OBZOR 22

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů
9. 11. 2020 Cena 5 Kč
Ročník 31

Z aktuálních událostí

■ **Správa železnic** má sjednanou Podnikovou kolektivní smlouvu na rok 2021. V nově uzavřené Podnikové kolektivní smlouvě pro rok 2021 dochází ke zvýšení tarifních mezd o 2 %. Objem a podmínky poskytování výkonové odměny zůstávají v rozsahu roku 2020. V textu kolektivní smlouvy jsou zapracovány dopady nového Katalogu zaměstnání Správy železnic, účinného od 1. 1. 2021. V následujících týdnech budou probíhat jednání o zásadách Fondu kulturních a sociálních potřeb a dalších interních normách.

Podrobnosti na této straně v rozhovoru s předsedou Podnikového výboru OSŽ při Správě železnic Petrem Štěpánkem.

■ **Představenstvo OSŽ**, které zasedalo v sídle OSŽ v úterý 3. 11., moderoval předseda OSŽ Mgr. Martin Malý.

Informace ze zásadních jednání zahájil informacemi o dění u Českých drah I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách Vladislav Vokoun. **„Současná situace má dopad úplně na všechny, omezil se významně pohyb cestujících, zvýšil se i počet nakažených zaměstnanců, máme už i problémy s personálním obsazováním,“** řekl Vladislav Vokoun s tím, že aktuální obsazenost vlaků se pohybuje kolem 30 %, což má pochopitelně dopady na tržby i výnosy. **„Jsem rád, že jsme přesto podepsali PKS a že jsme udrželi i rozumnou dohodu ohledně paragrafu 209,“** řekl a dodal, že odbory mají se zaměstnavatelem dohodu, že se první dva měsíce poskytuje náhrada mezd ve výši 70 %, od 15. 12. pak 80 %. Následně Vladislav Vokoun podal informace o dosavadním výsledku „rozstřelu“ na linku R14, o hospodaření Českých drah a zmínil se mimo jiné i o tom, že se jedná o odpuštění poplatku za použití dopravní cesty.

Informace z dění u společnosti ČD Cargo přednesl Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo. Informoval mimo jiné o činnosti Nadace Železnice srdcem. **„Dostali jsme podrobný přehled konkrétních rozhodnutí o poskytnutí sociálních výpomocí, které obdržela správní rada nadace na základě podnětů odborových organizací a zaměstnavatelů,“** řekl a dále informoval o organizačních změnách ve společnosti ČD Cargo a o projektu snižování počtu zaměstnanců na úrovni THP: **„Naším cílem je minimalizovat sociální dopady na zaměstnance, kteří budou muset ukončit pracovní poměr. Jedním z opatření je i prodloužení termínu realizace až do února 2021,“** řekl Radek Nekola. Dále se zmínil o nové organizační struktuře společnosti, která znamená útlum některých provozních pracovišť v rámci jednotlivých provozních jednotek, a vyjádřil se k rozhodnutí pozastavit vysílání zaměstnanců na KOPky: **„Hledá se vhodná kompenzace za KOP, můj názor je, aby všichni odjeli v roce 2021,“** řekl. K fungování společnosti v době pandemie Radek Nekola poznamenal, že COVID v tuto chvíli nepůsobí tak negativně, jako na ČD. **„Díky tomu, že nejezdí ´osobka´, jezdí daleko pružněji nákladní doprava, nicméně ztrátu z jara nelze dohnat – propad tržeb v rámci nákladní dopravy budeme znát na konci roku.“**

Další část jednání probíhala po naší redakční uzávěrce. Podrobné informace najdete na www.osz.org a v příštím čísle Obzoru.

–red–

Ranní mlha na ranžíru. *Ilustrační snímek Petr Sýkora*

Dopravci v osobní železniční dopravě žádají stát o pomoc!

Zástupci železničních dopravců České dráhy, Leo Express a RegioJet se společně obrátili dopisem na předsedu vlády ČR, Andreje Babiše, a vicepremiéra a ministra dopravy, Karla Havlíčka, s žádostí o podporu osobní železniční dopravy. Železniční dopravci žádají vládu o dočasné prominutí poplatku za dopravní cestu. Tato pomoc je klíčová pro fungování základní dopravní obslužnosti a páteřní dopravní infrastruktury v České republice. Podobnou pomoc osobní železniční dopravě již oznámilo například Rakousko nebo Francie a ve svém nařízení ji doporučuje také EU.

Osobní železniční doprava je jedním ze sektorů nejvíce postižených opatřeními přijatými v souvislosti s pandemií COVID-19. Celkové škody dosahují na straně dopravců řádu miliard korun. Přitom zajišťují základní dopravní obslužnost pro občany ČR a dopravci denně vypraví tisíce spojů, kterými lidé cestují do práce, k lékaři, děti do škol apod. Jedná se o dopravní páteř České republiky, o všechny typy spojů – provozované na objednávku státu, krajů i na komerční riziko dopravců. Dopravci požádali, aby stát v současné tíživé situaci přistoupil k transparentní nediskriminační podpoře směřované do celého sektoru osobní železniční dopravy a na období zásadních ekonomických dopadů způsobených pandemií schválil úlevu všem dopravcům na poplatku za dopravní cestu. Ten dopravci platí státu za použití kolejové infastruktury.

Přes tíživou situaci a masivní pokles počtu cestujících a tržeb až o 90 % během první vlny pandemie všichni dopravci zajišťovali spojení, aby se i během největších omezení lidé dostali tam, kam museli cestovat – například do zaměstnání. Železniční dopravci se tak kvůli markantnímu poklesu poptávky a tržeb z důvodu státem nařízených opatření zařadili mezi nejvíce ekonomicky zasažené subjekty v ČR. A případný kolaps železniční dopravy, který v návaznosti na to hrozí, by měl fatální důsledky na fungování celé země.

Pomoc při řešení ekonomických škod způsobených v osobní železniční dopravě pandemií snížením nebo odpuštěním poplatku za dopravní cestu iniciovala ve svém nařízení také Evropská komise. Aktuálně ke snížení poplatků za infrastrukturu již přistoupilo například sousední Rakousko, Francie či Itálie. Právě postup Rakouska je situaci v České republice nejbližší a pomáhá služby pro cestující v dopravě zachovat i během opatření, s účinným omezením drastických dopadů na dopravce. Prominutí nebo snížení poplatků za dopravní cestu je jednoduchým, rychlým a účinným nástrojem, jak pomoci dopravcům a zajistit tak funkční dopravu jak v době pandemie, tak i po jejím odeznění.

Zdroj: Společné tiskové prohlášení Českých drah, Leo Expressu a RegioJetu

Společné stanovisko odborových organizací na železnici ze dne 27. 10. 2020 k rozhodnutí MD ČR o výběru dopravce na linku R14

Odborové organizace upozorňují ministra dopravy na to, co představuje jeho záměr výběru dopravce Arriva vlaky, s. r. o., pro linku R14 (Pardubice – Liberec – Ústí n. Labem).

1. Neodůvodnitelný výběr z neporovnatelných nabídek, kde Arriva řeší odbavení cestujících ve stanicích pouze prodejními automaty a ČD komplexním systémem odbavení prostřednictvím osobních pokladen.

2. Snahou o legalizaci prodejních automatů jako plnohodnotného odbavení cestujících Ministerstvo dopravy narušuje sociální smír a do budoucnosti ohrožuje 1700 pracovních míst osobních pokladníků ČD ve 382 stanicích, kteří by museli být propuštěni, aby ČD kdekoliv v České republice mohly konkurovat Arrivě.

3. Nepochopitelnou „péči řádného hospodáře“ od českého ministra, který prezentuje roční úsporu českému státu 43 mil. Kč a vlastního dopravce ČD ročně připraví o cca 280 mil. Kč výnosů, které pošle do Německa, aby sanoval předluženou Arrivu, která může nabízet cokoliv, díky (podle poslední zveřejněné účetní závěrky) neomezenému finančnímu zajištění ze strany Německých drah DB.

4. Roční „úspora státu“ 43 mil. Kč přinese první rok státem vlastněnému dopravci ČD ještě větší škodu, a to díky odpisům náhle nepotřebných vozidel, kanibalizaci jím vycvičených zaměstnanců s odbornými zkouškami a licencemi strojvedoucího (v případě přechodu k Arrivě) a destrukci původně síťových služeb.

5. Nerespektování série českých zákonů a evropských norem – § 34a a § 36e zákona o drahách, ust. § 2, §4 odst. 1, § 8 odst. 2 písm. a) a b), § 9 odst. 1, § 10 až § 17 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ust. § 19a odst. 1 písm. a) zákona č. 143/2001 Sb. o ochraně hospodářské soutěže, ve znění pozdějších předpisů, bod 9, 29 a 30 preambule, čl. 2 písm. h), čl. 5 odst. 6, čl. 7 odst. 2 písm. b) až d) nařízení EP a Rady 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících na železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 ve znění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338., čl. 6 odst. 4, nařízení Komise 2016/919 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii a bod 7 jeho přílohy, čl. 8 nařízení Komise 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, ust. § 45 odst. 2 zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, ve znění pozdějších předpisů, ust. § 1729, § 1740 a § 2900 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, ve znění pozdějších předpisů.

6. Prázdnost deklarací o řešení bezpečnosti železnice a evropského systému ETCS, které se díky prosazování starých německých motorových jednotek bez ETCS jeví jen jako prázdná slova a marketingový tah pro média jen v době, kdy to bylo potřeba

7. Zavrženíhodný způsob „modernizace“ rychlíkové dopravy balkánským způsobem – přelakovanými a na oko modernizovanými jednotkami z německých šrotišť a let 1986–88 dokazující nezohlednění závazků státu nejen ve vztahu k ekologii a uhlíkové stopě (zastaralé motory), ale i k politice EU, k níž se naše země hlásí a resort dopravy jde proti ní. Odborové organizace plně podporují právní kroky vedení Českých drah (podání na ÚOHS) za účelem dosažení zrušení rozhodnutí Ministerstva dopravy o zadání rychlíkové linky R14 společnosti Arriva a vyzývají pana ministra

- **k přehodnocení postoje, který následoval po sérii netransparentních kroků odpovědných úředníků MD,**
- **k revokaci rozhodnutí a vypsání řádné veřejné soutěže na dopravce linky R14,**
- **aby do doby úspěšného dokončení veřejné soutěže respektoval stávající stav, tzn. zajištění linky R14 pro období 2020 – 2022 dopravcem ČD, čímž bude dodržen právní pořádek České republiky.**

V Praze dne 27. 10. 2020

Odborové sdružení železničářů, Federace strojvůdců ČR, Svaz odborářů služeb a dopravy, Unie železničních zaměstnanců, Federace železničářů ČR, Federace vozmistrů, Federace vlakových čet, Cech strojvůdců ČR, Odborové sdružení zaměstnanců síťových odvětví, Demokratická unie odborářů, Odborová organizace odpovědných zaměstnanců státu, Odborová organizace pracovníků bezpečnosti Českých drah.

Změny jízdního řádu na trati 261 Svitavy – Žďárec u Skutče

V souvislosti s aktuální epidemiologickou situací a souvisejícími plošnými omezeními přistoupily České dráhy, a. s., po dohodě s objednatelem (Pardubickým krajem) od 23. 10. 2020 do odvolání k redukci počtu vlaků na trati 261 Svitavy – Žďárec u Skutče. Některé vlaky nově nevyjedou v sobotu, některé v neděli a některé vůbec; naopak se zavádí jeden nový spoj. Konkrétně v úseku Pustá Kamenice – Svitavy nevyjedou v sobotu osobní vlaky 15317/15336/15339, osobní vlaky 15319 a 15360 (jezdily v pracovních dnech) jsou zrušeny v úseku Pustá Kamenice – Polička; osobní vlaky Os 15328 (Česká Třebová – Pustá Kamenice); Os 15331 (Pustá Kamenice – Svitavy); Os 15332 (Svitavy – Pustá Kamenice) a Os 15335 (Pustá Kamenice – Svitav) jedou nově jen v pracovní dny (dříve jezdily i v neděli); Os 15338 nově nepojede o víkendech, Os 15372 Borová u Poličky – Pustá Kamenice pojede jen v neděli (jezdil i v sobotu); nově je v pracovních dnech zaveden Os 15339 Polička (22.08 h) – Svitavy (22.35 h). **–mmč–**

Na snímku z 29. 10. 2020 osobní vlak 15336 při příjezdu do Borové u Poličky, přední část pokračuje do Žďárce u Skutče, zadní část (814.177–2 + 914.177–1) v Borové u Poličky končí a točí na osobní vlak 15329.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Podařilo se nám dojednat takové mzdové podmínky, že u žádné profese nedošlo k jejich zhoršení.“

Hovoříme **s PETREM ŠTĚPÁNKEM,**
místopředsedou OSŽ a předsedou PV OSŽ při Správě železnic

Jak probíhalo letošní kolektivní vyjednávání mezi Správou železnic a zástupci zaměstnanců?

Zaměstnavatel předložil odborovým centrálám návrh PKS Správy železnic na rok 2021 dne 30. června 2020, společný protinávrh odborových centrál byl zaslán zaměstnavateli 17. srpna. V tomto protinávrhu odborové centrály negativně reagovaly hlavně na navrhované zrušení Kondičních ozdravných pobytů a jejich nahrazení Kondičním programem a hlavně na změny, které se týkaly úprav v rozvrhování pracovní doby pro zaměstnance s nerovnoměrným rozvržením pracovní doby a zaměstnance letmo, poskytování odpočinku na oddech a jídlo a odpočinku v týdnu. V těchto případech jsme navrhli zachování stávajících podmínek současné PKS. Odborové centrály předložily také návrh na zvýšení některých příplatků pro zaměstnance HZS, pro výpravčí v nejzatíženějších stanicích, zaměstnance infrastruktury při činnostech osob odpovědných za organizaci výluk a zaměstnanců s činností řízení sledu. Jednalo se o navýšení tarifních stupňů, zvýšení objemu při poskytování výkonové odměny a příplatku za práci o sobotách a nedělích.

Podniková kolektivní smlouva na rok 2021 byla nakonec podepsána nezvykle brzy – již 23. října. Co bylo hlavním důvodem tak včasné dohody?

Po výměně návrhu a protinávrhu se vyjednavači sešli na společném kolektivním vyjednávání internátní formou v Berouně v termínu 1. – 4. září 2020 a následně 15. září v sídle zaměstnavatele. Další jednání se z důvodu zhoršování pandemické situace konala distanční formou (videokonferencemi) a některá jednání byla ze stejného důvodu zrušena. To byl důvod, proč došlo k podpisu dříve než v jiných letech. Jednání formou videokonferencí jsou složitější z pohledu komunikace, osobních konzultací a výměny názorů. Při této formě nejsou jednání přítomni všichni kolektivní vyjednavači v plném zastoupení.

Podařilo se za těchto nesnadných podmínek pro vyjednávání prosadit požadavky odborových centrál?

V průběhu kolektivního vyjednávání bylo naší snahou, aby nedošlo ke zhoršení stávajících podmínek PKS.

(Pokračování na str. 2)

„Podařilo se nám dojednat takové mzdové podmínky, že u žádné profese nedošlo k jejich zhoršení.“

(Pokračování ze str. 1)

Postupem času s ohledem na situaci v ČR a vyhlášením nouzového stavu jsme proto navrhli zaměstnavateli zachovat stávající text kolektivní smlouvy a její prodloužení na další období s tím, že nadále se bude jednat o možném nárůstu mzdových složek. Tento návrh zaměstnavatel akceptoval a následně jsme se dohodli na nárůstu v tarifních stupních a zvláštní odměně. Některá ustanovení PKS, týkající se navýšení poskytování odměn a příplatků, byla dohodnuta v souvislosti s jednáním o podobě Katalogu zaměstnání.

Jaké jsou tedy dopady nového Katalogu zaměstnání?

Jednání k novelizaci Katalogu zaměstnání byla zahájena již v roce 2018 a postupně jsme se v pracovních skupinách setkávali a projednávali jednotlivá zaměstnání, úpravy popisů charakteristik činností a tarifního zařazení. Stávající Katalog povolání má několik dodatků. Novelizací Katalogu zaměstnání bylo zrušeno celkem 140 KZAM, které už nejsou u Správy železnic potřebné a činnosti nejsou vykonávané, přejmenováno bylo 42 zaměstnání a 13 KZAM bylo nově zřízeno. Katalog zaměstnání byl po dlouhých a náročných jednáních, předkládání argumentů a stanovisek členů pracovní skupiny, projednán a dohoda na konečné verzi byla ukončena na jednání 14. října 2020. V současné době je ve fázi konečných technických úprav a bude zveřejněn v prostředí intranetu Správy železnic s účinností od 1. 1. 2021. V této souvislosti musím konstatovat, že se nám podařilo dojednat takové mzdové podmínky, že u žádné profese nedošlo k jejich zhoršení, i když v návrhu zaměstnavatele původně bylo zavedení 8 TS u profese výpravčí, tj. snížení o jeden stupeň.

Garantuje nově podepsaná kolektivní smlouva zaměstnanost?

Domnívám se, že v podmínkách Správy železnic, které upravuje PKS, je pro zaměstnance, kteří mají zájem pracovat u tohoto zaměstnavatele, zaměstnanost garantována. Správa železnic se stále potýká s nedostatkem provozních zaměstnanců jak v segmentu řízení provozu, tak i infrastruktury. Tento nedostatek se daří řešit zavedením náborového příspěvku pro nové zaměstnance, nicméně stále nejsme ve stavu naplněnosti některých zaměstnání.

Reaguje PKS také na současnou epidemiologickou situaci?

V nové kolektivní smlouvě jsou specifikovány postupy při vyhlášení nouzového stavu, které již byly v letošním roce uplatňovány prostřednictvím vydaných opatření zaměstnavatele. Konkrétně se epidemiologická situace v kolektivní smlouvě odráží v některých ustanoveních, která se týkají rozvržení stanovené týdenní pracovní doby pro zaměstnance s pevným rozvržením, zaměstnance letmo a v ustanoveních, týkajících se překážek na straně zaměstnavatele.

Zbývá dohodnout ještě zásady, týkající se FKSP a záležitostí s tím související. Jak pokračují jednání v tomto směru?

Jednání o Rámcových zásadách FKSP, Zásadách C – FKSP na rok 2021 a dalších vnitřních dokumentech Správy železnic v současné době pokračují. Část jsme projednali již v průběhu dřívějších jednání a nyní budeme pokračovat distanční formou. Existují sice některé rozpory, které dosud ladíme, nicméně jsme již dohodnuti, že tvorba C – FKSP bude ve výši 25 %, což je méně o 5 %, než bylo letos. Vedení PV OSŽ bude v Zásadách C – FKSP postupovat v přidělování finančních prostředků jednotlivým odborovým centrálám podle usnesení PV OSŽ při Správě železnic z ledna 2020, což znamená přiměřenost k počtu zastupovaných členů jednotlivých odborových centrál, příslušných ke Správě železnic.

Otázka na závěr: jak budete postupovat v otázce školení o PKS a FKSP, která OSŽ pravidelně každý rok pořádá?

Pokud bude epidemiologická situace pro konání těchto setkání příznivá , tak určitě aktivy a školení k nové PKS a FKSP naplánujeme, stejně jako v minulých letech.

Děkuji za rozhovor.

Miroslav Čáslavský

Studie na téma Ověření potenciálu snížení emisí CO_2

Nejenom v západoevropských zemích se aktivně prověřuje potenciál moderní elektrizované železnice pro snížení emisí CO_2 a skleníkových plynů v návaznosti na klimatické závazky členských států EU. Studii na téma Ověření potenciálu snížení emisí CO_2 vlivem změny trakce a liniové elektrizace na české železnici letos zadala i Správa železnic.

Jejím obsahem je kvantifikace možností snížení emisí CO_2 vlivem realizace liniové elektrizace dalších tratí, prověření možnosti snížení emisí CO_2 vlivem sjednocení trakční napájecí soustavy na střídavou a možnosti snížení emisí CO_2 vlivem modernizace vozového parku. Studie již v průběhu zpracování reaguje na potřeby a plány železničních dopravců i výrobců hnacích kolejových vozidel. Výsledky a závěry studie budou známy ještě letos. **–rš–**

Demoličním pracím má v rámci modernizace tratě z Prahy do Kladna padnout za oběť i budova nádraží Kladno–Ostrovec.

NAVŠTÍVILI JSME

Kladno-Ostrovec

Železniční stanice Kladno–Ostrovec leží na trati 093 z Kralup nad Vltavou do Kladna. Provoz na této trati byl zahájen v roce 1855 a to postupně: nejprve 5. listopadu přijel první vlak z Kladna do Dubí a od 16. listopadu se začalo jezdit až do Kralup nad Vltavou. Původní stanicí pro centrum města byla stanice Staré Kladno v areálu Vojtěšské huti. Dnešní stanice Kladno–Ostrovec, která se až do roku 1961 jmenovala Nové Kladno, leží na přeložce tratě mezi Kladnem a Kladnem–Dubím, která byla dána do provozu 23. 2. 1872. Budova železniční stanice Kladno–Ostrovec je jedinečná svým usazením na hraně údolí s výhledem na centrum Kladna a je jednou z nejstarších budov Ostrovce. Nádraží v Kladně–Ostrovci je zároveň i jedním ze tří nejstarších kladenských nádraží.

V rámci modernizace tratě z Prahy do Kladna (v rámci výstavby tzv. rychlodráhy) vznikne v budoucnu dvoukolejná trať spojující Prahu s Ostrovcem. Demoličním pracím má mimo jiné padnout za oběť právě i budova v Ostrovci. Plánovaná demolice budovy železniční stanice Kladno–Ostrovec rozděluje veřejnost i samotné železničáře: zatímco jedni s ní souhlasí, druzí jsou proti. **„Myslím si, že většině lidí je to naprosto jedno, bohužel budova není veřejnosti moc dobře známa a není to takový architektonický nebo historický klenot, aby za to více bojovala odborná obec. Ale v kontextu kladenských nádraží svoji hodnotu má,“** uvedla Ing. Arch. Anna Gamanová, zastupitelka města Kladna. V pamětní knize staničního úřadu Nové Kladno je mimo jiné uvedeno, že staniční budova je jednopatrová na straně města, na straně kolejí přízemní, **„...jelikož jest zastavena do železničního náspu“**.

Kdysi zde bývaly tři koleje (v současnosti dvě), z toho jedna manipulační (a to třetí, která je už dávno snesena), z níž odbočovaly vlečky k bývalým dolům Engerth (fungoval do roku 1923) a Bresson (zanikl asi 1908).

Ostrovec je tedy, zdá se, odsouzen k zániku. **„Všechno to k tomu směřuje,“** připouští výpravčí Drahomír Pistorius: **„Nájemní smlouvy se už neobnovují** (v Ostrovci bydlí jeden nájemník), **a to samé je v Kladně městě,“** dodává. Většina osobních vlaků jedoucích z Prahy v Ostrovci končí, díky tomu má tato kladenská čtvrť rychlé přímé spojení s Prahou. **„Nedávno jsme to zrovna počítali, osobních vlaků za 24 hodin – včetně soupravových – je v pracovní dny 101, v sobotu 84 a v neděli 86 včetně končících/výchozích,“** říká dále výpravčí Drahomír Pistorius, který pracuje v Ostrovci od začátku letošního roku (za posledních deset let vystřídal jako výpravčí Stochov, Unhošť, Kladno-Ostrovec, Kladno–Dubí a jako signalista Jeneč. Předtím pracoval i na Drážní inspekci, či v kladenské Poldovce).

Není vám líto, že to tady zanikne? ptám se. **„Je, jako asi každému, ale ten barák spadne sám, když se do něj neinvestuje. Už teď tady neteče voda: tekla málo, a když to opravovali, tak praskla až za vodoměrem, takže teď neteče vůbec,“** vypráví.

Železniční stanice Kladno–Ostrovec má všeho všudy pouhé dvě koleje, na křižování osobních vlaků to sice stačí, ale křižování nákladních vlaků už bývá problém, stejně jako to, že přes staniční koleje takřka uprostřed vede přechod pro chodce. To by ale měla modernizace vyřešit. **„Předpokládá se, že to bude řízeno dálkově z Kladna, ale toho se tady ´nedožiji´,“** žertuje Drahomír Pistorius. **„Za bývalého režimu bych šel za rok do důchodu. Ale až to tady definitivně skončí, tak bych chtěl jít zpátky do Dubí. Tam je to zajímavější a mně se tam i víc líbí. Je tam víc kolejí, více posunu. Tady je sice více vlaků, ale jinak je to tady nuda. Tam je to naopak pestré: víc nákladů a víc posunu,“** uzavírá.

Michael Mareš

Dopravní kancelář v železniční stanici Kladno–Ostrovec v současné podobě. „V pracovní dny projede Ostrovcem za 24 hodin 101 vlaků včetně soupravových,“ říká výpravčí Drahomír Pistorius.

VŠIMLI JSME SI

● **V PONDĚLÍ** 2. listopadu 2020 byl zahájen předprodej jízdních a rezervačních dokladů pro jízdy vlaků s datem odjezdu od 13. prosince 2020, tedy od nového grafikonu (pro jízdní řád 2020/2021). Jak informovalo tiskové oddělení Českých drah, vzhledem k současné situaci je prodej jízdních dokladů včetně jízdenek vázaných na vlak a prodej rezervačních dokladů zahájen v omezeném rozsahu. Prodej zatím není aktivní u spojů, které jsou už v rámci současného jízdního řádu omezeny. Dle vývoje situace budou podle sdělení Českých drah do prodeje postupně zařazovány všechny spoje. Prodej jízdních dokladů je k dispozici v e-shopu Českých drah v aplikaci Můj vlak a v osobních pokladnách.

● **MÍSTO** aby byla dálkově ovládaná žst. Vodňany plná nákladních vozů přistavených na VNVK, stojí v placu kamiony. I to je dnešní realita. Stav 19. října 15.47 h. Os 18010 GW Train směr Prachatice – Volary – Nové Údolí. Čekárna je otevřena pouze do 15.30 h, proto je uzavřen i nápojový automat a WC. Snímek Martin Kubík.

● **NEZNÁMÝ VANDAL** přepsal nápis železniční stanice Středokluky na Kněževes. **„V současnosti se o změně názvu stanice neuvažuje,“** reagovala mluvčí Správy železnic Nela Friebová s tím, že je plánovaná oprava budovy stanice Středokluky, kde dojde i k výměně cedulí s označením názvu stanice: **„Samozřejmě se současným názvem, tedy Středokluky,“** dodala.

● **NA TRATI 201** Tábor –Ražice (mezi stanicemi Vlastec a Červená nad Vltavou) se nachází nejvyšší železniční most v České republice, klenoucí se nad přehradou Orlík na řece Vltavě (na snímku Tomáše Martínka z 22. 9. 2020), jenž je přihradové konstrukce s kamennými pilíři. Vystavěný byl v roce 1889 na tehdejší Českomoravské transverzální dráze. Jeho výška nade dnem přehrady je 68 m, nad hladinou pak 35 m. Ze železniční stanice Červená nad Vltavou k němu vede červená turistická stezka o délce 2,5 km. Vzhledem ke špatnému stavu ocelové části je přes něj nyní zavedena maximální traťová rychlost 30 km/h a ještě v letošním roce má začít stavba zcela nového obloukového železničního mostu (o cca 10 m vedle stávajícího) o rozpětí 156 m, který by měl být dokončen v roce 2024. Jeho výstavba bude rozdělena na čtyři etapy.

PŘEDSTAVUJEME

Marek Kubík: *„Jde nám o záchranu depa jako celku.“*

Ve středu 21. 10. 2020 se na nádraží v Hostivici měla konat veřejná schůzka k architektonickému návrhu přeměny přednádražního prostoru, jehož součástí je i bývalé depo, **„...ta ale nakonec byla z důvodu epidemiologické situace přesunuta na čtvrtek 12. listopadu,“** sdělil Obzoru Marek Kubík, předseda Klubu historické techniky Praha, z. s., spolku, který dlouhodobě o objekt bývalého depa usiluje. **„Aktuálně je situace taková, že budova depa má být zčásti ubouraná, s čímž náš spolek ani Národní památkový ústav zásadně nesouhlasí! Jde nám o záchranu depa jako celku,“** dodal s tím, že Klub se proto rozhodl podat žádost o památkovou ochranu a již loni Národní památkový ústav objekt depa zapsal do Památkového katalogu jako budovu hodnotného významu.

Železniční depo, postavené společností Buštěhradské dráhy kolem roku 1872 v souvislosti s budováním železniční trati Praha–Smíchov – Hostivice, je autentickou ukázkou drobné architektury druhé poloviny 19. století. Navíc s vazbou na mnohem starší koněspřežnou železnici, která těmito místy vedla od počátku třicátých let 19. století. Sečteno, podtrženo: hostivické depo si dodnes jako celek zachovalo autentickou podobu, dílčí stavební úpravy v první polovině dvacátého století sice znamenaly určitý negativní zásah, ale neměly zásadní vliv na celkovou historickou podobu objektu. Budova tak stále má svojí historickou hodnotu, přesto jí hrozí demolice. **„Původně tady místo ní mělo být parkoviště P+R pro 461 aut, loni nakládková kolej** (nakládací rampa)**, letos jsme ale obdrželi informaci, že plánovaná kolej do prostoru budovy nezasahuje. Ovšem i tak chce Správa železnic budovu ubourat, ale zatím se to naštěstí nestalo,“** říká dále Marek Kubík.

Klub historické techniky Praha, z. s., chce objekt zachránit a vybudovat zde dopravně–technické muzeum s řadou exponátů, včetně autobusů. **„Rádi bychom objekt bývalého depa používali jako zázemí pro naše aktivity, ale zatím k objektu nemáme žádný vlastnický vztah, ani nájemní, byť o něj od roku 2018 usilujeme,“** konstatuje dále Marek Kubík s tím, že Správu železnic již Klub požádal o pronájem nebo o prodej, ale zatím bez výsledku: **„Napsali nám, že s naším záměrem souhlasí, ale že na pronájem musí vypsat výběrové řízení. Výběrové řízení ale zatím, pokud je nám známo, vypsáno nebylo.“**

Marek Kubík se tedy demolice depa stále obává. **„V roce 2018 na podzim už byl dokonce vydán demoliční výměr s termínem realizace duben 2019. Tak jsme rozjeli elektronickou petici za záchranu depa, kterou jsme pak odeslali i na Správu železnic** (SŽDC). **Budovu nakonec nezbourali, ale demolice stále hrozí,“** zdůraznil.

Objekt bývalého železničního depa tvoří dvě křídla. Halový prostor pro deponování kolejových vozidel je umístěn v přízemním severním křídle orientovaném ve směru západ – východ. Na střední část tohoto křídla kolmo navazuje jižní křídlo, které má přízemí, první patro a půdní polopatro. V této části objektu by chtěl Klub zřídit kancelář spolku, jednací místnost, místnost s modelovým kolejištěm a další výstavní a skladové prostory. Na přilehlém pozemku pak Klub plánuje zřídit venkovní část expozice zabezpečovací a sdělovací techniky, směrem k ulici Železničářů Klub hodlá vybudovat multifunkční halu sloužící jak pro výstavy, tak i pro údržbu historických silničních vozidel. **„Tato hala v podstatě zakryje současnou kolej č. 11, která bude zachována, a navíc umožní i údržbu železničních vozidel,“** uzavírá Marek Kubík, předseda Klubu historické techniky Praha, z. s.

Michael Mareš

P. S. V pondělí 2. 11. 2020 podal Klub historické techniky Praha, z. s., na ministerstvo kultury, odbor památkové péče, návrh na prohlášení hostivického depa kulturní památkou.

ZE SVĚTA

Budoucí plány zkušebního okruhu v Horní Lužici

Zhruba 300 milionů eur má být investováno do nového zkušebního okruhu v Niesky. Dohodly se na tom spolkové země Braniborsko a Sasko. Projekt by mohl vytvořit 700 nových pracovních míst. Spolková vláda a EU však musí financování schválit.

Zkušební okruh by měl být dlouhý cca 16 km na ploše široké 6 km. Má být financován z fondů EU a strukturálních fondů spolkové vlády. Mimo jiné tam mají proběhnout počáteční rozběhy a typové zkoušky vlaků.

S oválným zkušebním okruhem by měl závod Bombardier v Horní Lužici příležitost vyvinout nová vozidla a podrobit je důkladným zkouškám na místě. Deutsche Bahn chce být aktivní také v tomto regionu. V loňském roce se šéf železnic Ronald Pofalla a šéf Braniborska Dietmar Woidke dohodli na vybudování kapacit pro údržbu ICE vlaků v Chotěbuzi. Tento projekt v hodnotě miliard eur by mohl být úzce propojen s tímto zkušebním okruhem.

Z LOK Magazin, 8/2020, zpracoval **–sh–**

Kontejnery se musí naučit se vznášet

Maglev Transport System Bögl (TSB) vyvinutý pro místní osobní dopravu má být přizpůsoben pro nákladní dopravu, například v námořních přístavech. Tento systém byl představen na Symposiu Logistik Innovativ logistického kompetenčního centra (LKZ) Prien. Společnost Maglev Transport System Bögl (TSB) chce systém přizpůsobit přepravě kontejnerů.

První prototyp má být uveden do provozu na vlastní testovací trati společnosti v Sengenthal (Horní Falc) v nadcházejících týdnech. Podle Bögla, představitele společnosti TSB Cargo, je tento systém ideální při přepravě a vykládce kontejnerů v námořních přístavech. Bögl doufá, že bude schopen ukázat první aplikaci v reálném provozu za pět let – **„pokud najdeme správného partnera“.**

Systém TSB dosahuje maximální rychlosti 150 km/h a poradí si s malými poloměry oblouku (45 metrů) a strmými stoupáními až 10 %. Technicky se TSB liší od Transrapidu v tom, že „motor“ a technologie odpružení nejsou umístěny na trase, ale na vozidle. To znamená, že infrastruktura je výrazně levnější. Na rozdíl od Transrapidu není technologie pohonu a odpružení vozidla kolem jízdního pruhu, ale je uložena v pomocném rámu v podobě obráceného písmene „T“. To znamená, že TSB je mnohem odolnější při sněhu a ledu.

Na konci srpna Spolkový drážní úřad (EBA) potvrdil, že byly schváleny základní součásti verze TSB pro přepravu osob. Kromě 800 metrů dlouhé zkušební dráhy v Sengenthalu je od léta v provozu také 3,5 kilometrová zkušební dráha v čínském Čcheng–tu.

Z Transportweb, 8. 10. 2020, zpracoval **–sh–**

Zelená pro společnost Alstom k provozu vysokorychlostních nákladních vlaků v Indii

Vysokorychlostní nákladní vlaky, které mohou jezdit maximální rychlostí 120 km/h a vyrábí je francouzská společnost Alstom, byly schváleny Ministerstvem železnic a organizací Research Designs & Standards. Elektrické lokomotivy najezdily ve zkušebním provozu přes 1 mil. km. Alstom se také zavázal pomáhat IR (Indické železnice) snižovat její uhlíkovou stopu a používat čistší technologie v její snaze stát se největší světovou zelenou železnicí. Díky technologii pohonu na bázi IGBT (Insulated Gate Bipolar Transistors) by to vedlo k výrazným úsporám spotřeby energie za použití rekuperačních brzd. Tato technologie také pomáhá zefektivnit proces zrychlení snížením hromadění tepla a hluku z jízdy. Tento krok navíc nejen sníží provozní náklady, ale také sníží provozní problémy na indických železnicích. Francouzský výrobce kolejových vozidel má čtyři průmyslové závody v Biháru, Andhra Pradeš, Tamil Nadu a Západním Bengálsku. Největší designové centrum společnosti Alstom mimo Francii je také v Indii (Bengalur). Alstom v srpnu projevil zájem o provozování soukromých vlaků v Indii. Ministerstvo železnic zahájilo 1. července proces schvalování soukromých vlaků na 109 tratích.

Z Android Kosmos.de, 15. 10. 2020, zpracoval **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 45 – 6. 11. 1995

„Železnice v ohrožení“ je titulek článku o mezinárodní konferenci ITF, která se uskutečnila v Budapešti 24. a 25. 10. 1995 k problematice struktury a vlastnictví železnic. Účastníci prezentovali podobné problémy – snahy vlád železnici segmentovat, oddělit dopravní cestu, privatizovat části železnice a vytvořit vnitřní konkurenci. Zástupci z Velké Británie, kde k těmto změnám v té době již došlo, informovali o snížení funkčnosti železnice a naprosté ztrátě konkurenceschopnosti vůči ostatním druhům přepravy.

Dne 27. 10. 1995 se v Senohrabech sešli zástupci obcí Čerčanska, Českých drah a Policie ČR. Jednání se zúčastnil kromě dalších hostů i poslanec Stanislav Gross. Ten také účastníkům slíbil dostat na jednání branně bezpečnostního výboru společný dokument účastníků, požadující pomoc při řešení nebo předcházení vandalismu na nádražích a ve vlacích.

Obzor č. 46 – 13. 11. 1995

Obzor na první straně referuje o tom, že dne 2. listopadu 1995 navštívil generální ředitel ČD Rudolf Mládek se svým prvním náměstkem a s řediteli divizí pracoviště žst. Olomouc. Následovalo setkání s provozními i řídícími pracovníky olomouckého regionu. Účastníci se v diskusi vyjadřovali jak k privatizaci (**„Místo privatizace jednotlivých článků ČD je perspektivnější cestou vytváření kapitálových dceřiných podniků v rámci podniku,“** řekl Ing. Mládek), tak např. k regionálním tratím (**„Privatizace bude nejprve vyzkoušena na několika málo tratích a podle výsledků bude stanoven další postup. Původní myšlenka rozprodání 130 tratí je v současné době zavržena,“** řekl ředitel divize obchodně provozní Ing. Vladimír Sosna.)

V rozhovoru s ředitelem zaměstnaneckého odboru ČD Ing. Svatoplukem Stojanem se dočítáme o snaze oživit práce na Programu optimalizace počtu zaměstnanců ČD, který byl za Ing. Šípa zastaven. Jak uvádí Ing. Stojan, v porovnání s rokem 1989 klesly výkony na ČD o jednu třetinu a tomu je podle jeho slov třeba přizpůsobit počty zaměstnanců. **„První fáze snižování postihne úřednictvo na všech stupních řízení, což odhaduji na 1500–1800 nadbytečných pracovníků v rámci celých Českých drah,“** říká Ing. Stojan.

„V železničních stanicích, které od 1. 1. 1994 fungovaly se dvěma, resp. i se třemi přednosty, dochází v současné době k návratu k původnímu stavu,“ píše se v úvodu článku s názvem **„Slučování bude bolet“**, který vznikl na základě zkušeností ze žst. Hodonín. 123 pracovníků této stanice (z celkového počtu 218 zaměstnanců) vyvolalo podpisovou akci proti nově navrhovanému přednostovi. **–zs–**

ZEPTALI JSME SE ZA VÁS

Padnou kladenská nádraží za oběť modernizaci?

V rámci modernizace tratě z Prahy do Kladna (v rámci výstavby tzv. rychlodráhy) **vznikne v budoucnu dvoukolejná trať spojující Prahu s Kladnem-Ostrovcem. Demoličním pracím má padnout mimo jiné za oběť i budova nádraží v Ostrovci. A zřejmě nebude jediná. Kromě ní má být údajně zbourána i část budovy kladenského hlavního nádraží, kde má vzniknout nový podchod, či budova zastávky Kladno–město. Zakládají se tyto informace na pravdě?**

Správa železnic připravuje strategický projekt propojení centra Prahy s Letištěm Václava Havla a s Kladnem. Jednou z dílčích staveb je úsek Kladno – Kladno–Ostrovec. V rámci stavby dojde ke kompletní rekonstrukci stanice Kladno, zastávky Kladno–město a stanice Kladno–Ostrovec. V celém úseku dojde ke zdvoukolejnění a ke kompletní modernizaci a rekonstrukci. V rámci modernizace železniční stanice Kladno–Ostrovec dojde opravdu k demolici objektu výpravní budovy z důvodu havarijního stavu objektu. Po modernizace trati se stane budova nadbytečným objektem bez využití jak pro umístění dopravních technologií nebo pro cestující. Kolidovala by navíc s jinými stavebními objekty, které budou sloužit pro modernizovanou železniční stanici.

Správa železnic nebere na lehkou váhu argument o možnosti zachování výpravní budovy. Společně s projektanty jsme hledali různá technická řešení, jak budovu zachovat, ale smysluplné technické řešení se nenašlo. Například i proto, že niveleta koleje bude po modernizaci tratě v místě stávající výpravní budovy zvýšena cca o 0,5 m a úroveň nástupiště se bude nacházet o 1,1 m výše oproti stávajícímu terénu u výpravní budovy. Výpravní budova bude tedy vůči nové zastávce výškově výrazně „utopena“.

Součástí modernizace je i výpravní budova v železniční stanici Kladno. Demolován bude pouze nalepený přístřešek vedle restaurace. Samotná budova demolována nebude. Proběhne kompletní modernizace uvnitř budovy, kde je naprosto nevyhovující prostředí pro cestující. Realizace je naplánována na roky 2022–2024.

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

PRÁVNÍ PORADNA

UPOZORNĚNÍ – DOPORUČENÍ

Účastníci mimořádných událostí mohou využít svého práva nevypovídat

V poslednídobě i nadále dochází k mimořádným událostem (dále jen MU), kdy zaměstnanci – členové OSŽ, bezprostředně po MU podávají vysvětlení zaměstnavateli, tzv. zápis se zaměstnancem (vyšetřujícím orgánům provozovatele dráhy a dopravců), Drážní inspekci ČR, dokonce vypovídají i před orgány činnými v trestním řízení (Policie České republiky), aniž by využili svého práva nevypovídat s ohledem na svůj aktuální psychický a fyzický stav. OSŽ – ústředí považuje za nutné opětovně a důrazně upozornit členy OSŽ na jejich **právo nevypovídat** (viz níže – poznámka).

OSŽ – ústředí doporučuje funkcionářům OSŽ, předsedům ZO OSŽ, odborovým orgánům a závodním výborům (ZV) ZO OSŽ zabezpečit opakované informování všech svých členů OSŽ s obsahem „Desatera člena OSŽ pro krizové situace v dopravě“, zejména části: „Jak postupovat při MU v dopravě,“ zdůraznit možnost a účelnost využití tzv. krizové linky OSŽ (nepřetržitý právní servis), jejíž telefonní číslo je:

602 262 544

OSŽ – ústředí dále doporučuje zdůraznit členům OSŽ, kteří se budou nacházet v blízkosti účastníků MU – členů OSŽ, aby jim poskytli potřebnou součinnost, případně využili tzv. krizové linky.

Jak postupovat při MU v dopravě:

V případě jakékoliv MU není nikdo povinen vypovídat o předmětné skutečnosti ihned na místě nebo po bezprostředním skončení směny, pokud se subjektivně necítí být takové výpovědi schopen. Za odepření výpovědi nemůžete být postiženi! Nemusíte ani uvádět, proč se obáváte, že byste si přivodili trestní stíhání. Vždy musíte být poučeni, v jakém procesním postavení vypovídáte. Pokud již bylo doručeno usnesení o zahájení trestního stíhání, jste v pozici obviněného a nemusíte vypovídat vůbec, popř. můžete vypovídat, jak uznáte za vhodné, svoji výpovědí však nesmíte nikoho křivě obvinit.

Výše uvedené potvrzuje judikatura získaná praktickou činností smluvních advokátů OSŽ: *„...nelze opomenout, že právo svědků odepřít výpověď* (za podmínek stanovených zákonem) *je důsledkem ústavní ochrany proti sebeobviňování (článek 37 odst. 1 Listiny základních práv a svobod), který má hluboký historický základ, a jíž je přirozené v právním státě dát přednost před účelem toho, kterého řízení* (ustanovení § 100 odst. 1, 2 TŘ), *a to i tehdy, jestliže by v tom konkrétním případě mohla vést v důkazní nouzi. Jde o zcela subjektivně ústavně zaručené právo svědka, který v uvažovaných případech po poučení poskytnuté mu příslušným orgánem, sám váží a rozhoduje, zda svého práva odepřít výpověď využije či nikoliv, a to téměř výlučně podle okolností* (důvodů) *jak je sám cítí a vnímá. V tomto smyslu nemůže a nesmí být potenciálně ohrožený svědek ve svém rozhodování omezován či dokonce ke složení svědecké výpovědi nucen...“* ***)** Nejpozději v této fázi je nutné být vždy zastoupen advokátem.

Vždy máte právo si svou výpověď přečíst. Pokud její obsah nesouhlasí s tím, co jste uvedli, máte právo na opravu textu a jeho doplnění. Bez takové opravy nikdy neúplnou nebo chybnou výpověď nepodepisujte! Zejména bez konzultace s advokátem nepodepisujte dohody o změně pracovní smlouvy, dohody o uznání závazku k náhradě škody a dohody o způsobu náhrady škody! Takovým podpisem předem uznáváte svou vinu! V každém případě jste povinni se po MU podrobit kontrole, zda nejste pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Členové OSŽ si v některých případech neuvědomují, že učiněná výpověď nebo podpis určité písemnosti může mít pro ně do budoucnosti významné negativní důsledky, mnohdy nevratné, které nelze vůbec změnit anebo je lze změnit pouze velice obtížně. Není dostatečně vnímána odpovědnost za výpověď (sdělení) a následný podpis, na který je pohlíženo jako na právní jednání v písemné formě a tímto způsobem je komplikovatelně napadnutelný. Zbytečně poté dochází k neřešitelným důsledkům z hlediska trestněprávní, občanskoprávní a pracovněprávní odpovědnosti.

Mikuláš Hubicsák,
manager pro kolektivní vyjednávání
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

***)** Usnesení Okresního soudu ve Vyškově ze dne 30. 5. 2013, sp. zn. 1Nt 406/2013 – 46; srov. Nález Ústavního soudu České republiky ze dne 4.12.1997, sp. zn. III. ÚS 149/97, N 150/9 SbNU 319.

Poznámka:

Pracovní řád Správy železnic, státní organizace – čl. 30 odst. 2, písm. q); **Pracovní řád ČD, a. s. – kapitola 5,** čl. 1. bod 3. písm. r); **Pracovní řád ČD Cargo, a. s. – bod 16.3.,** písm. o):

„Další důležité (základní) povinnosti zaměstnanců a vedoucích zaměstnanců podávat potřebná vysvětlení o plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším vedoucím zaměstnancům, dozorčím a kontrolním orgánům SŽ (ČD, ČDC), které jsou oprávněny taková vysvětlení požadovat, vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schopen vysvětlení poskytnout. Neposkytnutí vysvětlení v takovém případě není považováno za porušení povinnosti“.

NÁZORY

Vyšetřování skončilo, zapomeňte, aneb Český Brod – mohlo to být jinak (Obzor 19)

Titulek jsem si vypůjčil z názvu drsného italského filmu s Frankem Nerem v hlavní roli. Plně se ztotožňuji s názorem pana Seluckého. Vyšetřování provede Drážní inspekce, nicméně před soudem bohužel neskončí. I když policie formálně musí zahájit trestní stíhání, věc se odloží, protože pachatel (viník) zemřel. Pro policii je jasným viníkem strojvedoucí… Pro lid železničářský, zejména strojvůdcovský, a ty, co pamatují jízdu podle rozhledu rychlostí nejvýše 30 km/h, je viníkem Správa železnic (SŽ/DC), „zděděný“ autor předpisu D1. Pokud bych byl vyšetřovatelem, podíl viny SŽ na nehodové události bude 90 % (viz níže). I kdyby DI stanovila 1 % viny SŽ a 99 % strojvedoucí, zasloužilo by si tohle 1 % soudní projednání.

Vyšetřování ovšem skončilo, zapomeňte. Nicméně PROČ nezapomenout?

Předpis D1 stanoví pro traťovou rychlost 100 zábrzdnou vzdálenost 700 metrů. „Zábrzdná vzdálenost je dráha, na které musí vlak bezpečně zastavit z rychlosti, kterou smí v daném úseku tratě jet.“ Z toho „nelogicky“ vyplývá, že při jízdě podle rozhledu rychlostí 100km/h by měl – přesněji řečeno musí – mít strojvedoucí rozhled na „zábrzdnou vzdálenost“, aby mohl bezpečně zastavit před vyskytnuvší se překážkou…, to je na úrovni rozumového chápání absolventa základní školy… Tohle je prakticky možné pouze na přímém vodorovném úseku trati, jichž je přece jen pomálu, a ten, kdo předpis připomínkuje nebo schvaluje, si musí být této skutečnosti vědom. Nelze-li rozhled na „zábrzdnou vzdálenost“ zajistit, nelze v předpise takovou rychlost dovolit. K tomu stačí přirozený rozum, s nímž se člověk narodí. To je stejné, jako kdyby bylo dovoleno přistát letadlu A380 na letišti s krátkou ranvejí, na níž nemůže – ani teoreticky – z minimální přistávací rychlosti bezpečně zastavit.

Jak a proč se stanovila rychlost 100 km/h pro jízdu podle rozhledu, žádné vyšetřování nezjistí. Dohledat připomínkové spisy nelze, buď byly skartovány „dle skartačního řádu“ nebo v rámci reorganizací, stěhování, personálních změn došlo ke skartaci „přirozenou“ cestou, rovněž tak zápisy z porad obsahující jména účastníků. Je vědecky prokázáno, že mozek se časem zbavuje nadbytečných informací. I kdyby se našel nějaký pamětník, tak si detaily nebude pamatovat.

O železničních předpisech se traduje, že byly psány krví. Naši předpisářští předci nepochybně dobře věděli, proč pro jízdu podle rozhledu stanovili rychlost nejvýše 30 km/h. S matematikou jsem nikdy moc nekamarádil, pročež neumím spočítat, na jaké vzdálenosti by dokázala zastavit EJ 471 jedoucí „podle rozhledu“ rychlostí 30 km/h. Pro Ing. Jindřicha Hálu (někdejší vedoucí zkušebny v LD Praha střed, zkušební komisař FMD/MD, školitel strojvedoucích) by takový výpočet byl úsměvnou záležitostí. Nicméně i bez znalosti této vzdálenosti lze vyslovit domněnku, že při použití rychločinného brzdění by EJ 471 buď zastavila před koncem poštovního vlaku nebo by následky najetí nebyly tak fatální.

Je patrné, že příslušné ustanovení předpisu D1 vytvořilo podmínky pro vznik nehodové události s následkem, které patrně naplňuje skutkovou podstatu trestného činu Obecného ohrožení dle § 273 zákona číslo 40/2009 Sb., Trestní zákoník.

Nakolik by bylo možné uplatnit trestní odpovědnost Správy železnic za problematické předpisové ustanovení podle „Zákona č. 418/2011 Sb.“, Zákon o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim, je pouze spekulativní otázka. SŽ je státní organizace zřízená zákonem, hypotetické soudní rozhodnutí zákon zrušit a tím zrušit i SŽ nemůže – ani teoreticky, ukládání peněžitého trestu postrádá smysl = přelévání státních peněz z jednoho hrníčku do druhého. Nicméně soud může konstatovat (spolu)vinu a trestem ve smyslu zákona 418/2011 Sb., je též pouhé „zveřejnění rozsudku“. I takovýto „trest“ by představoval zadostiučinění a byl varováním před vytvářením pochybných předpisových ustanovení…

Miroslav Zikmund

Nz. Stožec, současný stav – původní výpravní budova, za ní nová zastávka, kvůli nové budově zastávky a prodeji původní budovy bylo nz kolejově znehodnoceno! 19.10. vlak GW Train Regio Nové Údolí – České Budějovice (z Nové Pece t.č. nahrazen NAD).

Stožec nz.

Nákladiště a zastávka Stožec leží v samém srdci Šumavy v km 65,654 regionální tratě Číčenice – Volary – Černý Kříž – Nové Údolí – (do roku 1948 Haidmühle ČSD/DB, následně v průběhu let zrušeno). Nz. Stožec až do počátku 90.let 20.století sloužilo pro odvoz dřeva ze šumavských lesů, prý na nátlak NP Šumava (!) bylo složiště dřeva a malá pila zrušena. Dle katastrální mapy patří pozemky u manipulační koleje č.3 NP Šumava, přístupová cesta neexistuje. Při rekonstrukci nz. Stožec po roce 2000 došlo k odprodeji původní výpravní budovy (ano při vzniku tratě v roce 1910 to byla výpravní budova), posléze budovy zastávky, soukromému majiteli, který budovu přeměnil na penzion, stejně tak penzionu patří i pozemky a rampa u manipulační koleje č. 2, takže u této koleje se nedá naložit nic. Jediné místo, kde by se něco mohlo nakládat, je manipulační kusá kolej 2a, ta má však užitečnou délkou pouhých 46 metrů, takže by se tam vešly sotva dva vozy na dřevo Res, na což bude kontrovat ČDCargo, že se pro dva vozy nevyplatí do Stožce z Volar zajíždět.

Výsledek? Všechno vytěžené dřevo (ano, těží se i v NP Šumava v některých povolených zónách) odvážejí kamiony po krkolomných silničkách přes České Žleby. V současné době je jednosměrná uzavírka silnice přes Soumarský Most, takže kamion jezdí po téměř polní cestě směr Strážný.

I to je výsledek špatné dopravní politiky po roce 1989. Dne 19. 10. jsem potkal u obce České Žleby odstavený kamion plně naložený dřevem přímo na silničce, šel sotva objíždět. Rekonstrukce kolejiště v nz. Stožec je vůbec nešťastná a nefunkční, manipulační koleje jsou všechny šturcové, takže posun je opravdu dost složitý.

Kdo toto vymyslel, by zasloužil vyznamenání za zkažení tarifního bodu. V nz. Stožec se totiž daly funkčně odstavovat pouze soupravy pro parní vlaky, když ještě jezdily za časů ČD, a. s., pro Šumavská léta s párou, ta po privatizaci osobní dopravy na těchto tratích skončila bez náhrady. Takže od té doby je nz. Stožec víceméně opuštěno. Pouze zde zastavují vlaky GW Train Regio.

Martin Kubík

Ve stínu událostí roku

Tento kalendářní rok se nevyvedl, ačkoliv ještě ani neskončil. Problémy na železnici se průběžně vrstvily, ale jaksi ve stínu se upozadily nechutné závěry roku předchozího, alespoň pro nás aktivní či pasivní železničáře v Jihomoravském kraji.

Ano, správně, jedná se o režijky. Odnepaměti dlouhý benefit, který si nedovolil nikdo, kdo byl právě u moci, vykořenit. Byly tu různé formy poskytování tohoto benefitu, snad nejlepší a nejobjektivnější byly režijní jízdenky, které v sobě obsahovaly skutečně jen to, co si kdo „projel“. V Jihomoravském kraji však došlo k revolučnímu převratu. I ve vlacích ČD se z benefitu stal paskvil nevídaného formátu. Kromě ročního poplatku ještě další nestydatý příplatek. Naši předkové se musí v hrobě obracet, když se dívají na tento zvrácený stav, kdy paradoxně na jedné a téže trati si musím koupit jízdenku na zastávkový vlak, např. mezi Brnem hl. n. a Tišnovem, avšak na rychlík toho netřeba. Pro nás, důchodce, je obzvláště zde nevýhodné mít vůbec nějakou režijku, neboť se levněji svezeme „na státní útraty se slevou“. Takže kdo jsme si na letošní rok v nevědomosti zaplatili již v listopadu a jezdíme jen v Jihomoravském kraji, šlápli jsme vedle.

Během roku proběhla různá neúspěšná jednání a ve stínu koronaviru jako by vše šlo spát, tiše vyšumět. Myslím, že by vedení odborů mělo nyní, v povolebním období, opět vyvinout zvýšené úsilí, aby se podařilo úspěšněji tento zmetek napravit.

Nebo si to necháme takto líbit napořád?

Jaroslav Vavřík

Jezdící – nejezdící

Řeč bude o (věčně) nejezdících jezdících schodech na perony Wilsonova nádraží, které často nejezdí, tak jestli by pro lepší vystižení poslání tohoto zařízení nebyl vhodnější název „Věčně nejezdící jezdící schody na Praze hl. n., dříve nositele Řádu práce, nyní nositele přídomku Nádraží presidenta Wilsona“.

Cestující, především starší o holi či maminky s kočárky, z toho nemají potěšení a prezident Spojených států z období první války světové se asi otáčí v hrobě. Když 15. 10. 2020 nejezdily schody v prostředním tunelu na 6. a 7. nástupiště na vlajkové lodi Správy železnic (zkráceno z původních 4 písmen SŽDC), myslel jsem, že po loňských víc než 4 měsících nefunkčnosti se jedná o hodinovou záležitost.

Jaké však překvapení v pondělí 19. 10. v poledne, pod schody ani nad schody žádná cedule a na 7. peron schody stále nejezdí. Důvod není cestujícímu úplně jasný, nezdá se, že by to byla otázka nedostatku financí, které by tzv. Dobré správě, státní organizaci, chyběly na opravu, tak svědčí další novostavba óbr – panelu s textem, jak SŽ skvěle pečuje o cestující, hned za uvedeným nástupištěm pod širým nebem. Jako by nestačilo těch cca 10! „bigboardů“ rovnoměrně rozmístěných v hale. Vysvětlením by mohlo být, jak je reklama potřebná na trhu, kdyby na tom dopravním ta Dobrá správa úporně bojovala s konkurencí o každého zákazníka. Člověk nemusí být ekonom, aby nechápal, s kým ta monopolní organizace vlastně soutěží. Jestli by náhodou nebylo smysluplnější věnovat svěřené finanční prostředky na něco (třeba na to, aby z nejezdících schodů se staly zase schody jezdící) smysluplnějšího. Reklama obvykle vede k zvýšení obratu a zisku, ale k čemu vedou óbr–panely Správy železnic, nebude vědět ani ministr dopravy.

Petr Rádl

Milín jako příklad špatné péče o budovy

Výpravní budova v dálkově řízené žst. Milín je od roku 2009, kdy bylo na trati Zdice – Březnice (sídlo DOZ) – Písek (mimo) spuštěno dálkové řízení, v katastrofálním stavu. Ve špatném stavu je jak původní budova, tak novostavba ze 70. let 20. století, tam jsou nyní vysazena i okna. Do zrušení malých přednostů a s tím spojeného komerčního personálu byla výpravní budova plná provozních zaměstnanců.

Změny v řízení provozu jsou nejvíce patrné na opuštěných nádražích. Jak ukazuje čas, něco bylo špatně. Přednosta, dříve náčelník, měl čilé vztahy s přepravci a společensky udržoval jak neutuchající přepravu, tak i sousedské vztahy v regionu. Začátek propadu přeprav se přesně kryje s rokem 1994, kdy přednostové skončili. Nebyl totiž k mání „železniční styčný důstojník“.

Holt jsme dál. Ušetřilo se za nemalou cenu, za cenu ztráty důvěry k železnici jako takové. Ze současného stavu těží pouze desítky železničních společností a občas něco zbude i na ČD Cargo, které je z regionů vytlačováno, kde to nešlo konkurencí, jinak – vnitřně – omezováním kapacity regionálních tratí a trháním manipulačních míst. V Milíně naštěstí i přesto vydržely funkční vlečky.

Martin Kubík

V železniční stanici Milín je ve špatném stavu jak původní budova, tak novostavba ze 70. let 20. století.

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

Omezení regionální dopravy od 19. 10. 2020 znamená také dočasné zastavení osobní dopravy na trati do Dobrušky.

Dobruška bez vlaků

Před více než deseti lety došlo v rámci úsporných opatření Královéhradeckého kraje k zásadnímu omezení provozu na trati 028 (Opočno pod Orlickými horami – Dobruška), které znamenalo od 7. března 2010 náhradu všech osobních vlaků autobusovou dopravou s jedinou výjimkou, kterou byl ranní pár osobních vlaků pouze ve dnech školního vyučování určený především pro studenty a žáky škol.

Výchozí stanicí ranního vlaku do Dobrušky je podle jízdního řádu platného pro letošní rok Solnice a v opačném směru vlak tvoří přímé spojení Dobrušky a Hradce Králové. Že taky jezdí studenti a žáci odpoledne i domů, to léta nikdo neřešil. Až v letošním roce se podařilo zavést i odpolední vlak, který v pracovních dnech od 1. 9. 2020 umožnil rychlejší spojení než autobus z Dobrušky ve směru Náchod i Týniště nad Orlicí. Odpolední vlak navíc vytvořil nové přímé spojení Dobruška – Náchod za 33 minut. Za takovou dobu v odpolední špičce se to nedá stihnout ani autem. Lokálka do Dobrušky tak dostala šanci získat si zpátky mimo žáky a studenty i některé další cestující, kteří by jinak museli jet autobusem nebo by sedli do auta.

Od 19. 10. 2020 však byly osobní vlaky na trati 028 v souvislosti s epidemií COVID–19 zrušeny do odvolání. Nezbývá než doufat, že se osobní doprava na lokálku do Dobrušky znovu brzo vrátí a místo redukcí bude pokračovat další posílení počtu vlaků.

Martin Kalousek

Trať 017 bude prozatím sloužit alespoň nákladní dopravě.

Naposledy přes Jevíčko

Jak již bylo v Obzoru oznamováno, projel po trati 017 mezi Chornicemi a Velkými Opatovicemi v neděli 18. října poslední pár vlaků 24745/24744. Tyto poslední výkony zajistil za účasti asi desítky „šotoušů“ a několika dalších cestujících motorový vůz 810.617, který tak po necelých 9 letech „opět“ ukončil provoz na tomto úseku (první ukončení provozu nastalo v prosinci 2011). Snímek pochází ze zastávky a nákladiště Jevíčko, kde v současnosti probíhá nakládka dřeva, takže trať bude prozatím sloužit alespoň nákladní dopravě. **Martin Hájek**

Půvabná zastávka Běleč

Krásná dřevěná budova zastávky Běleč se služebním domkem z roku 1901 ideálně zapadá do krajiny Podbrdí, která byla osídlena již Kelty i jejich předchůdci. Správa železnic by měla zahájit neodkladnou opravu střechy zastávky, kde jsou porušeny tašky bobrovky.

Tyto zastávky k trati Zadní Třebaň – Lochovice neodmyslitelně patří. Bohužel před pár lety došlo k zboření podobné budovy v zastávce Neumětely.

V obci Běleč je k dostání kravské mléko z místního chovu krav v automatu a sýry v obchodě v statku rodiny Homolovy.

Ideální by bylo, kdyby PID zařadila Běleč a Liteň ještě do pásma 2 nikoli 3, tím pádem stále někteří pendleři jezdí parkovat k žst. Zadní Třebaň a Řevnice.

Proti boření historických budov nádraží a zastávek se připojily i ekologické a památkové organizace. Lidem již není lhostejné, co se s „jejich“ budovami děje. A to je jedině dobře.

Martin Kubík

Historická zastávka Běleč, původně zde byla i manipulační kolej, to vše čas zlikvidoval, naposledy byla na této trati odstraněna manipulační kolej a možnost vykládky a nakládky vozů v Skuhrově a Osově, stejně tak v Litni, kde byla zrušena krajní manipulační kolej.

Literáti na trati 2020

Již posedmé se měla v říjnu konat tradiční autogramiáda a křest knihy Literáti na trati, která tentokráte vyšla s podtituly Próza/Poezie ve znamení okřídlených kol.

Prostory Vládního salonku na pražském Hlavním nádraží však letos zůstaly prázdné. Setkání autorů se poprvé po sedmi letech nesmělo konat, a proto byla vyhlášena soutěž o nejlepšího LITERÁTA NA TRATI roku 2020. Každý autor, který v knihách publikoval, dostal k dispozici 10 bodů, které mohl rozdělit mezi ostatní. Nebyla stanovena žádná další kritéria, a tak někdo hodnotil literární úroveň, někdo podíl zásluh na projektu, někdo prostě věnoval svoje body kamarádovi. Nakonec se nám sešlo celkem 420 bodů, které byly rozděleny mezi 66 autorů. A výsledek? 1. místo, 82 bodů - František Tylšar, 2. místo, 20 bodů - Liboslav Kučera, 3. místo si se 17 body dělí Lucia Štefanová – Šafránková a Jaroslav Schnerch. Tito obdrželi diplom od FISAICu (Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů) a drobné upomínkové předměty, které se ke knihám váží (propiska, dřevěná magnetka, placka). Na dalších místech se umístili: 4. Zuzana Pivcová 15 bodů, 5. Ingrid Hanušová 14 bodů, 6. Irena Topinková 12 bodů. Tito rovněž obdrželi drobné upomínkové předměty, ale už bez diplomu. Dalších 59 autorů získalo od jednoho do deseti bodů. Neznamená to ale, že jejich vklad do knih má menší hodnotu. Vítězové jsme nakonec všichni, což se projevilo např. tím, že České dráhy, národní dopravce, si objednal u vydavatele mnoho knih prózy, které bude prodávat ve všech ČD centrech po celé železniční síti. A třeba příští rok bude vítězství vaše, protože letošní vítěz již nebude znovu bodován. Takže pište, osmý ročník s podtitulem Próza (Poezie) vlakových cest již klepe na dveře…

František Tylšar,
vedoucí literární skupiny ČZS FISAIC

Literáti na trati VIII, aneb Příběhy (Poezie) vlakových cest

Motto: „Ze všech cest nejkrásnější jsou cesty vlakové.“

Literární skupina ČZS FISAIC vyhlašuje osmý ročník železniční knižní antologie Literáti na trati, která je příležitostí pro všechny autory, kterým je námětem, múzou či inspirací prostředí kolejí, vlaků a cestování. A stejně jako vloni, tak i letos budou knihy dvě: „Příběhy vlakových cest“ a „Poezie vlakových cest“.

Vaším úkolem je dodání daného počtu stran textu, který se dotýká železnice a odkoupení alespoň dvou výtisků knihy. Uvítáme ukázky z knih, články, poezii i prózu, pohádky, povídky, kresby či fotografie. Přidat se může každý! Jedinou podmínkou je naplnění názvu knihy – jsme „Literáti na trati“. Ať už profesí či láskou k železnici.

Je jedno, zda jste ostřílený autor nebo si píšete jen tak pro radost. Podělte se o svoje dílo s ostatními. Staňte se součástí dnes již sedmdesátičlenné party a vytvořme společně další díl antologie známých i neznámých autorů, které spojuje souprava dobře rozjetého mezinárodního vlaku! Seberte tedy odvahu a pojďme do toho! „Stojí to za to!“

Další informace získáte na webu: http://obecspisovatelu.bloger.cz/, na e–mailové adrese: frantisek.tylsar@seznam.cz nebo na tel. čísle +420 776 58 2331. **František Tylšar**,
vedoucí literární skupiny ČZS FISAIC
a tvůrce knihy

Dočasná redukce regionální železniční dopravy na Vysočině

S ohledem na aktuální nepříznivou epidemiologickou situaci došlo s platností od 19. 10. 2020 k dočasnému zrušení části vlakových spojení na Vysočině a přilehlých tratích. Opatření se týká především vlaků, které jsou v současné době minimálně obsazené, v řádu jednotek cestujících.

Například v trase Tábor – Pelhřimov (trať 224) jsou zrušeny vlaky 18407 a 18412 jedoucí v pracovních dnech, rychlík R 651 (225/227) je s platností od 20. 10. 2020 do odvolání v úseku České Budějovice – Jihlava zrušen, R 652 jede do odvolání v úseku Jihlava – České Budějovice pouze v sobotu, rychlík R 654 je s platností od 20. 10. 2020 do odvolání v úseku Brno hl. n. – Jihlava zrušen bez náhrady a R 655 je do odvolání zrušen bez náhrady v úseku Jihlava – Brno hl. n. V různých úsecích tratí 225 a 227 jsou zrušeny vlaky jedoucí v pracovní dny a dále spěšné vlaky z tratí 241 a 240.

Všechny dočasné redukce budou zrušeny v návaznosti na zlepšení epidemiologické situace a příslušných návazných rozhodnutích státních orgánů. **–mmč–**

Na snímku osobní vlak 8321 před odjezdem z Jindřichova Hradce dne 27. 10. 2020.

Vyšla Moderní železnice

Správa železnic vydala říjnové číslo bulletinu Moderní železnice, který informuje o dění ve státní organizaci, o zajímavých stavbách či o dalších aktivitách Správy železnic.

V úvodním článku představuje stavbu nové čtyřkolejné tratě mezi Vinohradskými tunely a Hostivaří, která je součástí čtvrtého tranzitního koridoru.

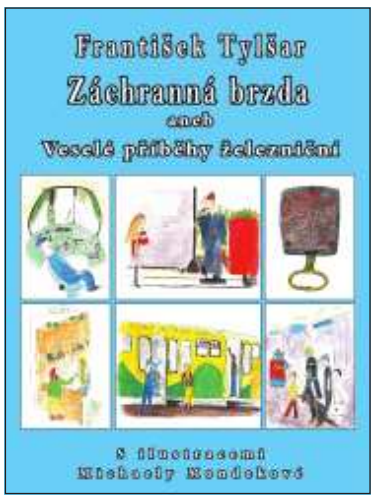
V rozhovoru s náměstkyní generálního ředitele pro provozuschopnost se Ing. Marcela Pernicová vyslovuje k rekordním finančním prostředkům na opravy a údržbu železniční infrastruktury. V plánu opravných a údržbových akcí (OUA) je aktuálně evidováno 1302 opravných prací na infrastruktuře v souhrnné hodnotě 40,4 mld. Kč, resp. 466 akcí na výpravních budovách za 4,6 mld. Kč.

Plnou verzi bulletinu si můžete přečíst na www.spravazeleznic.cz **-rš-**

Předplatné Obzoru na rok 2021
vyřídíte na tel. 737 275 079
či e-mailem:
marie.bartova@osz.org

Moudrost pro tento den

„Dokud jsem nezačal používat internet, nevěděl jsem, že je na světě tolik idiotů.“
Stanislaw Lem,
polský spisovatel (1921 – 2006)



Záchranná brzda

Zatáhnete za červené táhlo, ozve se rána, ohromné syčení a vlak začíná prudce brzdit. Přiběhne vlakvedoucí, a v tomto okamžiku teprve začíná ta pravá legrace.

To věděl už v minulém tisíciletí vojín CK ozbrojených sborů Josef Švejk. Dobře to ví také spisovatel, vedoucí literární skupiny Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů FISAIC, František Tylšar. Je totiž „Literát na trati“ a pravidelné klapání kol železničních vozidel je jeho denním chlebem. Pracuje jako vlakvedoucí, ale zná problematiku téměř všech železničních profesí, které dlouhá léta školil. Po dva roky vycházely jeho minipovídky a fejetony v časopise Železničář a úsměvem rozzářily nejednu tvář železničáře či uživatele kolejové dopravy. S humorem sobě vlastním v nich probírá běžné situace, se kterými se můžete setkat při každé cestě vlakem i mimořádnosti, jaké nastanou maximálně jedenkrát za deset jízdních řádů.

Železnice je zvláštní svět. Svět plný rychlých kol, vagonů, lokomotiv, návěstidel, podivných slov, pravidel, ale také lidí. A všude, kde se sejdou lidé s technikou, není nouze o příběhy a legraci. Autor vás v nich provede nejen po tratích či nádražích, která důvěrně znáte, ale zabloudí i do zahraničí, kde také rád cestuje. Jedno je jisté. Ať už jeho cesty vedou kamkoli, vždy slibují dobrou zábavu.

Knihu o 120 stranách s ilustracemi slovenské výtvarnice Michaely Mondekové, která potěší každého železničního příznivce, si můžete objednat na adrese frantisek.tylsar@seznam.cz za akční cenu 240,– Kč. **–FJB–**

SPORT

Sportujte sami s námi

Letošní rok je pro všechny velmi náročný a neobvyklý, a to i z hlediska sportu. Dne 11. října se měl konat kvůli pandemii koronaviru již několikrát posunutý Olomoucký maratón. Kvůli vládním opatřením však došlo k jeho definitivnímu zrušení. Na maratón bylo přihlášeno mnoho železničních běžců, jejichž formy byly naladěny a načasovány přímo na tento závod.

Rozhodli jsme se proto ve stejném termínu na zkoušku uspořádat virtuální běh železničářů na 15 km. Myšlenka byla běžet každý sám, bezpečně a bez kontaktů s dalšími závodníky, v místě svého bydliště, a přesto soutěžit s ostatními. Běžci si předem vybrali trať dlouhou 15 km ve stanovený termín ji absolvovali. Běžet závodním tempem zcela osamělý celou trať byla pro všechny zcela nová zkušenost. Účastníci po dokončení běhu zaslali organizátorovi dosažený čas, místo běhu, krátký popis trati a svoji fotografii. Někdo si vybral rychlou rovinatou trať nebo dokonce tartanový ovál na stadionu, někdo trasu po vrcholcích Beskyd či Lužických hor. Dosažené časy nebylo možné oficiálně kontrolovat a celý závod byl založen na fair play a víme, že všichni to přesně tímto způsobem pojali.

Běžci byli rádi, že i v této složité době se mohou individuálně a současně společně věnovat svému koníčku a sportem na čerstvém vzduchu dbát o vyšší odolnost svého organismu.

Pro velmi kladné ohlasy chystáme i další akce Sportujte sami s námi. V listopadu se určitě můžete těšit na běžecký závod na jednu hodinu, dále na šachový a také discgolfový turnaj. Všechny tyto akce budou samozřejmě pořádány individuálně bez přítomnosti dalších osob a za dodržení všech vládních opatření.

Podrobnosti naleznete v brzké době na www.osz.org v kolonce rekreace sport a volný čas a na Facebooku železniční sport.

Ing. Ondřej Šmehlík,
vedoucí mezinárodního odd. OSŽ-Ú

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

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

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X