

Z aktuálních událostí

Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s., který zasedal ve středu 9. 9. v sídle OSŽ v Praze, se zúčastnilo několik hostů z vedení Českých drah. Prvním byl Mgr. Michal Kraus, místopředseda představenstva GR ČD, a. s., který hovořil mimo jiné o motivačním programu pro OCÚ (oblastní centra údržby). Program byl ukončen, neboť se nepodařilo revidovat nevyhovující systém odměňování. Dále hovořil o vizi opravárenství – uvedl, že hlavní cíli je dostat opravárenství pod střechu a typové sjednotit haly. Vedení se podle jeho slov zaměřilo i na odbornou přípravu nových pracovníků.

Druhý host jednáni, Ing. Jiří Jeřeta, člen představenstva GR ČD, a. s., informoval mimo jiné o soutěži na provozování dálkových linek Pardubice – Liberec, do níž se kromě ČD přihlásila i Arriva. K ekonomické situaci Českých drah, negativně poznamenané koronavirem, uvedl: „Ztráta je vysoká a každým dnem roste.“ ČD jsou nyní zhruba na 85 % obvyklých tržeb.

Další skupinu hostů tvořily tři zástupkyně odboru 10 (péče o zaměstnance) GR ČD: ředitelka tohoto odboru Ing. Monika Horáková a pracovníce odboru Ing. Lucie Bauerová a Ing. Julie Bartoňová. Ing. Horáková se zmínila mimo jiné o tom, že problematiku koronavirové pandemie na ČD operativně řeší krizový štáb, který zasedá dvakrát týdně. „Situace na Českých drahách je zatím příznivá, máme tři pozitivně testované zaměstnance a deset lidí je v karanténě.“ řekla. Následovala diskuse mj. k organizaci KOPek (řeší se výpadek, který vznikl na jaře).

Závěr jednání patřil některým organizačním záležitostem a také posouzení návrhu nových bundokošů (členové PV kritizovali nevhodný materiál – příliš velký poměr umělé složky).

Vladislav Vokoun informoval o chystaném jednání o Sociálním fondu na rok 2021 (ze strany OSŽ bude jednání vedeno s cílem zachovat letošní parametry) a o problematice uznávání jejich výhod v Jihomoravském kraji (bylo pozdrženo z důvodu koronaviru, jednání pokračují).

Dne 16. 9. se v Praze sešlo ke svému pravidelnému zasedání Ústředí OSŽ. O aktualitách na ČD informoval tajemník Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., Antonín Leitgeb. Uvedl mimo jiné, že se České dráhy chystají na jednání s kraji a pomalu se rozvíjí i kolektivní vyjednávání. „Zaměstnavatel předal návrh první změny PKS, na kterou odborové centrály nepřistoupily, nicméně deklarovaly vstřícnost za podmínky zapracování dohod na téma COVIDu. Chtěli bychom, aby nedocházelo k podobným excesům, které teď předvedly malé odborové centrály.“

Tajemnice PV OSŽ při ČD Věra Nečasová doplnila informace ke specifikaci opravárenství (ECM) a k ukončení výplaty motivační odměny (vypálena od 1. 7., ukončena 30. 9.). „Prolídí je to špatně, aspoň něco měli ke mzdě.“

Hodnocením institutu částečné nezaměstnanosti (paragraf 209) u společnosti ČD Cargo pokračoval místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola. Uvedl mj., že zaměstnavatelé hodlají plnit veškeré závazky

z PKS, ke kterým se přihlásil. Radek Nekola dále referoval o posílení fondu Nadace Železnice srdcem i o základních ekonomických ukazatelích („Propad za druhé čtvrtletí byl na úrovni 30 %, ale ztráta je pod kontrolou, nicméně platí, že podnikatelský plán se nepodaří naplnit. Ale mnohem důležitější je udržení investic a zaměstnanosti.“)

O situaci u Správy železnic referoval místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při Správě železnic Petr Štěpánek slovy: „Od 30. 6. jsme v režimu kolektivního vyjednávání.“ Dodal, že současně běží i pracovní skupina ke katalogu zaměstnání. Informoval i o tom, že zaměstnancům, kteří budou chtít jet na KOP do Rajčických Teplic na Skalce, bude přímo na Skalce vrácena částka uhrazená za test na COVID a to včetně rodinných příslušníků s podmínkou, že na Slovensku stráví minimálně 7 dní.

Místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV (Nedrážní republikový výbor) Renata Dousková informovala o kolektivním vyjednávání na Drážním úřadu (PKS i FKSP byly podepsány); u Dopravního podniku města Brna, u Dopravního zdravotnictví a u společnosti Nymwag vyjednávání probíhá. Dále referovala o situaci u TSS (Louny), v souvislosti s přechodem práv a povinností na nový subjekt: „Od 1. 9. jsou někteří zaměstnanci pod dohodou odborovou organizací na přechodném období zaměstnavatele s 80 % doma, odbory domluví vyšší plnění, než je v PKS (60 %), a nově se začínají otevírat další profese.“

V další části Ing. Bc. Petr Toman, Ba (Hons) mj. požádal místopředsedy OSŽ, aby zaměstnavatelům připomněli potřebu požádat ZPMV o možnost převodu zůstatků letošních prostředků (na KOP) na příští rok. Zároveň upozornil, že do 30. září mohou zaměstnanci podat přihlášku ke ZPMV (211) s platností od 1. 1. 2021.

Rekapitulaci právních sporů Jaromírem Duškem (odvolací soud 1. 9. 2020 vyzval obě strany: zkuste se smířit dohodnout) podal předseda OSŽ Martin Malý: „S Jaromírem Duškem jsme domluveni na termínu schůzky,“ oznámila připomněl, že OSŽ stále Jaromíru Duškovi nabízí zdůraznění jeho zásuh. Martin Malý informoval i o chystané valné hromadě ASO 1. 10.: OSŽ podporuje kandidaturu Bohumíra Dufky na předsedu ASO a na místopředsedy navrhuje Martina Malého a Martina Engela. Dále uvedl, že ke kauze výběru dopravce na linkách R14 a R27 má OSŽ s ministerstvem dohodnut termín jednání. Pokud jde o režijky v Jihomoravském kraji, je k dispozici právní analýza jako právní podpora pro argument, že JMK přistoupí-li na návrh ČD, jedná s péčí řádného hospodáře.

Ústředí OSŽ se dále zabývalo mj. daňovým příznáním OSŽ za rok 2019, plněním rozpočtu OSŽ, výroční zprávou společnosti Pacifik, a. s., a OSŽ Slovakia za rok 2019, a přípravou VIII. sjezdu OSŽ. Ústředí OSŽ se z důvodu nepříznivého vývoje epidemiologické situace rozhodlo zrušit oslavy 30 let OSŽ naplánované na 29. 10. 2020 a pro případ zlepšení situace zmocnilo Představenstvo OSŽ navrhnout uspořádání oslav v náhradním termínu. -red-



V železniční stanici Cheb došlo ke změně číslování kolejí. Železniční stanice Plzeň byla vloni v červenci jednou z prvních na síti, kde Správa železnic (SŽDC) zavedla nový orientační a informační systém pro cestující. Nové označování nástupišť a kolejí se postupně zavádí i v dalších rekonstruovaných železničních stanicích, naposledy například v Chebu (na snímku). Snímek Michael Mareš

Modernizace železniční stanice Cheb má zpoždění, už ale spěje do finále

Na podzim roku 2017 byla zahájena stavba s názvem „Modernizace železniční stanice Cheb“ s termínem dokončení 9/2019, původně navrhovaný termín se ale dodržet nepodařilo. Rok po „konečném“ termínu se na nádraží stále pracuje. Cestující chodí na druhé nástupiště po dřevěném provizoriu.

„V průběhu realizace stavby byl vnesen dodatečný požadavek města Cheb na osazení eskalátorů u vstupů na obě nástupiště, který jsme akceptovali jako oprávněný,“ uvedla mluvčí Správy železnic Nela Friebová s tím, že probíhající práce na rekonstrukci 2. nástupiště a na výstupu z podchodu byly tehdy okamžitě zastaveny: „Byla zpracována projektová dokumentace a došlo k následným stavebním úpravám. K ukončení stavby dojde v následujících týdnech,“ dodala.

Předmětem projektu je modernizace infrastruktury v železniční stanici Cheb. Modernizace prochází kolejiště, nástupiště včetně zastřešení, podchod, osvětlení, sdělovací a zabezpečovací zařízení, tradiční vedení a technologie nezbytné

pro zajištění zvýšení rychlosti, plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy. A také došlo k přečíslování kolejí a sektorů na nástupišťích. „Označení nástupišť odpovídá novým pravidlům Správy železnic pro umístování a vzhled prvků orientačního a informačního systému. Ta

se postupně zavádějí i v dalších rekonstruovaných železničních stanicích, například v Berouně nebo Plzni, a odpovídají pravidlům známým z většiny ostatních evropských zemí,“ uzavřela Nela Friebová.

Michael Mareš

Zástupci odborových centrál na železnici budou znovu jednat s ministrem dopravy Karlem Havlíčkem

V souvislosti se situací kolem výběru dopravce pro rychlíkové linky R14 Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem a R27 Olomouc – Křov – Ostrava, která je díky posledním krokům Ministerstva dopravy ČR předmětem znepokojení a kritiky odborových organizací, jednaly dvakrát v týdnu od 7. 9. v sídle OSŽ v Praze Vysočanech zástupci odborových centrál působících na ČD o společném postupu.

V pondělí 14. září bylo finalizováno znění společného stanoviska odborových organizací k této záležitosti, které bylo následně odesláno místopředsedovi vlády a ministru průmyslu a dopravy Karlu Havlíčkovi. V následné komunikaci s panem ministrem bylo dohodnuto společně projednat záležitost s tím, že termín jednání bude upřesněn po dohodě s vedením MD.

Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Chceme-li, aby veřejnost využívala veřejnou dopravu, je pro to potřeba vytvářet vhodné podmínky.“

Hovoříme s ROMANEM KOTILÍNEM, starostou Kraslic

V Obzoru číslo 18/2020, na straně 3, vás v článku „Karlovy Vary se dočkaly Pendolino“ autor Robert Koutný cituje: „Má to (prodloužení večerního pendolina do Karlových Varů) ještě drobné vady na kráse, jako třeba tu, že mezi příjezdem pendolina do Sokolova a odjezdem vlaku GW Train Regio do Kraslic musí cestující strávit hodinu čekáním na nástupiště, což je nepřijemné zejména v zimě, protože nádražní hala je v tuto dobu uzamčena.“ Takže, předpokládám, že nejste úplně spokojeni a budete chtít ještě iniciovat změnu.

Věřím, že to není finální řešení, byť v tuto chvíli není jasné, od koho by ten impuls ke změně měl přijít a jestli je v tuto chvíli požadovaná změna vůbec možná, ale samozřejmě se budu chtít sejit s krajským koordinátorem dopravy a tuto věc si vyříkat. Tedy, zda tuto změnu mohou provést České dráhy, až budou vytvářet nový jízdní řád, nebo jestli je ten pomyslný míček nyní na straně společnosti GW Train Regio, která připravuje nový jízdní řád 2020/2021, případně jestli se obě společnosti dohodnou a udělají nějaké posuny v jízdním řádu tak, aby se čas čekání v Sokolově zkrátí třeba na polovinu, zkrátka aby to bylo pro cestující únosné.

Možná z titulu funkce starosty Kraslic budu mít možnost se k tomu vyjádřit, protože samozřejmě chci, aby se občané Kraslic mohli pohodlně a včas dostat domů po železnici. Chceme-li, aby veřejnost využívala veřejnou dopravu, je pro to potřeba vytvářet vhodné podmínky, jednoduše aby je to motivovalo k tomu nechat auto doma, aby sedli do vlaku a věděli, že se pohodlně dopraví, kam potřebují, a aby to mělo přijatelný komfort. Ale rozumím tomu, že nelze vyhovět všem požadavkům, že jízdní řád je jakýmsi kompromisem mezi přáními cestujících veřejnosti a možnostmi dopravce. Měly by to být ale

takové kompromisy, které budou pro cestující veřejnost zajímavé.

Takže uvidíme, co s tím bude možné udělat. Určitě to vezmu jako téma na jednání dopravní komise Hospodářské a sociální rady Sokolovska, jejímž jsem členem, a zkusím vyvolat jednání a pokusíme se s tím něco udělat. Pokud by se to podařilo do prosincové změny jízdního řádu, bylo by to velmi dobré.

Ve výše zmíněném článku také uvádíte, že veřejná železniční doprava je především službou veřejnosti, která je navíc v mnoha zemích chápána z ekologického pohledu jako doprava trvale udržitelná.

Ano, avšak abychom ji my, cestující veřejnost, preferovali před dopravou individuální, musí být nejen cenově přijatelná, ale musí mimo jiné nabízet také komfort v podobě rychlého a pokud možno navazujícího spojení.

Pendolino zatím nestaví ve druhém největším městě Sokolovska, v Chodově, kde žije více než 13 000 obyvatel. I v tomto případě věříte v pozitivní posun?

Teď budu trochu „kopat“ i za Chodov, ale zase to vnímám komplexně ve smyslu veřejné dopravy. Chceme-li, aby lidé vlaky jezdili, tak dělejme všechno pro to, aby to pro ně bylo zajímavé. Navíc Chodov je druhé největší město okresu (Sokolov), takže mi přijde logické, aby v Chodově pendolino stavělo. Rozumím ekonomickým důvodům, jen se obávám, aby to nebylo šetření na nesprávném místě a za každou cenu.

V tomtéž článku jste označen jako příznivec vlaků, jako člověk, který rád cestuje vlakem, nejen ve svém volnu, ale i služebně...

Tam, kam jede vlak, a vím, že se pohodlně



dostanu tam i zpět, tak samozřejmě rád do vlaku sednu a mám čas přemýšlet, nebo odpočívat, nebo se jen tak rozhlížet a všechno vypustit z hlavy. Cesta vlakem je pro mne příjemný relax, když vím, že se v pohodě dostanu tam, kam potřebuji.

Asi nebudu daleko od pravdy, když tedy řeknu, že jako starosta Kraslic jste po trati ze Sokolova do Kraslic jel močrát...

Už jako student, když jsem dojížděl do školy, potom jako zaměstnanec banky, když jsem dojížděl do Sokolova do práce, tato trať mě provázela od útlého mládí.

Ptám se tak proto, že mně, jako cestujícímu, který po této trati nejezdí denně, přišel stav některých nádražních budov přinejmenším tristní...

Vnímám to také tak, bohužel. Ale není to věc jenom této tratě, setkal jsem se s tím o dovolené i v jižních Čechách.

(Pokračování na str. 2)

Dopravní konference v Pardubicích k rozvoji a financování infrastruktury

Dne 10. 9. 2020 se v Pardubicích konal již IX. ročník Dopravní konference. K tématům patřily rozvoj a financování dopravní infrastruktury v ČR a v regionu východních Čech.

Na úvod vystoupil vicepremiér Karel Havlíček na téma strategie a priority vlády v dopravě. Na něj navázal ředitel SFDI Zbyněk Hořelica, který zrekapituloval financování dopravní infrastruktury z rozpočtu SFDI od roku 2001 do 2019. Celkem fond vynaložil 1222 mld. Kč, z toho dráhy čerpaly 492 mld. Kč. Pro rok 2021 plánuje SFDI výdaje ve výši 128,7 mld. Kč, v tom národní zdroje činí 91,7 mld. Kč a z EU 22 mld. Kč.

V prezentaci Správy železnic generální ředitel Jiří Svoboda představil přípravu 27 investičních akcí (nad 30 mil. Kč) v celkové hodnotě 54 mld. Kč. Uvedl dvě stavby v realizaci (Modernizace železničního uzlu Pardubice a ETCS Přešov – Česká Třebová) v hodnotě celkem 6,78 mld. Kč. K plánované výstavbě nové dvoukolejové trati v úseku Ústí nad Orlicí – Choceň s traťovou rychlostí do 200 km/h včetně vybudování dvou tunelů Hemže – 1160 m a Oucmanice –

4985 m přiblížil propojení stávající a nové trati pomocí mimoúrovňových rozpletů a zkrácení délky trasy mezi Ústím n. O. a Choceň o 2,4 km. Dále generální ředitel SŽ mluvil o významných opravných pracích včetně výpravních budov.

K aktuálnímu vývoji dopravní legislativy v PSP ČR se vyslovil poslanec Martin Kolovratník, místopředseda Hospodářského výboru PSP ČR. Vyzdvihl především zásadní změny v novele zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury. Návrh novely přináší mnoho dílčích zlepšení, např. jednodušší rušení železničních přejezdů. Dále zrekapituloval novou zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, když zmínil transpozici technického pilíře, zavedení monitoringu doby řízení drážního vozidla (licence strojvedoucích), školení zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, osvědčení dopravce a osvědčení provozovatele dráhy.

Veškeré prezentace jsou k dispozici ke stažení: <https://ww2.silnicniveleth.cz/index.php/dopravni-konference/aktualne/prezentace-2020>. -rš-



Snímek z jednání konference. Hovoří vicepremiér Karel Havlíček.

„Chceme-li, aby veřejnost využívala veřejnou dopravu, je pro to potřeba vytvářet vhodné podmínky.“

(Dokončení ze str. 1)

Nádražka, která jsem si pamatoval jako plná života, osázená truhlíky s květinami, jsou najednou zavřená a zaplechovaná, mají zabežněná okna, zamčené dveře, nikde nikdo, a z toho je mi vždycky smutno. Dřív to bylo jiné, mělo to atmosféru, mělo to ducha, bylo to živé, byl pochopitelně cháp ekonomické důvody pro to, že ten člověk tam není nutný, ale na druhou stranu mám pocit, že „živý“ člověk tomu dává přidanou hodnotu, že se mám koho zeptat, že si s ním mohu popovídat. Na všechno sice budeme mít automaty a stroje, ale pak se divíme, že lidé spolu neumí mluvit – komunikujeme spolu přes různé „udělátory“, komunikátory a já nevím co všechno, ale máme problém se potkat s živým člověkem a komunikovat s ním z očí do očí, být k sobě vzájemně slušní a umět se zeptat: prosím, nevíte, pomohl byste mi? A to si myslím, že tomuto trendu jenom nahrává. Michael Mareš

notu, že se mám koho zeptat, že si s ním mohu popovídat. Na všechno sice budeme mít automaty a stroje, ale pak se divíme, že lidé spolu neumí mluvit – komunikujeme spolu přes různé „udělátory“, komunikátory a já nevím co všechno, ale máme problém se potkat s živým člověkem a komunikovat s ním z očí do očí, být k sobě vzájemně slušní a umět se zeptat: prosím, nevíte, pomohl byste mi? A to si myslím, že tomuto trendu jenom nahrává. Michael Mareš

Pracovat v opravárenském depu ČD v Plzni by mohlo být pro mladé lidi přitažlivé

V pátek 11. září byla v Plzni, ve středisku údržby Plzeň, Oblastního centra údržby Západ, poklepáním základního kamene oficiálně zahájena výstavba moderní opravárenské haly Českých drah. Nové zázemí údržby a oprav nabídnou 400 metrů kolejí, portálový jeřáb s nosností 5 tun a další vyspělé technické komponenty. České dráhy tak zefektivní údržbu moderních bezbariérových dvouvozových motorových jednotek řady 844 (RegioShark), dvouvozových elektrických jednotek řady 650 (RegioPanter) a dalších souprav. Dokončení výstavby opravárenské haly je naplánováno na leden roku 2022.

Stávající pracoviště totiž kapacitně a technologicky nevyhovují, a to ani co do počtu, ani co do typu vozidel. „Když se otočíte dozadu, uvidíte staré depo, které sloužilo se starou technologií na jednotlivá kolejová vozidla. Za rok a čtvrt tady vyroste krásná nová hala,“ řekl na úvod Václav Nebeský, generální ředitel a předseda představenstva Českých drah.

Na základě nově uzavřených smluv v rámci regionální dopravy se totiž v budoucnu zvýší počet servisovaných vozidel, například u elektrických jednotek řady 650 RegioPanter to bude ze současných 9 na 24. Nová hala zároveň umožní jednodušší manipulaci vozidly bez nut-

nosti rozpojení ucelených souprav, což výrazně sníží časovou náročnost oprav a umožní vozidla vracet rychleji zpět do provozu.

„Jsem ráda, že velká investice směřuje do Plzeňského kraje, že tady vznikne něco nového. Že to bude pro lidi přitažlivé a že se vám podaří přitáhnout i mladé lidi,“ řekla Marcela Krejsová, náměstkyně vykonávající funkci hejtmanky Plzeňského kraje, a dále dodala, že v současnosti práce rukama není úplně společensky uznávána.

„Z našeho pohledu je železniční doprava z hlediska obsluhy města čím dál důležitější. Jsme velmi rádi, že Plzeňský kraj v minulosti vypsal nové tendry, do nichž zahrnul i nové vozy, takže tato nová opravárenská hala je určitým příslibem toho, že bude o ně kvalitně postaráno,“ navázal Michal Vozobule, náměstek primátora města Plzně.

V rámci projektu bude proinvestováno přibližně 200 milionů korun. Zahájení výkopových prací je podmíněno podrobným pyrotechnickým průzkumem, neboť na konci druhé světové války bylo seřadovací nádraží včetně depa cílem leteckých náletů spojeneckých vojsk.

Michael Mareš s využitím tiskové zprávy ČD



Účastníci slavnostního poklepání na základní kámen nové haly: (zleva) Michal Vozobule, Václav Nebeský, Marcela Krejsová, Dušan Chovanec (TSS GRADE, a. s., zhotovitel) a Pavel Štindl (společnost EDIKT, a. s., zhotovitel).

PŘEDSTAVUJEME

Vladimír Košnář: „Železnice potřebuje více propagace, zatím je to v tomto směru slabší.“

Na železnici nastoupil Vladimír Košnář v roce 1986 poté, co se vyučil ve Středním odborném učilišti železničním (SOUŽ) v Olomouci na maturitním oboru jako mechanik silnoproudých zařízení. „Už v době učení jsme docházeli na praxi mimo jiné také do tehdejšího lokomotivního depa Přerov, kam jsem po vyučení a po vykonání povinné dvouleté vojenské služby nastoupil do oboru, kterému jsem se vyučil. Tak to tehdy chodilo – již při nástupu do učení jsme věděli, kde budeme pracovat a co budeme dělat,“ přibližuje tehdejší dobu, kdy železniční učňovské školství fungovalo ve všech směrech. Po několika letech praxe si ho vyhlédl

cviku, má název Střední škola technická a obchodní, přičemž její sídlo je ve stejných budovách jako původní železniční učiliště. Vyučují se zde podobné obory jako dříve, dřívější přímý kontakt se železniční jím ovšem chybí. Se železničními podniky škola samozřejmě spolupracuje, ať již jsou to České dráhy, ČD Cargo, či Správa železnic – všechny tyto podniky pocítí uji nedostatek mladých odborníků. Je to ovšem složitější – dráha se rozpadla na několik subjektů, některé původní železniční opravy přely do soukromých rukou, ale i ty téměř zoufale hledají „mladou krev“. Stejně jsou na tom i ostatní původní železniční školy a učiliště v celé republice, ať již dopravního či technického zaměření (na Moravě například Ostrava, Jimramov, Valtice, Břeclav, či Křovice). „Zájem o studium na naší škole mají především hoši, ale máme zde i několik děvčát, které se zajímají o práci elektromechanika. Nemálo našich studentů dnes pracuje na dráze, jsou to převážně ti, kteří mají u dráhy své rodiče. Je to pokračování tradice,“ konstatuje Vladimír Košnář.

Dráha a i nedrážní podniky, které dříve spadaly pod ČSD (někdejší železniční opravny a strojírný – ŽOS) by ovšem mladých odborníků potřebovaly daleko více. Zájem o ně je ovšem i v jiných, nedrážních podnicích, což vyvolává jakýsi konkurenční boj – podniky se předhánějí v nabídkách a dráha z toho zatím vychází „s kratším koncem“. „Železnice potřebuje více propagace, zatím je to v tomto směru slabší,“ zamyšlí se Vladimír Košnář.

O tom, že „Kosinka“ (jak se škola familiárně nazývá podle ulice, v níž se vyučuje teorie) je původně školou železniční, svědčí mimo jiné také rozsáhlé modelové kolejiště, nacházející se v jedné místnosti školy. Kolejiště v měřítku 0 (tj. 35x zmenšené oproti skutečnosti) slouží především pro odbornou výuku u oboru elektrotechnik – studenti se zde mohou naučit zapojovat elektrické obvody, které fungují podobně jako v praxi na kolejích. I tímto způsobem jsou tak nenásilně seznamováni s provozem na dráze. „Letos se přihlásilo ke studiu na naší škole o něco více žáků, než tomu bylo v loňském roce. Doufáme, že část z nich skončí také u železničních podniků. Naše škola pro to udělá, co bude moci,“ dodává závěrem Vladimír Košnář.

Miroslav Čáslavský



tehdejší vrchní mistr SOUŽa nabídnul mu v učilišti práci mistra odborného výcviku. A tak se Vladimír Košnář vrátil „na místo činu“ – do školy, v níž se vyučil a v níž měl nyní připravovat jako mistr pro své povolání další uchazeče o práci na železnici.

To již se ale doba začala měnit – původní železničářské školy začaly zanikat a na jejich místě vznikaly školy sice podobného zaměření, ovšem s určitými změnami. Školy, které byly tehdy v gesci ministerstva dopravy, přely pod ministerstvo školství. „Dnes se musí studenti po ukončení školy, pokud mají zájem o železnici, sami zajímat o místo svého budoucího uplatnění a s mnohými věcmi se seznámit až přímo v provozu – praxe jim chybí,“ srovnává dobu před třiceti lety s dobou současnou.

Olomoucká škola, na níž Vladimír Košnář nyní pracuje jako vedoucí učitel odborného vý-



Pohled do jedné ze tříd ve středisku praktického vyučování.

NAVŠTÍVILI JSME

Kosinka Olomouc

Střední škola technická a obchodní Olomouc nese podle ulice, v níž sídlí (Kosinova 4) neoficiální název Kosinka. Budova této školy byla postavena v roce 1882 jako sídlo Slovanského gymnázia a podle prvního ředitele tohoto gymnázia, Janu Evangelistovi Kosinovi, nese také ulice a současná škola svůj název. Počátky „drážního“ vzdělávání z desice sahají až do roku 1926, ale teprve od školního roku 1951/52 byla zřízena Učňovská škola č. 1 Olomouc, která zajišťovala teoretickou výuku pro učňovský dorost řady podniků, včetně tehdejších ČSD. Praxe se uskutečňovala ve střediscích praktického vyučování jednotlivých podniků. Od roku 1984 bylo vytvořeno Střední odborné učiliště Olomouc a to spojením stávající Učňovské školy a Střediska podnikové výchovy (SPV) podniku ČSD. „Škola byla zaměřena na vyučování řady oborů potřebných pro dráhy jako obor Mechanik – opravář kolejových vozidel, Elektromechanik, Elektromontér rozvodných zařízení, ale také obor Železničář,“ přibližuje tuto dobu současný ředitel školy RNDr. Petr Konečný. „Mechanici se uplatnili především v tehdejších lokomotivních depch, železničáři pak v různých funkcích v železničních stanicích,“ dodává. Tato doba, v níž se žáci z učiliště dostávali s potřebnými znalostmi o dráze přímo na železnici, však skončila začátkem 90. let minulého století. V současné době žáci o práci na železnici musejí pro absolvování školy projít dalšími kurzy, které pořádají drážní podniky (ČD, ČD Cargo, či Správa železnic). Škola nicméně spolupracuje s železničními podniky nadále, i když jinou formou. „Máme smlouvu například s Českými drahami, které vybraným žákům poskytují podporu prostřednictvím stipendijního programu. Ten zahrnuje stipendium, příspěvky na ubytování v našem domově mládeže, či volné jízdenky na vlak,“ říká ředitel.

Uplatnění na dráze má především zde vyučovaný obor Mechanik elektrotechnik a Mechanik pro stroje a zařízení. Na Kosince jsou ve stipendijním programu ČD v současné době celkem čtyři studenti, což je ovšem číslo nesrovnatelné s dobou před cca třiceti lety, kdy byl zájem o železnici daleko větší. „Stipendijní programy dnes poskytují celá řada firem, takže žáci si mohou vybrat. Na dráhu se hlásí kromě železničářských fanů především ti, kteří mají železničářské kořeny, to znamená, že jejich rodiče, či jiní členové rodiny pracují, či pracovali na dráze,“ konstatuje ředitel. Studenti, kteří mají zájem o práci na železnici, musejí samozřejmě splňovat také zdravotní a psychologické požadavky.

Kromě teoretické výuky, která probíhá na Kosince, absolvují studenti také praktický výcvik na pracovišti dílen v ulici U jezdu v olomoucké čtvrti Pavlovičky a ve vyšších ročních na pracovištích firem. Budova praktického výcviku stojí jen pár kroků od někdejšího lokomotivního depa, v současné době Oblastního centra provozu Východ. Do roku 1990 zde byl také domov mládeže, který je nyní přemístěn do nové budovy na Envelopě, nedaleko Kosinky. „V naší škole studují převážně žáci z Olomouckého kraje, ti vzdálenější mají možnost ubytování v našem domově mládeže,“ dodává Petr Konečný.

Období, kdy škola spolupracovala se železnici, jako jejím zřizovatelem, označuje ředitel za nejneprodnější. V té době budovu školy opouštělo nejvíce žáků, kteří zamířili k práci na dráze. V současné době má škola 475 žáků ve studijních, učebních i maturitních oborech. Studentům se věnuje zhruba sedmdesát pracovníků, z nichž mnozí učitelé, či učitelé odborného výcviku jsou absolventy Kosinky. Dříve na škole studovalo až 800 žáků, dnes je, vzhledem ke konkurenci škol, zájem poněkud nižší.

„Spolupracujeme zhruba se stovkou firem, v níž naši žáci získají uplatnění, kromě podniků jako je například CEZ, jsou to i drážní, či bývalé drážní firmy – AŽD, někdejší ŽOS, ČD Cargo a samozřejmě České dráhy a Správa železnic. Samozřejmě by nás potěšilo, kdyby spolupráce s drážními podniky vzrostla, v žádném případě se jí nebráníme,“ říká na závěr ředitel Kosinky Petr Konečný.

Miroslav Čáslavský



Budova Kosinky, původně Slovanského gymnázia, dnes Střední škola technická a obchodní.

ZE SVĚTA

Británie se chystá dekarbonizovat železnici

Britský národní manažer infrastruktury Network Rail (NR) vydal svoji interní Strategii dekarbonizace sítě, vytvořenou v reakci na vládní plán dosáhnout nulové emise do roku 2050. Strategie předpokládá změnu trakce na 13 000 km tratí. Do roku 2040 mají ze železnice zmizet hnací vozidla s diesellovým motorem. Skotská vláda chce železniční osobní dopravu dekarbonizovat do roku 2035. Strategie NR obsahuje zdůvodnění dekarbonizace, uvádí roli liniové elektrifikace, baterií a vodíkových pohonů na cestě k dosažení strategického cíle bezemisní železnice. S elektrizací se počítá na 11 700 km tratí, baterie budou napájet vlaky na více než 400 km tratí a vodík na více než 900 km. Podle analýzy Asociace železničního průmyslu (RIA) je kapacita elektrifikace 450 km tratí ročně.

Network Rail vedle dopravní cesty provozuje i 20 největších osobních nádraží v Británii, zatímco všechna ostatní provozují jednotliví dopravci. -rš-Zdroj: <https://www.railjournal.com>

Nejdelším tunelem do Prahy?

21. srpna bylo společnosti DB Netz AG předáno územně plánovací posouzení nové železniční trati Dražďany – Praha. Kromě varianty s úplným tunelem byl Saskem posuzován návrh

částečně otevřené trasy. Tím je nyní dokončen první stavební blok pro plánování velkého projektu nové trati „Dražďany – Praha“. V rekordním čase 8 měsíců bylo zkoumáno celkem sedm variant koridoru pro novou výstavbu železniční tratě. V procesu muselo být vyhodnoceno zhruba 5600 prohlášení a námitek občanů. Saské ministerstvo hospodářství ke své částečně otevřené trase Deutsche Bahn (DB) obdrželo odpor občanů postižených obcí. V roce 2018 byla proto založena občanská iniciativa (BI) „Základní tunel do Prahy“, která výslovně podporuje výstavbu v uceleném tunelu. Ta také snižuje hluk a nečistoty pro obyvatele – a na druhé straně odlehčí údolí Labe od nákladní železniční dopravy.

V listopadu 2018 představila své návrhy tras DB Netz, důležité parametry byly pro BI změněny velmi nevýhodně. Proto se občanské sdružení rozhodlo předložit dne 12. března 2020 veřejně prohlášení k ROV (rozkaz o výluce). Návrhy BI jsou nyní zohledněny v závěrečné zprávě ROV, kde je zdůrazněno, že „variantu plného tunelu je nejlépe sladit s požadavky územního plánování.“

Jedna věc je však již jistá, v Sasku vznikne nejdelší německý železniční tunel. Bude dlouhý 26 až 32 kilometrů a překoná hessenský Landrückentunnel nejméně o 14 kilometrů. Nyní je na rozhodnutí společnosti DB Netz, jakou si vybere konkrétní trasu a vypracuje konečné vedení trasy. Přezkoumání náleží EBA v procesu schvalování. Předběžné konečné plánování by pak mělo být dokončeno v roce 2024.

Z Wochen Kurier, 31. 8. 2020, zpracoval-sh-

VŠIMLI JSME SI

● **VE ZKUŠEBNÍM CENTRU** Velim Výzkumného Ústavu Železničního úspěšně proběhlo intenzivní testování elektrických lokomotiv dodatečně vybavených palubní jednotkou Evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS. Jedná se o lokomotivu řad 163 a 363, vyráběné v závodech Škoda, které aktuálně slouží u nákladní dopravy ČD Cargo. Testovací prototypy byly modernizovány v rámci zakázky realizované konsorciem společností ČD – Telematika a AŽD. Během týdenního testování absolvovala zkoušená lokomotiva desítky hodin jízdy na velkém i malém okruhu. Při testovacích jízdách se měnila nejen rychlost a míra zhoršení adheze, ale simulovalo se i různé zatížení testovaného hnacího vozidla zapážením druhé lokomotivy, která vytváří fiktivní zátěž. Po úspěšném testování nyní prototypy čekají tzv. testy kompatibility. Po závěrečné oficiální zkoušce a příslušné certifikaci a vydání povolení k provozu pod ETCS bude možné přistoupit ke zkušebnímu provozu.



● **V LITVÍNOVĚ** V současné době probíhá výstavba nového dopravního terminálu v hodnotě 53 mil. Kč (na snímku Tomáš Martinka ze dne 27. 8.), jehož zhotovitelem je firma Metrostav. V souvislosti se stavbou proběhla demolice přízemní budovy, v níž sídlila nádražní restaurace a informační kancelář ČSAD Slaný či později DSÚK (Dopravní společnost Ústeckého kraje) a byl srovnán se zemí i sousední hostinec Jáva. Na místě těchto objektů budou vybudovány nové autobusové zastávky, odstavné plochy pro autobusy, či záchranné parkoviště P+R. Současné dojde k úpravám přilehlé Mostecké ulice a protějších tramvajových zastávek. Stavební práce (investiční akce města) potvrzují zhruba rok a po jejich dokončení vznikne další uzel se snadnými přestupy mezi jednotlivými druhy dopravy.



● **V ŽST. ZADNÍ TŘEBĚAŇ** je již několik let vyloučena z provozu křižovatková výměna č. 2 a/b na řevnickém zhlaví, tím pádem nelze s motory řady 810, které obsluhují trať Zadní Třebáň – Lochovice, ani zajet na prohlížečijáma na šturcové koleji 3a. Prohlížečijáma je pozůstatkem po pamírním provozu, vedle jámy stával i vodní jeřáb. Prohlížečijámy jsou pro provoz motorů řady 810 dost zásadní. Několikrát jsem byl v provozu svědkem, že stroje dojíždí jámy v místech, kde je ještě neodstranila modernizace, používají. V červenci jsem použil jámy pro neodvratné provozní ošetření zažil v dopravně 3 Vliémov u Kadaně. S opravou „angličana“ se prý již nepočítá až do přestavby žst. Zadní Třebáň, termín zatím nebyl stanoven. Stejně tak je již poškozena i drátovodná trasa k výměně 2 a/b. Důsledkem neopravení výměny 2 a/b je dlouhodobá nemožnost využití v nálehových případech pro posun a přestavování vozů celé řevnické zhlaví žst. Zadní Třebáň. Snímek Martin Kubík.

Po COVID-19 větší podpora železnici?

Politici ve Francii chtějí po skončení pandemie COVID-19 více upřednostnit železniční dopravu. Jednou z možností je, že místo vnitrostátních letů budou podporovat dálkovou dopravu vlaky. Ministr hospodářství Bruno Le Maire prohlásil, že bude prosazovat moderní bezuhlíkaté hospodářství a že tato krize je příležitostí pro nové směřování francouzského hospodářství. Tak například místo vnitrostátních letů do 2,5 hodiny letadly Airbus budou jezdit TGV vlaky, které tuto vzdálenost zvládnou stejně rychle. Jedná se např. o spoje z Paříže do Lyonu, Bordeaux atd.

Bude z toho profitovat i společnost Alstom, která jediná pro státní SNCF dodává vysokorychlostní vlaky TGV a zajišťuje pracovní místa ve Francii. Poslední objednávka SNCF u společnosti Alstom byla v roce 2019, když objednala 12 souprav Avella Euroduplex. Jedná se o postupnou náhradu vlaků TGV, které od počátku 90. let jezdí k Atlantiku.

Francouzské státní dráhy, SNCF, které byly rovněž tvrdě postiženy, by tak měl kryt „záchranný deštník vlády“, v němž je např. opětovná podpora a oživení nočních vlaků, které by měly být alternativou letecké dopravy. SNCF se do roku 2030 zasadí, aby došlo k razantnímu snížení emisí CO₂, proto budou např. nahrazována diesellová vozidla vozidly na vodíkový pohon, příp. hybridními vozidly.

Z LOR Magazin, 8/2020, zpracoval-sh-

Obzor č. 39 - 25. 9. 1995

„Stávkové nálady trvají“ je titulek vystihující situaci v provozu Českých drah, tentokrát v žst. Brno–Maloměřice, které navštívil předseda OSŽ Jaromír Dušek spolu s tajemníkem OSŽ Mojmírem Bakalářem a Obzor byl u toho. Jaromír Dušek v diskusi s odboráři uvedl, že v průběhu stávkové pohotovosti OSŽ získalo řadu důležitých zkušeností, které využije při nadcházejícím jednání o základní dohodě mezi odboráři a vedením podniku.

Obzor dále informuje o schůzce zástupců odborových centrál s ministrem dopravy Janem Stránským, která se uskutečnila 18. 9. 1995. Cílem bylo dohodnout podmínky, za kterých by byli odboráři případně ochotni odvolat stávkovou pohotovost. Na jednání bylo přítomno, že dodatečně přidělené finanční prostředky na mzdy budou vyplaceny skutečně nad rámec kolektivní smlouvy, dále bylo přislíbeno vyhlásit stop stav transformace ve spádových člancích řízení (jak garantoval generální ředitel ČD Ing. Rudolf Mládek).

Na první straně najdeme rovněž informaci o zasedání Správní rady Českých drah, která dne 18. 9. 1995 projednávala návrh třetí varianty transformace ČD. Ta měla mít fázi konsolidační (2 – 3 roky), během níž by se měla přiblížit privatizace na nejvyšší míru a neměly by se ani vytvářet podmínky pro vstup cizích

dopravců. Poté by měla následovat transformace podniku, při níž se počítalo s vytvářením společností za účasti Českých drah.

Obzor č. 40 - 2. 10. 1995

Na první straně najdeme vyjádření Ústředí OSŽ k rozhodnutí generálního ředitele ČD o poskytování profesní odměny II. „Vedení OSŽ konstatuje, že v určení způsobu rozdělení mzdových prostředků na organizační jednotky nebylo přihlédnuto ke stanovisku OSŽ,“ cituje se v článku. Podle OSŽ rozhodnutí generálního ředitele podporuje disproporce ve mzdovém vývoji v jednotlivých povoláních a třídách, které vznikly v důsledku špatné personální politiky a prosazování lokálních skupinových a individuálních zájmů. V tomto smyslu zasalo vedení OSŽ stanovisko generálnímu řediteli ČD.

„Personál je naším nejcenějším kapitálem,“ řekl zastupující generální ředitel švýcarské MLS dr. Mathias Tromp, který na pozvání Univerzity Pardubice navštívil ve dnech 18. – 21. září 1995 Českou republiku. Z myšlenek, které dr. Tromp prezentoval členům OSŽ na besedách v Praze, Pardubicích a Plzni, vyplynulo, že švýcarsko by nám mohlo být vzorem jak ve vztahu k personálu, tak ve vztahu k odborům, které vedení společnosti považuje za svého partnera, tak i v demokratickém způsobu rozhodování o všech důležitých otázkách. –ZS–

Český Brod – mohlo to být jinak

Velmi pozorně jsem si přečetl v Obzoru č. 18/2020 článek Nehodová událost u Českého Brodu – zajímavý názor. Se závěry autora lze v podstatě souhlasit. Každou jízdu vlaku podle rozhledových poměrů je nutno považovat za mimořádnost. Ať už se jedná o jízdu proti návesti Stůj oddílového návěstidla autobloku, o jízdu za nemožného dorozumění nebo jízdu na přívolačací návěst (PN). Za běžný stav lze považovat pouze situaci, kdy jízda podle rozhledových poměrů je návěstěna návěstmi podle článků 830 až 833 předpisu Správy železnic SZCD D1. Ve všech případech však platí více než kde jinde latinské rčení „festina lente“ – pospíchej pomalu, přisuzované čísel Augustovi (63 př. n. l. – 14 n. l.). Dopravní předpis ČSD D2 platí od 1. března 1962 v čl. 954 tuto mimořádnost zdůrazňovaly: „Při jízdě podle rozhledu se musí rychlost jízdy vlaku upravovat v mezích rychlosti 30 km/h a jízdy krokem tak,

aby vlak mohl zastavit za všech okolností včas a bezpečně před překážkou, která by se na trati vyskytla. Rychlost 30 km/h nesmí být nikdy překročena.“ Obdobné ustanovení obsahovaly v čl. 1419 i Dopravní předpisy ČSD D2 platné od 29. 12. 1987. Jízdu vlaku po zastavení před oddílovým návěstidlem autobloku s návěstí Stůj upravoval článek 21 písmene a) Návěstních předpisů ČSD D1 (účinnost od 29. 12. 1987). Také zde bylo stanoveno, že rychlost 30 km/h nesmí být překročena.

Z hlediska toho, co bylo v předchozích řádcích uvedeno, považuji ustanovení čl. 66 současného platného Dopravního a návěstního předpisu provozovatele dráhy D1 umožňující jízdu podle rozhledových poměrů rychlostí až 100 km/h za výsostně špatné a přímo ohrožující bezpečnost drážního provozu.

Ano, u Českého Brodu to mohlo být jinak... Opatření přijaté po zmíněné nehodě, které stanovuje nejvyšší rychlost při jízdě podle rozhle-

dových poměrů na 40 km/h je sice správné, ale se smutnou ironií musím konstatovat, že mně připomíná árii Kecalů z Prodané nevěsty – „Potom lituje, když už pozdě je bycha honiti...“

Pokud chce někdo argumentovat zájmem vysoké propustnosti tratí, tak jen malou poznámku. Když vidím na elektrizovaných tratích s dovolenou rychlostí 100 km/h a vyšší ucelený vlak, v jehož čele se dýchavičně „plouží“ dvě motorové lokomotivy řady 740 (T 448.0), o maximální rychlosti 70 km/h, tak si kladu otázku: A co propustnost tratě?

Vážnou nehodu ze dne 14. 7. 2020 vyšetřuje Drážní inspekce. Její závěrečnou zprávu lze očekávat v řádu několika měsíců. Teprve pak budeme znát bezprostřední příčinu, přispívající faktory i zásadní příčinu této tragické mimořádné události. Bude v ní však chybět výpověď strojvedoucího, který na svém stanovišti zahynul. Cest jeho památce.

Vladimír Selucký



Hradlo Korno míjí R 769 vedený lok. 363.077-0, 17. 8. 16.35 h v tu dobu měl být již před Smíchovem, na trati 171 – zpoždění – běžný stav.

Spolehlivé Hradlo Korno aneb tristní stav na trati 171

Hradlo Korno leží v km 32,780 na dvoukolejné trati poblíž zastávky Srbsko v mezistaničním úseku Beroun – Karlštejn, ve směru na Beroun sousedí ještě s Hr. Tetín. Zatím je v tomto úseku tratě Praha–Smíchov–Beroun zdánlivý klid, již nyní ale přemýšlejí zaměstnanci Správy železnic – hradlaři, co se s nimi stane, až i sem dorazí všudypřítomná modernizace. Železnice, jak jsme ji znali po generace, se mění před očima a ta proměna není bezbolestná.

Své si již nyní užívají cestující nejen na této trati, kde již byla zahájena modernizace v úseku Smíchov – Radošín, ale i jinde. Není snad dne, aby vlaky nenabíraly zpoždění nebo nebyly odříkány. Navíc se staví nový most v Radošíně a vyměňuje trolejové vedení včetně sloupů. 16. srpna dokonce fatálně vyhořela transformáční stanice v Malé Chuchli, kde zasahoval integrovaný záchranný systém, lidé byli z jednoho mnichovského rychlíku evakuováni na nově odočtece Barrandov. Každou chvíli je porucha trolejového vedení.

Je to zvláštní, ale toto se dříve rozhodně tak často nedělo. Čím to je? Špatnou údržbou, neodbornou prací, vlivem jízdy strojvedoucího nebo „vyšší moci“? Najednou není elektrizace tratí výhrou, ale prokletím! Dnes tratě Praha – Beroun storko každý den.

Je vidět, že vyluková činnost, která se provádí na desítkách míst najednou, není to právě ořečové. Někteří cestující již kdysi spolehlivé trati Praha–Beroun dávají sbohem a jezdí opět auty. Jedna cestující mi dokonce říkala, že se odstěhuje jinam, protože jí už zaměstnavatel nechce omlouvat pozdní příchody.

Správa železnic by měla konečně udělat někde pořádek. Nebo to bude, tak jako je zvykem, svádět jedna složka na druhou a výsledek se bude rovnat nule?! Martin Kubík



Tento krásný exemplář jízdního řádu byl vyvěšen dne 27. 6. 2020 na zastávce náhradní autobusové dopravy pod nádražím Dubí v Krušných horách.

Poněkud nefunkční informace pro cestující

Z přiloženého snímku je zřejmé, že jakékoli snahy o zlepšení kvality v informování cestujících jsou zbytečné. Je zajímavé, jak někteří zaměstnanci nedokážou pochopit, že obvyčejný, ničím nechráněný papír zmokne nebo účinkem slunečního svitu vybledne, takže jeho vylepení nebo vyvěšení ve venkovním prostředí je zcela zbytečná práce.

Proto navrhuji tento již přežitý způsob zcela opustit, přejít pouze na elektronicky podávané informace, a stávající zaměstnance, kteří se dnes touto zbytečnou prací zabývají, buď propustit, nebo jim nabídnout jinou, smysluplnější činnost. Ti, kteří využívají „socku“, v naprosté většině využívají i mobilní telefony, ti ostatní se to, když nebude jiné cesty, také naučí. Bohumil Pokorný

Co dělat, když při kontrole jízdenek POPka nenačte vaši In Kartu

Stalo se mi několikrát, že při kontrole nastal problém s načtením mojí režijky. POPka ji neznala, ani přes zadané číslo. Mám na režijce nahrány další aplikace, mimo jiné i „Plzeňskou kartu“ a moje číslo je v databázi pražské Liťačky, někdy se jednotlivé aplikace hádají, než se načte ta správná. Tím kontrola skončila... Pro sichr jsem si nechal ověřit funkčnost v nejbližší pokladně s klady výsledkem. V následujícím vlaku se situace opakovala, v navazujícím bylo vše v pořádku.

Podobný malér se stal jednomu známému v rámci „městské linky“ z Roztok u Prahy do pražské Hostivaře, provozované společností ARRIVA, kde jsou režijky uznávány. No, i kdyby nebyly, jeho režijka je zanesena do databáze „Liťačka“, čili kdyby se nenačetla režijka, musí se objevit v Liťačce – neobjevila, a tak doprovod vlaku nekompromisně vyžadoval zaplacení jízdného. Známý vystoupil v Holešovicích, kam koneckonců jel. Není zřejmé, jak by to dopadlo, kdyby odmítl jak zaplatit, tak vystoupit, případně by byla volána k případu policie. V konečném důsledku by totiž personál Arrivy prohrál, jelikož chyba byla na straně POP.

Jak se to zjistilo? Já i můj známý máme totiž spojení na pracovníka firmy spravující software vybavení POP. Díky našim údajům mohl dohledat data přenášena z POP do centrální databáze. V obou případech se ukázalo, že POP naše režijky obecně načítá, ale nedokázala je vyhodnotit. Tak se podařilo najít chybu v SW, který se průběžně upravuje a vytváří různé oblastní mutace. Personál dopravce ARRIVA v Praze má jiná data než personál téhož dopravce ve Zlínském kraji. Příslušný pracovník mi dal souhlas ke zveřejnění své pracovní e-mailové adresy, kam může kdokoli, v případě problému s nenačítáním své režijky, zaslat informaci. Je třeba uvést datum, číslo vlaku a přibližnou dobu kontroly. Podle těchto údajů se dohledají data příslušné POP a zjistí příčina. Kontaktní mail je: crhounek@odp.cz Miroslav Zikmund

Vykuchaná dopravná D3 Budyně nad Ohří

V dopravné D3 Budyně nad Ohří, která leží na trati Straškov–Libochovice, na níž po zastavení pravidelné osobní dopravy z rozhodnutí Ústeckého kraje od prosince 2006. za hejtmána Sulce (ODS), jezdí vlaky pouze v letním období o víkendech, byla v roce 2019 Správou železniční dopravní cesty znehodnocena dopravná D3 odstraněním částí všech výměn, takže dopravná je od té doby nepoužitelná jak pro možné křížování vlaků, tak pro teoretickou nakládku a vykládku vozových zásilek. Jestli si tímto způsobem vysvětlují odpovědné orgány, že se zvýší bezpečnost na tratích D3, tak je to čistý alibismus dle hesla: kde se nedá křížovat ani odstavovat vozy, nedojde na 99 procent k žádné mimořádné události ze strany lidského faktoru. Ne, to nehlásilo pověstné radio Jerevan, to je stav současného trendu.

Jako by nestačilo, že hned po roce 2006 byly z dopravní Mšené Lázne na té samé trati odstraněny nejprve samostatné výměny a poté vytrhány všechny obočkové koleje a nakonec ještě zbořena i původní výpravní budova, v níž kdosi krátce předtím úmyslně založil požár. Mšené Lázně jsou jedny z mála v České republice bez pravidelné železniční dopravy. Stejně tak město Budyně nad Ohří, kde nádraží leží přímo v centru města, nemá železniční spojení na úrovni 21. století. Ač přípojná trať Lovosice–Libochovice–Louny byla generálně rekonstruována, zde se ničí vše. Divná věc. Ve Spolkové zemi Rakouska Salzburg jdou jiným směrem – budou se obnovovat vlečky a za každý naložený vůz dostane přepravce dotaci, aby se vrátil zpět na železnici. U nás se bude trhat? Martin Kubík



Zmrzačená výměna na libochovickém zhlaví dopravní D3 v Budyni nad Ohří, stav 5. 8. Takto jsou cíleně poškozeny všechny čtyři výměny – že by nový typ úsporné údržby?!

ZEPTALI JSME SE ZA VÁS

Ne vždy je železnice nejlevnějším a nejlepším řešením

„Chtěl jsem přepravit levné seno od Českého Těšína, tak mě zajímalo, kdybych si vzal nákladní vagon, na kolik by mě to přišlo, protože vím, jaký vagon chci, kde bych to nakládal. I s vědomím, že se všude vypráví, že je Cargo strašně drahé, jsem to jako zaměstnanec této firmy zkusil,“ tak nám do telefonu Karel Hurtík, zaměstnanec ČD Cargo, strojevedoucí z Ostravy, který na dráze pracuje od roku 1989 a který jezdí většinou v Ostravě na posunech, vyličil svoji čerstvou „story“. „Tak mi to na 23 kilometrové vzdálenosti spočítali na 24 822 Kč plus 21 % DPH za jeden vagon a poradili mi, ať si vezmu raději kamiony. Bylo mi totiž oznámeno, že se počítá plná zátěž vagonu, v tomto případě tedy 80 tun. Jenže seno váží mnohem méně, ale to není při výpočtu zohledněno. Prostě na přepravu čtyřiceti až padesáti 250kg balíků jsem si namísto tří čtyřnápravových vagonů vzal pět kamionů a seno už mám doma pod střechou,“ dodal.

Karel Hurtík si ale nestěžuje, bere to jako skutečnost, jako holý fakt, jako svou konkrétní osobní zkušenost. „Neberte to jako stížnost, prosím vás. Nikoho nepomluvám, jenom vám chci říct, že jsme asi pro zákazníky skutečně drazí.“ Karel Hurtík tímto telefonátem reagoval na článek v Obzoru č. 15 „Nevozíme! Využijte kamiony!“ „Aspoň vidíte, že se Obzor čte!“

Karel Hurtík se ve svém volném čase věnuje chovu koní, drezúře a dokonce na koních jezdí i závodně. „Mým koníčkem jsou koně, jezdím už 33 let závody kategorie 'A' na mistrovské úrovni. V minulých letech mě Cargo dokonce sponzorovalo – jenže sponzorské dary jsou letos zakázané. To chápu, ale proč mám platit plnou nosnost vozu, když vezu mnohem méně? Jaká je vůbec strategie Cargo? Ano, kdysi jsme měli benefit, že se náklady daly

přepravovat po železnici, ale teď už platím jako kterýkoliv jiný zákazník,“ řekl. Michael Mareš

Odpověď výkonného ředitele společnosti ČD Cargo Tomáše Tótha

Ne vždy je železnice nejlevnějším a nejlepším řešením, to platí především o přepravách na velmi krátké přepravní vzdálenosti. Z pohledu váhy zboží je to opravdu tak, jak kolega píše. Až na sporadické výjimky se v rámci přeprav jednotlivých vozových zásilek platí za cenu vozu, nikoliv za hmotnost zboží, které je v něm loženo. Obecně myslím, že je to i pochopitelné s ohledem na extrémně lehké a rozměrné zboží. Nicméně mi nepřijde příliš vhodné z tohoto spotového případu usuzovat, zda ČD Cargo má, nebo nemá obchodní strategii. Strategii máme, právě je dokončována detailně projekce vývoje a rozvoje naší společnosti.

Otázku ceny našich služeb bych ponechal bez komentáře. Snad si jen dovoluji zmínit, nebo spíše poukázat na výsledky hospodaření naší společnosti, z nichž je zřejmé, že cenově hladiny, považmo celková strategie společnosti je nastavena správně. Období ekonomické recese akcelerované covidovou a post-covidovou situací je pro nás všechny těžkou zkouškou, ale opět bych rád konstatoval, že objem, o který jsme u našich zákazníků přišli, nekonečí u konkurence, ani té silniční, zkrátka není. Naopak se nám začalo dařit, především díky covid-opaťmím vládních různých států, přesouvání část zboží ze silnice na železnici. Bohužel zatím ne v dostatečném měřítku tak, abychom dokázali eliminovat aktuální výpadky u našich klientů v energetice, metalurgii a kombinované dopravě.

Koně jsou krásný koníček a mrzí mě, že jsme tentokrát nedokázali vyhovět.

Tomáš Tóth, výkonný ředitel ČD Cargo

PRÁVNÍ PORADNA

Kontrola vnášených a vynášených věcí na pracovišti (1/2)

Napracovišti zaměstnanců se vyskytují nejen pracovní pomůcky a prostředky poskytnuté zaměstnavatelem, ale i určitý množství jejich vlastních věcí. Zaměstnanci při každodenním příchodu do zaměstnání vnášejí na pracoviště své osobní věci, občas i různé další předměty. Někdy se naopak stává, že některé předměty jsou z pracoviště zaměstnavatele i neoprávněně vynášeny.

S problematikou věcí nacházejících se na pracovišti, jakož i vnášených a vynášených věcí a jejich přesunu, teoreticky souvisí celá řada ustanovení zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (dále rovněž ZP). Veškeré kontroly zaměstnavatele, ať již jde o majetek na pracovišti se nacházející, či věci zaměstnanci vnášené, resp. vynášené, představují určitou formu sledování (monitorování) zaměstnanců a zásah do jejich soukromí. Zaměstnavatel by tedy měl k příslušným kontrolním opatřením obecně přistupovat pouze tehdy, má-li k takovým opatřením vážný důvod, a veškeré kontroly provádět takovým způsobem, aby zásah do soukromí zaměstnanců byl co nejšetrnější. Je vhodné rozlišovat jednotlivé situace, při kterých se konkrétní kontrolní opatření zaměstnavatele uskutečňují.

K zabránění vzniku škody na svém majetku má zaměstnavatel oprávnění provádět v nezbytném rozsahu kontroly věcí, které zaměstnanci vnášejí do objektu zaměstnavatele nebo je z objektu vynášejí, popřípadě provádět i prohlídky zaměstnanců (§ 248 odst. 2 ZP). Z důvodu právní jistoty by bližší podmínky pro výkon osobních prohlídek, jako je stanovení, kdo osobní kontrolu zaměstnance provádí, kde a jak provádí tuto osobní prohlídku, jak se zajišťují důkazní prostředky, jaký je případný další disciplinární postup, apod., měl stanovit zaměstnavatel v pra-

covním řádu (zvláštní druh vnitřního předpisu). Zaměstnanec je povinen umožnit kontrolu věcí, které z prostor zaměstnavatele vynáší. V případě důvodného podezření z odcizení majetku zaměstnavatele nebo majetku jiných subjektů působících u zaměstnavatele, anebo majetku spoluzaměstnanců, je povinen podrobit se osobní prohlídce.

Kontrola vynášených věcí se provádí na místech, která jsou zaměstnavatelem k tomu určená nebo jsou obvykle využívána ke vstupu (výjezdu) nebo výstupu (výjezdu) do (z) objektu zaměstnavatele, anebo v jeho bezprostřední blízkosti. Kontrolu vynášených věcí provádějí u zaměstnavatele jen osoby k tomu oprávněné, které jsou uvedeny ve vnitřním předpise zaměstnavatele (např. organizační řád) nebo osoby, které k tomu mají zmocnění vedoucího zaměstnance daného zaměstnavatele.

Při realizaci tohoto oprávnění je však zaměstnavatel vázán právními předpisy vztahujícími se k ochraně osobnosti, osobní svobody a nesmí být ponižována lidská důstojnost tím, že osobní prohlídku může provádět jen fyzická osoba stejného pohlaví. Výkon tohoto práva musí být v souladu s dobrými mravy.

Z hlediska ochrany osobnostních práv zaměstnance jsou osobní prohlídky zaměstnanců nejcitlivější. K osobním prohlídkám by měl zaměstnavatel přistupovat uvážlivě, např. při podezření z odcizení určitých věcí. Zaměstnavatel by měl postupovat s maximální obezřetností a dbát na důstojnost zaměstnance (§ 81 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů).

Luděk Šebrle, analytik rozborář JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ–ústředí (Dokončení přístě)



Protokolární vlak v čele s parní lokomotivou 475.179 dorazil do Dejvic.

Železnice měla svůj den: Pražský železniční den!

„Dnes žádná politika, přišli jsme se bavit,“ přivítal návštěvníky Rodinného dne se Správou železnic ministr dopravy Karel Havlíček při doprovodném slavnostním zahájení v Dejvicích. Pražský železniční den, který se konal v sobotu 12. 9. v Praze a okolí, nastavil laťku hodně vysoko.

Na programu bylo vše, na co si člověk vzpomene: od zájmových aktivit FISAIC sdružených v OSŽ, přes jízdy historických vlaků (včetně parních) v režii Českých drah, až po Rodinný (kouzelný) den se Správou železnic. To vše v atraktivních kulisách pražských nádraží a na romantických tratích v okolí Prahy. Samozřejmě, že nemalou měrou přispělo i nádherné letní počasí, ale Pražský železniční den připravili lidé a ti opravdu odvedli skvělou práci. Pořadatelé měli tentokrát šťastnou ruku. Skoro se chtělo

V Brandýse a okolí „tichá voda břehy mele“

Toto přísloví jsem si za pobytu v Brandýse (samozřejmě nad Orlicí) vicrát připomínal. Město leží v údolí Tiché Orlice a po letošních občasných deštích překvapivě rychlý proud v meandrech podřýval břehy.

Po vystoupení z vlaku se přímou cestou lemovanou čapím hnízdem na komíně dostaneme k hlavní ulici. Přímo před námi je hodně netypická budova sokolovny. Po krátké cestě vlevo se dostaneme k pěknému objektu bývalých lázní v parku, dnes rehabilitačního ústavu. Po krátké cestě vpravo dojdeme na pěkné náměstí, příjemně vydlážděné, s dřevěným altánem s lavičkami. Dominuje tu radnice s věžními hodinami, které přesně odměřují čas, a odbíjení je slyšet až za hranicemi města. Nad námi je zřícenina hradu a kousek za náměstím je zámek, který po 70 letech přešel do soukromých rukou.

Den otevřených dveří byl týden před mým příjezdem, dle textu na plakátku to nebyl prý povzbudivý pohled na interiér z doby, kdy vše patřilo nám všem. Naproti zámku je bývalý hotel Milenka, spolubydlící našel na tabletu, že se tam brali Zemanovi. Ukázalo se ale, že nešlo o první či druhou svatbu našeho pana prezidenta, ale o veselku ze 70. let, kdy se jiný Zeman z Plastic People ženil za asistenta StB.

V podstatě na hranicích města najdeme čtyři prameny vody, pro kterou se jezdí i z okolí. Další studánka je po cyklostezce (7 km) pod kapličkou v Klopotech, kde též bývaly lázně. Cyklostezka v podstatě sleduje hlavní trať z Chocné do Ústí n. O. a její projetí všem velmi důrazně doporučuji. Za letních veder v dosahu zvonů z brandýské radnice je velmi příjemné koupaliště s průzračnou vodou, nutno ovšem dodat, že po napuštění docela ledovou.

Návštěvu Brandýsa nutno doporučit, bohužel lepší spojení než národní dopravce poskytuje Leo Express, navíc pro babičku/dědečka +65 o 50 Kč levněji než je plné jízdné, to snad není vůbec možné. Petr Rádl



Nechalupářská chalupa v okolí Brandýsa.



Pozoruhodná sokolovna v Brandýse.

tleskat, když první, řekněme protokolární pamí vlak, který mimo jiné vezli i vicepremiéra a ministra dopravy Karla Havlíčka, na vteřinu přesně vyrazil z Masarykova nádraží směr Dejvice a Velešlavin.

A „kouzličko se“ i na nádraží v Dejvicích, a to de facto i de iure. A teď nemám na mysli jen kouzelníka, který na Rodinném dnu se Správou železnic (mimořádně velmi podařeně akci) na travnaté ploše naproti nádraží bavil děti kouzly, ale především dejvického výpravčího, který „kouzelnou“ píšťalkou usměřoval davy lidí a křižování vlaků.

Pohodu a přátelskou atmosféru ve svých projevech přislavnostním zahájení připomněli i oba řečníci: ministr dopravy Karel Havlíček a generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. „Dnes je úžasný den, máme krásné počasí,“ řekl na úvod slavnostního zahájení ministr dopravy Karel Havlíček, který do Dejvic přijel spolu s generálním ředitelem Správy železnic pamí vlakem: „Doporučil bych vám, abyste ho vyzkoušeli také. Za chvíli pojedete zpět Komarkem, hrozně se na to těším. Železnice je dopravou budoucnosti a budeme ji nadále podporovat, udělám pro to maximum,“ slíbil a závěrem poděkoval Správě železnic za zorganizování Rodinného dne: „Je to úžasné.“

„Dneska jde opravdu o to oslavit železnici,“ řekl poté Jiří Svoboda, „...byť často mediálně se nám ne vždy úplně daří. Každý asi vnímá detailně, co se na železnici děje, ale pořád si myslím, že je více úspěchů než neúspěchů. Tohle místo je docela symbolické, protože zde to také bude o velkém úspěchu – konkrétně o zaústění tratě (na ruzyňské letišti) do tunelu, a to přesně tam, kde se nyní nacházíte. Takže přejí vám krásný den, počasí nám přeje, a myslíme všichni pozitivně, a když se v tom semkneme, tak i ten COVID porazíme,“ uzavřel.

Michael Mareš



Celkový pohled na opravenou budovu dopravního Liteň, v pozadí motor 810.304-6, který 15. 9. obsluhoval úsek Zadní Třebeň – Liteň.

Liteň opravena

Výpravní budova v úvratkové dopravně D3 Liteň byla ještě loni v dezolátním stavu, na což jsem upozorňoval v Obzoru. V letošním roce byla budova generálně a velmi citlivě opravena, za což tentokrát Správou železnic chválím. Na nástupišti je instalována i kamera, která odrazuje od vandalů, byly instalovány vkusné lavičky a osazen odpadkový koš, na okna byly instalovány okenice, které svým dřevěným ostěním zapadají do oblasti podhůří Brd a Hřebeň.

Nad dveře bývalé dopravní kanceláře, kde byl do poloviny 70. let 20. století výpravčí – dirigující dispečer tratě Zadní Třebeň – Liteň – Lochovice, byla osazena zbrusu nová cedule „dopravní kancelář“.

Liteň se totiž také ocitla na seznamu stanic Správy železnic a tratí, kam se měl vrátit výpravčí či dirigující dispečer (reakce na MÚ u Pemiku), <https://www.novinky.cz/ekonomika/clanek/na-40-usecich-vedlejsich-trati-maji-provoz-vyhledove-ridit-vypravci-osnamila-sprava-zeleznic-40334001>.

Opravdu jsem zvědav, jak to s obsazováním výpravčích nakonec dopadne.

Martin Kubík

S železnicí po stopách Karla IV.

Hned dvě parní lokomotivy si mohli „užít“ účastníci akce „S železnicí po stopách Karla IV. aneb Párou ze století do století“, která se na počest 650 let města Kraslic, 20 let od obnovy přeshraničního provozu do Klingenthalu a stejného výročí dopravního systému EgroNet uskutečnila v sobotu 19. září. Kromě pravidelné návštěvnické Kraslické dráhy, plzeňské „šlechtičny“ 475.111, to byla i její německá „kolegyně“ 23 1097 z muzejního depa v saském Glau-chau.

Pro návštěvníky byl připraven bohatý program. První vlak, nazvaný „Karel IV.“, který ze Sokolova do Kraslic vyjžděl krátce po půl deváté ráno, jel „proti proudu času“. Během zastávek v jednotlivých stanicích se ocitl cestující vždy o jedno století nazpět. Například ve Svatavě jsme se tak mohli setkat s místním průmyslníkem Johannem Davidem Starckem a symbolem 19. století – pamím strojem.

Na Hřebeňech jsme byli svědky čarodějnických procesů, v Oloví byl hlavní postavou astronom Jan Kepler. Na konečné v Kraslicích byl připraven celodenní kulturní program, zatímco

v zastávce a nákladišti Kraslice předměstí byla prezentována kolejová technika několika dopravců.

Vyvrcholením oslav pak bylo večerní vystoupení „pravé bigbitové skupiny“ Brutus v místních Městských sadech.

Robert Koutný



Vlak v čele s lokomotivou 23 1097 na zastávce Hřebeň.

Čilý dopravní ruch v údolí Bíliny

Z důvodu výluky na hlavní trati č. 130 v úseku mezi Teplicemi v Čechách a Bílinou, která byla naplánována od 2. 9. do 9. 9., zvýšila se „průtočnost“ na kolejích vedoucích údolím řeky

Bílina mezi Ústím nad Labem a Bílinou (trať č. 131). Některé vlaky byly nahrazeny autobusy, jinak vše jezdilo z Ústí na Bílinu odklonem přes Úpořiny trasou, kopírující tok říčky Bíliny.

Koleje, vyhrazené jinak především pro nákladní dopravu (přeprava energetického uhlí), tak ozily nebyvalým ruchem. A tak po několik dní se zde na místo souprav společnosti RegioJet prohnaly RegioPantery Českých drah, a. s., a rychlíky „Krušnohor“, mířící z Prahy do Chebu a opačně.

Železniční stanice Úpořiny se stala dokonce dočasně rychlíkovou zastávkou. Zdejší výpravčí se měli co činit, neboť na kolejích v těchto dnech neustála ani doprava nákladní. Vidět zde uhanět rychlíky a soupravy „Panterů“, je tak trochu vzácností, přestože tato trať mnohdy slouží pro odklony vlaků z hlavní trati.

Koleje, odbočující v Trmčicích a vedoucí přes Úpořiny do Světců a Bíliny, vybudovala Společnost Ústecko-teplické dráhy (ÚTD) jako paralelní ke své hlavní trati Ústí nad Labem – Teplice – Duchcov. Trať byla uvedena do provozu dne 6. 6. 1874.

Důvodem její výstavby byla především zvyšující se poptávka po severočeském uhlí a propustnost hlavní trati, která byla i po zdvojnásobení časem nedostačující. Navíc trasa, vedoucí podél říčky Bíliny, má lepší sklonové poměry. Z Bíliny až do Ústí nad Labem vedou koleje téměř stále v mírném klesání.

A. K. Kýzl



Stanice Úpořiny se stala na několik dní dočasně rychlíkovou zastávkou. Na obrázku se dne 8. 9. ze stanice rozjíždí R 614 Krušnohor, mířící z Prahy hl. n. do Chebu.

SPORT

O pohár předsedy OSŽ – vítězem je opět Správa železnic, již osmá obhajoba v řadě!

Za krásného počasí se 9. 9. 2020 v Pardubicích konalo Mistrovství České republiky železničářů v kopané – O pohár předsedy Odborového sdružení železničářů.

Místa konání tohoto fotbalového turnaje se každoročně mění. Co se již osmým rokem po sobě nezměnilo, je vítězné družstvo. Opět vyhrál tým infrastruktury, letos ještě s logem SŽDC na dresech, ale poprvé s novým názvem Správa železnic, státní organizace. Toto družstvo si pod vedením starých matadorů Jaroslava Hatlapky a Jaromíra Strýčka dovolilo jen jedno mírné klopýtnutí, když remizovalo s týmem Českých drah, a. s., dvě další utkání suverénně vyhrálo.

Bavry OSŽ – nedrážní tentokrát hájilo příjemně překvapení turnaje – mužstvo Elektrizační organizace železnic Praha, a. s., které mělo pouze jednu prohru, a to právě se Správou železnic.

Při vyhlášení výsledků turnaje samozřejmě ceny předával předseda Odborového sdružení železničářů Mgr. Martin Malý, a to ve spolupráci

s Ing. Pavlem Kouckým, ředitelem personálního odboru Správy železnic, Mgr. Pavlou Kreischovou, vedoucí oddělení O10/3 společnosti ČD Cargo, a. s., a Bc. Renatou Douskovou, místopředsedkyní OSŽ a předsedkyní NeRV. Za organizaci turnaje patří dík členům Regionální sportovní komise OSŽ Praha.

Konečné výsledky:

1. Správa železnic, státní organizace
2. Elektrizační organizace železnic Praha, a. s.
3. ČD Cargo, a. s.
4. ČD, a. s.

Nejllepším střelcem se čtyřmi vstřelenými góly se stal Tomáš Matějka ze Správy železnic, nejlepším hráčem vyhodnotila komise organizátorů Vladimír Fialka, také ze Správy železnic, a nejlepším brankářem byl zvolen Martin Fuček z EŽ Praha.

Ondřej Šmehlík, snímek Miroslav Maincl



Vítězný tým fotbalového turnaje o pohár předsedy OSŽ – mužstvo Správy železnic.