístupného Registru. Pokud se úřad do třiceti dnů od podání registračního formuláře nevyjádří, registrace se považuje za provedenou a kamerový systém je možné spustit.

Závěrem připomínáme, že za porušení povinností při zpracování osobních údajů je Úřad oprávněn uložit pokutu, která může vůči fyzické osobě dosáhnout až výše 5 milionů Kč.

Zdroj: Úřad pro ochranu osobních údajů

Luděk Šebrle, analytik rozborář ESO OSŽ - ústředí

JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ - ústředí

Čekání na vlak ve 21. století

„Při opravách stanic myslíme především na cestující. Naším cílem je, aby se na nádražích cítili příjemně, měli k dispozici důstojné zázemí při čekání na vlak a dostali se do něj co nejpohodlněji. Děláme vše pro to, aby cestování na železnici odpovídalo požadavkům moderní přepravy 21. století.“

Vzletná slova, která pronesl Vladimír Filip, ředitel OŘ Praha Správy železnic. Alespoň takto byla jeho slova prezentována v měsíčníku Moderní železnice číslo 7-8/2020, v němž Správa železnic informuje své zaměstnance o činnosti organizace. Bohužel jde pouze o omílanou frázi, která se v realu naplňuje zcela opačně.

Jak si vedoucí pracovníci Správy železnic představují příjemné prostředí při čekání na vlak, dokumentují příloženým snímkem. Je na něm interier nové moderní čekárny pro 21. století, aktuálně realizované v dopravné Bělčice (městys se zhruba 800 obyvateli na trati Břežnice - Blatná - Strakonice). Celých 120 let trvání této dráhy mohli cestující očekávat vlak na klasické dřevěné lavičce umístěné pod verandou výpravní budovy, která je nyní vystěhovaná a zřejmě odsouzená k zániku. Po 120 letech se cestující dočkali vskutku „důstojného zázemí“. Něco tak odporné hnusného a nepraktického je tedy v pojetí Správy železnic nazýváno příjemným prostředím. Patrně jde o nejnovější trend a postupně se dočkáme tohoto vybavení na všech dalších modernizovaných nádražích a zastávkách. Sice dopravná Bělčice nepatří do obvodu OŘ Praha, ale nevěřím tomu, že v obvodu pražského ředitelství panuje zcela jiný přístup Správy železnic k cestujícím než v ředitelství plzeňském.

V době, kdy usilujeme o dekarbonizaci dopravy a hledáme cesty, jak převést co nejvíce přeprav na ekologickou kolejovou dopravu, činí Správa železnic vše pro to, aby železnice byla vnímána jako socka. Zatím jsem se s takovým řešením nikde v Evropě, ani na žádné autobusové zastávce, nesetkal. Chápu, že Správa železnic hledá takové vybavení zastávek, které co nejvíce znepříjemní jejich zneužívání bezdomovci, bude odolávat útokům vandalů a usnadní jeho údržbu i čištění. Možná, že místní potenciální vandalové objeví, že ty sedáčky jsou použitelné jako rošty na grilování, a to i za deštivého počasí, neboť jsou zastřešeny a chráněny před větrem. Bohužel ale Správa železnic došla ve svém snažení tak daleko, že zohlední využití vlaků i slušným cestujícím, kterých je naprostá většina.

Tento přístup je ve velmi ostrém kontrastu s požadavky krajských objednatelů na vybavení železničních vozidel. V praxi to znamená, že cestující, který přijde např. 10 minut před příjez-

dem vlaku na zastávku, bude vlak očekávat v tomto nehostinném prostředí, aby potom 15 minut cestoval ve vlaku vybaveném WiFi, klimatizací a pohodlnými sedáčkami. Správa železnic si vůbec neuvědomuje, že cesta se neodehrává pouze ve vozidle, ale sestává z několika částí, jednou z nichž je příchod k vlaku a jeho očekávání. Plně se zde projevuje antikaznický přístup Správy železnic.

Uvědomuji si, že tento článek píšu zbytečně, neboť ho ti, kteří za oblast odpovídají, číst nebudou. A pokud si ho náhodou přečtou, dovedu si představit jejich reakci. „To je další vůl, který o naší těžké a snaživé práci nemá ani ponětí, jen soustavně kritizuje a věci nerozumí.“ Správa železnic bohužel plně využívá období, kdy jsou důležitější věci k řešení a tím, jak jsou vybavovány zastávky, se nikdo nezabývá. Pro ty, kteří dozorují činnost Správy železnic, jsou důležité pouze personální otázky a čerpaní finančních prostředků, ale jaké je konkrétní využití těchto prostředků a zda skutečně slouží k naplnění proklamovaných cílů, to



Interiér nové moderní čekárny pro 21. století, v dopravné Bělčice (na trati Břežnice - Strakonice).



Krásně opravená výpravní budova v Praze-Uhřetěvesi.

je pod jejich rozlišovací úroveň. Na požadavky obcí Správa železnic reaguje většinou odmítavě, neboť využívá práva silnějšího.

Je tedy potřebné hledat jiné cesty, které by vedly k naprávě, ke změně postoje Správy železnic. To dávám k zamyšlení odborářům, kterým jistě není jedno, zda cestující rádi využívají železnici, nebo s ní cestují jenom se sebezapřením, když už nemají žádnou jinou možnost.

Dodávám, že tento přístup některých vedoucích pracovníků Správy železnic mě velmi mrzí, neboť degraduje vnímání kvality železniční dopravy a dehonoretuje záslužnou a snaživou práci mnoha dalších zaměstnanců Správy železnic. Jasně ukazuje, že ti, kteří o takovém způsobu vybavování železničních zastávek rozhodují, vůbec nemají ponětí o potřebách a pocitech cestujících, neboť jim samotným chybí praktické zkušenosti se cestováním železnici s využíváním takových zastávek.

V řadě případů je naopak možné Správu železnic pochválit, neboť v posledním období byla opravena řada výpravních budov a někde dokonce byly služby cestujícím vylepšeny. Za mnohé příkladem snímek krásně opravené výpravní budovy v Praze-Uhřetěvesi. V praxi se ukazuje, že Správa železnic rozdělila cestující do dvou kategorií. Ti, kteří využívají zastávky a stanice s menším obrátem cestujících, byli odsouzeni být cestujícími druhé kategorie.

Robert Koutný

Bohumil Pokorný

Stanoviště NAD je vyznačeno

Přijede-li cestující do žst. Olomouc hlavní nádraží a chce pokračovat dále do některé ze stanic mezi Olomoucí a Šternberkem, dozví se ze staničního rozhlasu, že příslušný vlak nejede a je nahrazen náhradní autobusovou dopravou. Toto je samozřejmě pochopitelné, protože v současné době probíhá rozsáhlá výluka v rámci elektrizace a modernizace první části trati označené v jízdním řádu číslicí 290.

Nesmírně cenná je pro cestujícího i další informace, která se ozve z tlampačů: „Stanoviště náhradní dopravy je označeno a jeho umístění je stanoveno výlukovým jízdním řádem.“

Chudák cestující, neznalý místních poměrů, který má na přestup třeba jen pár minut, nemá při ruce výlukový jízdní řád nebo „chytrý“ mobil, nemá čas běžet do nádražní haly, je tak naprosto zmaten a neví, kterým směrem se k autobusové zastávce na rozsáhlém olomouckém nádraží vydat. Ti zkušenější, místní či pravidelní cestující, samozřejmě vědí, že se musí vydat „novým“ podchodem na opačnou stranu kolejí do Hodolan, kde hned u vchodu, v Tábořské ulici, výlukové autobusy uvidí.

Nestálo by za to umístění zastávky NAD v nádražním hlášení blíže specifikovat, jak se to například v současné době (v srpnu 2020) děje v žst. Sokolov, kde stanoviště autobusů při výluce směrem na Kraslice je obdobně umístěno na opačné straně kolejí? Mnoha cestujícím by se tak určité nepohodlí, které je s NAD vždy spojeno, snížilo.

Vyluka mezi Olomoucí a Šternberkem je ze strany železničářů velice dobře organizovaná. V nyní totalně rozkopané stanici Šternberk, kde jsou t.č. k dispozici jen dvě dopravní koleje a jinak v podstatě jen „velká jáma“, je informovanost cestujících díky obětavosti zaměstnanců Českých drah i Správy železnic pracujících v nelehkých provizorních podmínkách na odpovídající úrovni. K dispozici je dostatek autobusů, které plynule nahrazují vlaky. Zavedeny

jsou zde přímé „rychlíkové“ spoje mezi Šternberkem a Olomoucí (a samozřejmě i naopak) i zastávkové autobusy zajíždějící do Štarnova a Bohuňovic. Zvláštním spojem je pak zajištěna přeprava cestujících do Hlušovic. Za toto přísluší všem železničářům, jakož i řidičům autobusů několika dopravních firem, uznání a poděkování.

Zodpovědnost v rukách státu

Obsazenost spojů v období březen - červen znamená propad. Hlavní důvod? Cestování veřejnou dopravou se v březnu rovnalo skoro zločinu, protože vláda zakázala „volný pohyb osob“. Mnohé obavy z postihu odradila, další se strachovali náklady, jiní předstředli do aut, kde se jich netýkalo nařízení nasadit si roušky. Zbylo asi deset procent cestujících, kteří se tak pro změnu i ve „špičce“ rouškovali zbytečně.

Pro různých uvolněných, mimo jiné zrušení povinnosti roušky dopravně nosit (zejména z důvodu předpokladatelých veder), se na léto obsazenost spojů viditelně zlepšila. Sice chyběly davy Korejců, Číňanů nebo Američanů, domácí však dokázali naplnit vlaky tak, že například v Doksech na přistupující vykoukly pneumatiky kol doprovázené hlasem „tady je to plný, zkusťe to dále“.

Měl jsem za to, že je s návratem cestujících vyhráno. Bohužel o den později mi tuto iluzi vzalo prohlášení ministra zdravotnictví. Onen den bylo v Čechách asi třicet stupňů Celsia, v Údolí smrti prý naměřili absolutní rekord. V rozhávaném vzduchu neklimatizovaného vozu jsem si říkal, co asi právě teď hygienici

vymýšlejí. Přes všechny semafovy oblasti s žádným rizikem náklady a přes všechny chytré karantény vyhlásil ministr zdravotnictví právě tento den obnovu povinnosti nosit roušky v dopravě. Kolik cestujících si jízdu zase rozmyslí? Kolik z nich bude považovat prostředek veřejné dopravy v neklesajících třicítkách za takové Údolí smrti?

Má pozorování dokazují, že obnovení nařízení je chyba. V zemích s povinou rouškou se lidé odnaučili přemýšlet. Ve skoro prázdném spoji se rouškují, a když se mohou nadechnout na peroně, tak se tam zamíchají do davu, který snadno přesáhne šest lidí na metr čtvereční. U nás, kde se člověk rozhodoval podle svého, si cestující z prázdného vlaku naopak nasazovali roušku právě ve chvíli, kdy hustota lidí na nástupišti eliminovala bezpečnou zónu. Takové svědomité chování se lze naučit pouze tam, kde existuje prostor k rozhodování. Při nařízeních už není místo pro logiku a cit. Opravdu se bojím, jakým směrem se tato země vydává. A také co čeká veřejnou dopravu...

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Úschovny kol zejí prázdnotou

Od doby, co se úschova kol v (ještě obsazených) železničních stanicích neustále zdražovala, přestalo to pravidelně cestující bavit a kola začali dávat do bezplatných stojanů poblíž nádraží nebo je přímo odkládali, kde se dá (viz třeba Pečky atd.). Nebo jezdí k nádražím raději svými auty. Kdysi oblíbená a žádaná úschovny proto zejí prázdnotou (Dobříchovice) nebo byly přímo zbořeny (Revnice). Prostě výborné podnikání.

A tak je to se vším. Potom, co byly zdraženy spěšiny, byly zrušeny, stejně tak ČD kurýr.

Martin Kubík



Prázdná a trvale osvětlená úschovna kol v žst. Dobříchovice.

Moudrost pro tento den

„Udržuj si krk v teple, nepřecpávej si střevy, drž se dál od Mařenky a budeš šedivět pomalu.“
Martin Luther,
německý teolog a reformátor (1483-1546)

Krnovskou trať čeká rekonstrukce budov

Trať č. 310, vedoucí z Olomouce do Krnova a dále do Opavy, byla uvedena do provozu v roce 1872, tedy před bezmála 150 lety. Leccos také pamatuje a odpovídá tomu i vzhled nádražních budov ve většině železničních stanic. Některé z nich jsou určeny k opravě, část jich bude zbourána a jedna z nich je dokonce v soukromých rukou. Nejvíce se diskutuje o nádraží Dětičovic, které je určeno ke zbourání (viz Obzor č. 14), další budovou, nad níž se schylují temné mraky, je nádraží v Domašově nad Bystřicí (původní německý název Domstadt).

Domašovská nádražní budova si zatím stále zachovává svoji podobu z předválečného i poválečného období. Romantika však i zde může brzy ustoupit plánům Správy železnic, která hodlá původní budovu ubourat a bývalé byty. „Ve hře je však více variant a o konečném řešení není dosud rozhodnuto,“ konstatuje tisková mluvčí Správy železnic Nela Friebová. Faktorem však zůstává, že obydlený byt musejí být opuštěn a dva další byty jsou prázdné již delší dobu. Pokud se podaří Správě železnic uzavřít nějakou dohodu například s obcí (která by určitě obecní byty přivítala), může být domašovské nádraží zachováno v původní podobě. Opravy však jsou bezesporu nutné.

Sousední hláaska Jívová má rovněž naději na záchranu, i když i zde se uvažovalo o její likvidaci. Jívovská (německy Giebau) je původní železniční zastávka (dřevěná bouda), v roce 1972 přestavěná na hlásku. V té době nová budova dodnes neztrácí své téměř dokonalé souznění s okolní přírodou – šikmá střecha, vedoucí až k zemi, kamenná obezdivka, velké skleněné okno s výhledem na svahy Oderských vrchů.

Co bude s hláskou dál, zatím není úplně jasné, neboť ke konci roku ztratí své původní využití – hláskáře nahradí technika, závory budou obsluhovány automaticky. „O stávající objekt, který je pro Správu železnic zbytný, projeliva zájem obec Jívová, v současné době je o prodeji ve fázi vyjednávání,“ sděluje Friebová. Dalším důležitým objektem, v nedávné době prohlášeným za kulturní památku, je stanice Hrubá Voda (Grosswasser). Její secesní vzhled uchvátí každého milovníka této architektury, i když celá budova nedočkavě čeká na svoji opravu a v současné době působí spíše smutným dojmem. Stanici budova je v soukromých rukou a výpravci, kteří dosud slouží v dopravní kanceláři, se obávají zrušení věčného břemene a přestěhování do stavební buňky. Jednání majitele se Správou železnic trvá již více než rok a k dohodě dosud nedošlo. „Předpokládáme využívat pouze dopravní kancelář se zázeminou pro

láři, se obávají zrušení věčného břemene a přestěhování do stavební buňky. Jednání majitele se Správou železnic trvá již více než rok a k dohodě dosud nedošlo. „Předpokládáme využívat pouze dopravní kancelář se zázeminou pro



Původní budova domašovského nádraží údajně čeká drastickou revizi jejího současného vzhledu.

zaměstnance, vestibul a část přístřešku na 1. nástupišti. Na tyto prostory jsme zaslali majiteli budovy návrh nájemní smlouvy a čekáme na jeho vyjádření,“ přibližuje plány Správy železnic Nela Friebová. „Rekonstrukci výpravní budovy plánuje její majitel na přelom letošního roku 2020 – 2021 podle zajištění stavebního povolení,“ dodává.

Jak tedy výše zmíněné budovy, jakož i ostatní budovy na této trati budou vypadat, ukáže až čas. Milovníci železnic si samozřejmě přejí jen to nejlepší – důkladnou rekonstrukci při zachování původního vzhledu. O kouzelné procházce podél tratě z Hrubé Vody do Domašova a o její historii, si můžete přečíst v rubrice Železničářské toulky na webu OSŽ. **Miroslav Čáslavský**

Pozvánky na autogramiády a další zajímavé akce

V pondělí 14. září se v 16 hodin uskuteční v Městské knihovně v Chlumci nad Cidlinou křest knihy **Toulky krajem dolní Cidliny** (od Labe k Javorce). Je to již čtvrtý titul Jana Řehounka z edice Tajemné stezky, kterou vydává nakladatelství Regia Praha – dosud vyšly Zlatým pruhem Polabí (mezi Kolínem a Mělníkem), Svatojiřským lesem mezi Labem a Jizerou, Starobylým Českobrodskem mezi Vyrovkou a Semberou. Knihu Toulky krajem dolní Cidliny i další knihy z nakladatelství Regia bude možné na místě zakoupit. Autor se do ní rád podepíše.

V sobotu 19. září se ve 14 hodin na zahrádce Starého děkanství v Nymburce uskuteční v rámci Dne evropského dědictví křest knihy **Sto padesát let železnice v Nymburce** (nakladatelství Kaplanka Nymburk). Zároveň proběhne autogramiáda, košť vín a bude možná prohlídka starého děkanství a hradební věže Kaplanka. V prodeji budou i další knihy Jana Řehounka včetně železničářských Pohádek mašinky Lízy. Nostalgie starých časů přinesou svým hudebním vystoupením Poděbradští tamburaši. Jsou připraveny ještě prohlídky dalších památek a objektů, které nejsou běžně přístupné:

hydroelektrárny, dílny pro opravu vozidel (DPOV – dříve lokomotivní depo), nymburského pivovaru, kaple sv. Jana Nepomuckého, a zájemci se mohou podívat na město z nadhledu – z desátého patra SOŠ v Kolonii (podrobnosti na www.mesto-nymburk.cz).

Za Tomášem Poštou

V pátek 14. srpna se rodina, bývalý spolupracovník a spolužáci rozloučili ve strašnickém krematoriu s Ing. Tomášem Poštou, absolventem VŠD v Žilíně. Více než 20 let byl šéfredaktorem kdysi jedné z nejžádanějších knih – knižního vydání Železničního jízdního řádu.

Jeho kancelář – v době, kdy seděl v pátém patře budovy „na nábreží“, byla často navštěvována železničními cestovateli z řad zaměstnanců GR, protože tu byly k dispozici jízdni řady evropských železnic, které si – v době neexistence elektronických vyhledávačů – řečeno dnešní terminologií „národní dopravci“ vzájemně vyměňovali. Hantýrkou se té kanceláři říkalo „poštovní úřad“.

Po oddělení provozu a infrastruktury se stal pracovníkem SŽDC a „poštovní úřad“ přesídlil do budovy v Křížkové ulici na Florenci. Odtud odešel Ing. Pošta do zaslouženého důchodu, jehož si bohužel mnoho neužil.

Prakticky každý exemplář jízdního řádu, za jehož sestavení a zpracování tištěných změn (dokud existovaly) odpovídal, je trvalou připomínkou, ačkoli se jeho jméno v tírážích nikdy neobjevilo. I když význam tištěného jízdního řádu s vývojem elektronických zařízení postupně upadal, stále existuje nemalý počet zájemců a tuto publikaci. Elektronická zařízení pracují na základě programátorem daného algoritmu, který „nepracuje“ s různými tarifními opatřeními dopravců nebo dokonce obsahuje „omezující“ cestovní informace, které ve skutečnosti neexistují, případně některá data v elektronických vyhledávačích chybí. **Miroslav Zikmund**

SPORT

Pozvánka na fotbalový turnaj

V pátek 4. září se na hřišti FC Babice uskuteční 21. ročník mezinárodního turnaje železničářů v malé kopané. Turnaj se hraje jako Memorál Bronislava Hrdiny a Drahoše Maršálka a jeho začátek je stanoven na 9 hodinu. Hřiště se nalézá nedaleko železniční zastávky Babice na trati Přešov – Břeclav. Ze zahraničních hostů se turnaje zúčastní hráči žst. Sládkovičovo, Kúty a Leopoldov, za domácí pak žst. Hulín, Otrokovice, Veselí nad Moravou, DKV Veselí nad Moravou a ČD žst. Slovákovo. Loňské vítězství obhájí žst. Veselí nad Moravou. Jako vždy bychom chtěli poděkovat všem sponzorům a organizátorům tohoto turnaje aneb – pokud žijeme, fotbal hrajeme. **Mirek Sedlák**



Ve vídeňském Království železnice je k vidění největší modelové kolejiště popisující jedno město – Vídeň. Autorem projektu je známý český architekt Patrik Kotas, který na projektu modelu Vidně na 270 metrech čtverečních pracoval rok, další rok a půl pak modeláři vyráběli modelové kolejiště města Vidně.

Ve vídeňském Prátru bylo slavnostně otevřeno Království železnic

Ve čtvrtek 6. srpna 2020 bylo ve vídeňském Prátru slavnostně otevřeno Království železnic. Expozice je sesterským projektem Království železnic v Praze a jedná se o novou stálovou expozici, kterou naleznete v Prátru nedaleko známé restaurace Schweizerhaus. „Je to dlouhý a poutavý příběh,“ říká na úvod jednatel a duchovní otec Království železnic Matěj Horn, jak přišel na myšlenku otevřít pobočku právě ve Vidni. Vypráví, jak nejprve narazil na podvodníka, který sliboval kontakty v Bruselu a tzv. komunitární programy. „Nakonec se ukázalo, že žádné komunitární projekty neexistují a ten člověk se nám už více neozval.“

Mnohem konkrétnější obrysy přinesla až schůzka se synem českého emigranta Filipem Šimkem, který Matěje Horna seznámil s Mi-

šlo ke zpoždění. Mezitím již v halách v Praze ve Kbelích vyrůstaly první metry kolejiště, které je zcela věnováno Vidni. „Dneska je to kolejiště světový unikát, v tuto chvíli je to největší modelové kolejiště na světě, popisující jedno město. Například v Hamburku je kolejiště sice co do rozlohy také velké, ale většinou je tam krajina a z těch měst jen několik málo ulic. Takže tohle je možná největší městský model kolejiště na světě,“ vysvětluje Matěj Horn.

Autorem návrhu modelu kolejiště je známý český architekt Patrik Kotas, který na modelu Vidně, který se rozprostírá na 270 metrech čtverečních, pracoval zhruba rok, další rok a půl pak modeláři pracovali na modelovém kolejišti, jehož cílová kapacita je 400 vlaků. „Patrik



Detail modelu nového vídeňského hlavního nádraží s lokomotivou ÖBB.

chaelem Prohaskou, ředitelem společnosti Prater Wien GmbH, a Karlem Kolaríkem, vedoucím a spolujednatelům Schweizerhausu, největší restaurace v Rakousku. „Začali jsme tím, že jsme vytipovali lokality pro expozici a volba nakonec padla na Prátr. Pozemky v Prátru patří městu (Vidni) a to je dlouhodobě pronajímá za předem definovaných podmínek. Tady se nedávají dotace, tady vám dají dotaci formou dobrého nájmu. Pro vaši představu, je to jedna dvanáctina toho, co platím v Praze,“ konstatuje Matěj Horn dále. „Mimo chodem, Karl Kolarík, jehož rodina známou restauraci provozuje už sto let, zastupuje Budvar pro celé Rakousko,“ dodává.

Vloni, 31. 10. 2019, se poprvé koplo do země a letos 1. 7. 2020 se měla expozice otevírat. Nakonec ale vlivem koronavirové epidemie do-

Kotas si dal opravdu záležet, ten model je urbanisticky velmi dokonale. Modelové kolejiště ve Vidni má oproti tomu pražskému (s jednou úrovní) čtyři úrovně provozu nad sebou. Zatím jezdí 90 vlaků, ale provoz budeme postupně zahušťovat,“ avizuje Matěj Horn.

Modelové kolejiště v budoucnu dosáhne rozlohy až 1000 m² (v Praze je cílový stav 1042 m², aktuálně je v provozu 574 m²), která jej zařadí mezi největší svého druhu v Evropě. „Zbytek Rakouska už bude jenom náznakově, protože, logicky vzato, takhle detailně by se nám tam ani všechno nevešlo. Naším cílem je malé Rakousko s jedním dominantním městem, což je již dokončená Vidně,“ upřesňuje Matěj Horn.

Za rakouským Královstvím železnic stojí společnost Königreich der Eisenbahnen (KdE GmbH), která je sesterskou organizací pražského Království železnic, jež disponuje více než desetiletou zkušeností s konceptem modelových kolejišť. Také v rámci vídeňské expozice budou probíhat speciální komentované prohlídky a programy zaměřené na bezpečný pohyb v okolí železnice, technická povolání, řemesla a další. V této oblasti plánuje expozice spoluprací se zainteresovanými vzdělávacími institucemi, muzei, řemeslnými cechy a dalšími organizacemi. Dvoupodlažní budova s celkovou podlahovou plochou expozice 3500 m², která byla pro expozici nově postavena, je energeticky soběstačná. „Fotovoltaickou elektrárnu máme na střeše a tepelné čerpadlo pod budovou, takže jsme první ekologickou budovou v Prátru a jednou z neekologičtějších budov ve Vidni. Sice nebudeme mít nulovou spotřebu, to se nám ani nemůže podařit, ale velmi se tomu přiblížíme. Mimo chodem: solární panely dávají město Vidně zadarmo a za dvacet let je vymění za nové. A tepelná čerpadla nám dodali s 80% dotací. To není pohádka, tady je to normální. Všichni tady totiž hledají cestu, jak to udělat, a ne jak to neudělat,“ dodává Matěj Horn závěrem.

Michael Mareš

Nominujte nejkrásnější nádraží roku 2020

Organizátoři soutěže o Nejkrásnější nádraží s ohledem na pandemii koronaviru letos upustili od tradiční formy soutěže, přesto nezůstanete o soutěž ochuzeni. Pokud vás některé nádraží nadchne, můžete jej až do 9. 9. 2020 sami navrhnout (www.nejnadrazi.cz/2020). Kdokoli může navrhnout jedno nebo i více železničních nádraží, stanic či zastávek.

Organizátoři slíbují, že i letos zveřejní příběhy nejkrásnějších nádraží. Slavnostní udílení cen v Senátu proběhne v úterý 10. 11. 2020. **—red—**



Na výlukové vlaky mezi Teplicemi nad Metují a Horním Adršpachem jsou nasazovány motorové vozy řady 810.

I vlaky můžou být náhradou za autobus

Že vlaky v případě výluk nahrazují autobusy, je samozřejmostí. Ale aby autobusy byly nahrazeny vlaky v případě silničních uzavírek, to už se tak často nestává. V letošním roce jsou náhradou za autobusy zavedeny vlaky na trati mezi Teplicemi nad Metují a Horním Adršpachem, kde prochází silnice kompletní rekonstrukcí, která si vyžádala plnou uzavírku s poměrně složitou objíždkou z Teplic nad Metují přes Českou Metují, Jívku a Horní Adršpach do Adršpachu. Pro autobusovou dopravu to znamená u spoju linky 371 (Broumov – Horní Adršpach) až do 28. 9. 2020 zastavení provozu v úseku Teplice nad Metují – Horní Adršpach. Jízda objíždkou, kterou jede jen poslední autobus ve večerních hodinách, trvá podstatně déle než vlakem, který jinak jezdí mezi Teplicemi nad Metují a Horním Adršpa-

chem s autobusovou linkou v souběhu. Tentokrát vlak vyhrál a za vynechané autobusové spoje byly zavedeny v úseku Teplice nad Metují – Horní Adršpach další vlaky. Vznikl tak jízdni řád s půlhodinovým intervalem po většinu denní doby.

Možná by takový koncept jízdního řádu mohl zůstatv letním období do budoucna. A do vlaků mezi Teplicemi a Adršpachem by mohli usednout i ti, kteří míří do skal autem, které můžou nechat na některém z záhytných parkovišť. K tomu by však bylo potřeba vjezd osobních aut do Adršpachu trvale omezit nebo zakázat. Proč k tomu dochází, až když hrozí nebo nastává kolaps silniční dopravy, zůstává zatím neobjasněnou otázkou.

Martin Kalousek