

### Z aktuálních událostí

■ Jak jsme uvedli již v Obzoru č. 22, v úterý 3. 11., se uskutečnilo zasedání Představenstva OSŽ. Po místopředsedech OSŽ Vladislavu Vokounovi a Radku Nekolovi (o jejich vystoupeních jsme informovali v minulém čísle) hovořil Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při Správě železnic, o opatřeních zaměstnavatele ke COVIDU a také o tom, že 23. 10. 2020 byla podepsána PKS, která je relativně podobná téletošní a jsou v ní zachovány veškeré instituty stávající PKS. „V rámci mzdového nárůstu jsme se dohodli na navýšení tarifních mezd o 2 % a na zvýšení zvláštní odměny (informace byla zaslána na všechny ZV ZO OSŽ). Do PKS se promítá Katalog zaměstnání (dohodnut 14. 10. s účinností od 1. 1. 2021),“ dodal s tím, že kolektivní vyjednávání pokračuje dále projednáváním Rámcových zásad FKSP a Zásad C–FKSP. „A pokud jde o Katalog zaměstnání, tak nikdo nebyl na tarifní mzdě krácen.“ Společná jednání na Správě železnic pokračují formou videokonferencí.

Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru OSŽ, informovala o dění v nedrážních organizacích: u Dopravního zdravotnictví došlo k úpravě tarifních tabulek, u Dopravního podniku města Brna aktuálně probíhá následná kontrola BOZP a jednání se zaměstnavatelem o uplatnění paragrafu 209 ZP, u společnosti TSS byl ukončen přechod z konta pracovní doby do běžného provozu. Renata Dousková na závěr poděkovala oddělení ESO OSŽ–U za pomoc při řízení před soudem. Jako pikantnost uvedla situaci ve společnosti SKANSKA, kdy COVID pozitivní zaměstnanci nemohli odjet na Slovensko, ani se vrátit na ubytovnu. „Během chvílky se z nich stali bezdomovci. Tento problém ale byl samozřejmě urychleně vyřešen.“

Aktuální situaci ohledně režijek v JMK a „několik informací ze zásadních jednání“ poté přednesl předseda OSŽ Mgr. Martin Malý. Referoval například o návrhu řešení smíru s Jaromírem Duškem, mluvil o jednání dopravní tripartity (23. 10.) týkající se i podpory elektrické traktice a programů obnovy elektrických a hybridních vozidel pro dopravce, i velké tripartity (videokonference dne 2. 11. 2020). „Důležitou informací z tripartity je, že se prodlužují programy jak Antivirus A, tak i B. Řešily se i plošné testy v domovech důchodců, daňová uznatelnost nákladů na testování zaměstnanců nebo přípravované nařízení vlády prodlužující použitelnost odborných zkoušek v době zákazu konání školení. Diskutovalo se i o minimální a zaručené mzdě.“

Martin Malý dále informoval o vývoji v oblasti režijních výhod v Jihomoravském kraji a o aktuální podobě problému. „Jediná cesta zřejmě bude řešit to přes ministerstvo dopravy doplněním tarifu SJT (systém jednotného tarifu) – hlavní problém totiž je, že úředníci kraje nejsou přístupni myšlence jednat o změně smlouvy s ČD a noví politici mají ustavující shromáždění až 11. 11. 2020, což je vzhledem k nutnosti vydat včas prodloužení pokynů už pozdě,“ uzavřel. (Více info na této stránce).

Martin Vavrečka, místopředseda pro správu majetku, informoval o rekreačních zařízeních v majetku OSŽ. Představenstvo OSŽ dále projednálo přiznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ a schválilo odložení fakturace nájemného pro nájemce rekreačních objektů Oddech a Lesní chata za měsíce říjen a listopad.

V rámci bodu Příprava VIII. sjezdu OSŽ Představenstvo OSŽ vzalo na vědomí návrh personálního složení komise pro přípravu VIII. sjezdu OSŽ v roce 2021, včetně gestů jednotlivých komisí, a z důvodu vládního nařízení rozhodlo o zrušení zasedání Ústředí OSŽ, které bylo naplánováno na 18. 11. 2020.

Všechny akce ETF se do konce letošního roku uskuteční formou videokonferencí. Jak bude vypadat příští rok, se teprve uvidí. Jak v závěru uvedla předsedkyně Revizní komise (RK) OSŽ Barunka Balážová, listopadové jednání RK OSŽ bylo zrušeno, další jednání bude v prosinci.

■ Ústředí OSŽ v listopadu nezasedne, o důležitých dokumentech bude hlasovat elektronicky vzhledem k přetrvávající epidemiologické situaci. Bohužel v současné době není ani možné odhadnout, kdy budou povolené akce (jednání, zasedání) ve vnitřních prostorách pro 30 až 50 osob, aby mohlo být svoláno klasické jednání Ústředí OSŽ.

K zajištění řádného fungování OSŽ a zejména pak OSŽ–ústředí v rámci plnění Harmonogramu příprav VIII. sjezdu OSŽ, je nutné schválit některé materiály a usnesení. Proto Představenstvo OSŽ na svém jednání rozhodlo o elektronickém hlasování per rollam.

Členové Ústředí OSŽ obdrželi e–mailem čtyři dokumenty, o kterých do středy 18. 11. 2020 hlasují per rollam. Návrh termínu zasedání Představenstva OSŽ a Ústředí OSŽ v roce 2021, Návrh obsahového plánu jednání Ústředí OSŽ v roce 2021, Návrh personálního složení komise pro přípravu VIII. sjezdu OSŽ, Změna místa konání a termínu VIII. sjezdu OSŽ

–red–

### České dráhy získaly ocenění za péči o své zaměstnance

V soutěži „Zaměstnavatel roku 2020“ v kategorii nad 5000 zaměstnanců se umístily České dráhy na třetím místě. První místo patří společnosti ČEZ, druhé pak firmě Skoda Auto. Hodnocení „Zaměstnavatel roku“ se již 17 let zaměřuje na společnosti v České republice z pohledu lidských zdrojů. Jeho smyslem je přiblížit veřejnosti příklady firem s výborným přístupem ke svým zaměstnancům, a to nejen celostátně, ale i v jednotlivých regionech. Jak po vyhlášení výsledků prohlásil předseda představenstva a generální ředitel ČD Václav Nebeský, třetí příčka je skvělým výsledkem a zároveň závazkem do budoucna. „Pro nás to znamená, že nás veřejnost vnímá jako společnost, která se dokáže o zaměstnance dobře postarat. Právě ti tvoří hlav-

ní díl úspěchu,“ zdůraznil Nebeský. Podle slov personální ředitelky Českých drah Moniky Horákové je akciová společnost České dráhy jedním z nejstabilnějších zaměstnavatelů na trhu. V současnosti společnost zaměstnává více než 14 000 zaměstnanců a nabízí jistotu, zkušenosti a práci v týmu srdcařů. Podle jejích dalších slov určuje hodnotu společnosti vedle ekonomických ukazatelů také její přístup ke svým zaměstnancům. Firmy, které v hodnocení úspěšly, mají několik společných rysů, například to, že více investují do vzdělávání a rozvoje zaměstnanců, kteří mají větší prostor pro kariéru růst.

Miroslav Čáslavský

Zdroj: Tisková zpráva ČD a monitoring tisku

### Byšice budou dálkově řízeny z Kropáčovy Vrutice

Vedle opravy zabezpečovacího zařízení probíhá v Byšicích (trať 070) i oprava výpravní budovy. Pracuje se na fasádě, střеше, krovech, výměně oken a dveří. Pro cestující se zde bude přistřešek, který bude svými architektonickými prvky respektovat historický ráz opravené budovy včetně barevného provedení

a který bude vybaven i odpovídajícím mobiliářem. „Stanice Byšice bude po dokončení prací přepojena na dálkově řízenou stanici z Kropáčovy Vrutice. Tím pádem zde nebude probíhat služba výpravních ani signalistů,“ upřesnila Nela Friebová, tisková mluvčí Správy železnic.

–mmč–



K opravě dopravy ve Lhotce u Mělníka došlo v rámci modernizace trati Mělník – Měno před pěti lety. Na snímku Michaela Mareše opouští dopravu v pátek 6. 11. 2020 osobní vlak 18547, tvořený motorovým vozem 810.165-1.

### Aktuální informace z jednání o problematice jízdních výhod železničářů

Po vynucené přestávce, kdy se vedení ČD muselo věnovat řešení závažnějších problémů (ekonomické a provozní dopady pandemie COVID 19, bezpečnostní opatření po sérii nehodových událostí, aktivity ve snaze o udržení na linkách R14 a R27, kolektivní vyjednávání o PKS ČD 2021 apod.) se v posledních čtyřech týdnech znovu rozběhla intenzivní jednání mezi zástupci OSŽ x ČD, OSŽ x SŽ, ČD x SŽ a ČD x JMK ve věci jízdních výhod držitelů režijek ve vlacích ČD objednávaných Jihomoravským krajem (JMK).

Podle informací z posledních jednání ČD x JMK nakonec došlo na straně vedení odboru dopravy JMK k určitému názorovému posunu. Údajně by se do budoucna nebránilo tomu, aby ČD prodávaly ČP JMK (časový příplatek) držitelům režijek i za nižší cenu s tím, že by ČD zbytkovou částku pro JMK do výše 1500 Kč doplácely JMK z prostředků získaných běžnou prolonací a z příspěvku SŽ na provoz systému režijek. Toto ale nelze učinit bez změny smlouvy

mezi ČD a JMK, která je platná a striktně upravuje pravidla pro prodej ročního ČP JMK držitelům režijek za cenu ve výši 7,5 % z ceny roční IN 100 pro 2. vozovou třídu, minimálně však za 1500 Kč. Případnou změnu této smlouvy však mohou schválit jedině nově zvolené orgány JMK, které vzešly z nedávných krajských voleb, ale tyto jsou bohužel stále ještě teprve ve stadiu ustanovování.

Vzhledem k časové tísni, dané nutností vydat včas prodloužení pokynů k režijkám na příští období a dočasné neschopnosti JMK činit závažnější rozhodování z důvodu neustavení orgánů nového politického vedení kraje, je tedy bohužel nutné ČP JMK 2021 prodávat za stejných podmínek jako ČP JMK 2020 (tj. za 1500 Kč). Zároveň však došlo k dohodě, že současně s vydáním prodloužení pokynů k jízdním výhodám dne 9. 11. 2020 vydají OSŽ s ČD a SŽ společně prohlášení, které bude každý po své linii komunikovat směrem k držitelům režijek. Smyslem tohoto společného prohlášení je, aby naši členové a držite-

lé režijek obecně měli k dispozici věrohodnou informaci o tom, že se problematika režijek skutečně řeší, byť zejména z časových důvodů je v tuto chvíli bohužel nutné postupovat v případě doplatku na vlaky JMK 2021 obdobně jako v roce 2020.

Společně prohlášení tří důležitých subjektů zúčastněných na vyjednávání (*prohlášení uveřejňujeme na str. 2*) je totiž důležitým posunem proti dosavadní situaci, kdy se dosud pouze odborové organizace ve svých veřejných prohlášeních domáhají řešení jízdních výhod, zatímco rozhodující zaměstnavatel se k problematice režijek vyjadřoval jen velmi zdrženlivě, případně vůbec. Pro změnu podmínek nastavení jízdních výhod držitelů režijek v JMK je totiž samozřejmě nezbytná dohoda minimálně mezi SŽ, ČD a JMK s případnou podporou MD ČR.

Mgr. Martin Malý,  
předseda OSŽ  
(Informace ze dne 9. 11. 2020)

#### NA AKTUÁLNÍ TĚMA

„Pokud by nám situaci nezkomplikovala pandemie, určitě bychom měli rekordní rok.“

Hovoříme s Mgr. BLANKOU JÍŠOVOU, ředitelkou CK ČD travel



Na začátku letošního roku asi nikdo netušil, jaká sezona nás čeká. Vzhledem k tomu, aspoň to předpokládám, že je snadné zjistit, kolik klientů a do kolika destinací byste za normálních okolností v sezóně vypravili, jak nakonec sezonu hodnotíte?

Pokud by nám situace nezkomplikovala pandemii, určitě bychom měli rekordní rok – stejně jako ostatní cestovky. Úspěšně jsme nabídli téměř 30 destinací. Nakonec nám zbylo Chorvatsko, Bulharsko a na tři měsíce Řecko. Jedna z nejjávanějších destinací – Turecko – nebyla otevřena vůbec. Okolní státy, například Polsko, Maďarsko, Slovensko, se otvíraly a zavíraly. Byl to nesklutečný chaos a nápor na psychiku všech zaměstnanců. Nakonec jsme zůstali na 50 % plánovaného obrátu. A to hlavně díky naší již tradičně široké nabídce tuzemských pobytů. Tudiž jsme klientům bez problémů vyměřovali pobyt za zahraničí do tuzemska. Muselo se však jednat o vlastní zájezd ČD travel.

Jaký zájem byl o vouchery a kolik klientů tuto možnost nakonec využilo?

Zájem o vouchery byl, protože jiná alternativa neexistovala. V nabídce jsme měli i produkty jiných CK (Fischer, Exim, Blue Style apod.). Klienti neměli jinou šanci, než si voucher vzít, protože v nabídce těchto CK nebylo nic vhodného. Ale pokud klienti měli „naš produkt – ČD travel“, preferovali dovolenou v tuzemsku či na Slovensku, zájezd si vyměnili a skutečně odjeli.

CK ČD travel už vyhlásila i „výhodné nabídky“ na zimní rekreaci, jaký očekáváte vzhledem k nárůstu počtu nakažených zájem?

Letos si už netroufám nic očekávat, ani odhadovat. Zíjeme ze dne na den. Realizujeme to, co je právě možné. Všem klientům, kteří chtěli odjet, jsem říkala: odjeďte a neodkládejte. Nevíme, jaká situace nastane. A musím říct, že kdokoliv

na dovolené byl – ať už v zahraničí nebo v tuzemsku – byl maximálně spokojený. Prostě si toho tak nějak více vážili.

V průběhu první vlny nemoci COVID–19 (letos na jaře) jste uvedla, že podpisem na objednávce klient potvrzuje, že souhlasí s rozsahem a obsahem zakoupených služeb a že se řádně seznámil a souhlasí se všeobecnými a záručními podmínkami Cestovní kanceláře ČD travel, s. r. o., případně podmínkami vybrané pořádatelky CK. Rada klientů si ale například stěžovala na odlišné stornopodmínky u ČD travel a jiných CK, respektive na nevhodné podmínky u cizích CK. Dlužno dodat, že některé odborové centrály tlačily na rozšíření nabídky o další CK, ačkoliv zkušenosti s nimi nejsou zrovna ideální. Váš komentář?

My jsme bohužel opravdu museli na základě nátlaku jedné nejmenované odborové organizace začít spolupracovat i s takovými CK, které nejsou příliš vstřícné ke klientům. Takže klientům bylo účtováno nesmyslně vysoké storno nebo byli nuceni k přijímání nevhodných poukazů. Osobně mi to bylo velice líto, ale nedalo se postupovat jinak.

Některým odborovým centrálám údajně vadí, že ČD travel spolupracuje s OSŽ a že z toho OSŽ profituje...

Výši zisku může každý vidět ve zveřejňované Výroční zprávě společnosti – a je opravdu minimální. Nízkou ziskovost firmy hlídá právě OSŽ jako jeden z vlastníků. ČD travel vznikla jako servisní organizace, která nemá „vydělávat“, ale zajišťovat bezpečnou a kvalitní dovolenou pro zaměstnance. Zisk je prioritou všech jiných CK a jak ukázala covidová krize – v honbě za ziskem se nešťítí niče. U nás je na prvním místě klient – zaměstnanec. Navíc všechny klienty

pojišťujeme zdarma – a to pojištěním v hodnotě 600 Kč. ČD travel chrání rovněž i peníze zaměstnavatele. V spolupráci s personalisty kontroloujeme nejenom výši čerpání, ale i jeho oprávnění tak, aby dotace nebyly zneužívány.

Pro časopis Moderní železnice jste uvedla, že se se zaměstnavatelem a odborovými centrálami snažíte domluvit na spolupráci na rok 2021 tak, jak byla nastavena letos – tedy nechat výběr spolupracujících CK na ČD travel.

Spolupráci s jinými CK rozvíjíme již posledních několik let. Ale pečlivě vybíráme na základě znalostí prostředí takové CK, které jsou solidní a mají proklientský přístup. Bohužel ne všechny odborové centrály chápou dobře problematiku cestovního ruchu. Prosazují vlastní zájmy na úkor bezpečnosti. Často od nich slyším argument, že klient by si měl dovolenou vybrat sám, bez jakýchkoli omezení. Ano, s tím souhlasím, pokud pojedete pouze za „vlastní“ peníze, tak ano. Ale při využití dotace kupuje dovolenou zčásti i zaměstnavatel. A tomu ČD travel garantuje bezpečný průběh pobytu i návrat. Michael Mareš, snímek ČD travel



# Společné prohlášení OSŽ, ČD a SŽ k prodloužení zaměstnaneckých jízdnicých výhod na rok 2021

Vážení kolegové, stejně jako v letošním roce bude prodloužena na rok 2021 v Jihočeském kraji zahrnovat i časový příplatek pro vlaky v objednávce Jihočeského kraje (ČPJMK) za 1500 Kč.

Ujišťujeme vás, že jsme udělali maximum pro to, abychom cenu příplatku snížili již pro jízdní řád 2020/21. Bohužel se nám však zatím nepodařilo dosáhnout změny ve váš prospěch, byl jsme společně jako zástupci OSŽ, Českých drah a Správy železnic absolvovali řadu jednání na toto téma. Prověřili jsme všechny možné varianty, včetně změny Tarifu Ministerstva dopravy a řešení přes Státní jednotný tarif (SJT), kterou opakovaně doporučuje Jihočeský kraj. Tuto variantu sice Ministerstvo dopravy připojí, ovšem až v řádu několika let, což neřeší aktuální situaci.

Tento náš požadavek znovu předložíme nové krajské reprezentaci. Současné vedení Ji-

homoravského kraje zatím nemá mandát o tom jednat, ale již jsme obdrželi příslib, že společně rozhovory ohledně ČPJMK zahájíme na začátku příštího roku. Očekáváme i zapojení Ministerstva dopravy tak, aby došlo k systémovému řešení pro prodloužení období 2022. Od prosince příštího roku budou ČD zajišťovat další regionální výkony jako vítěz nabídkového řízení, konkrétně linku P2 Beroun – Plzeň – Klatovy. Tedy ani tam dle platného Tarifu zaměstnaneckých jízdnicích výhod (ZJV) Ministerstva dopravy nově nebude režijka ČD platit bez dalšího příplatku a vyvstane tedy v souvislosti s režijkami ČD stejný problém. Řešení je proto nutné najít co nejdříve. Zaměstnanecké jízdné ČD by postupně mohl převzít stát jako Zaměstnanecké jízdné SJT, což by vzhledem ke zvyšujícímu se počtu dopravců řešilo plošně využití režijky bez ohledu na dopravce.

(Společné prohlášení ze dne 9. 11. 2020)



Práce na zprovoznění rekonstruované budovy nádraží, jakož i výstavba nových nástupišť pokračují – na snímku stav ze začátku listopadu 2020.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Šternberk

Před šestnácti měsíci, 10. července 2019, byly zahájeny práce na přestavbě budovy nádraží ve Šternberku (trať 290 Olomouc – Šumperk). V současné době se tyto práce chýlí k závěru. V původní budova byla z velké části ubourána, zbylá část pak snížena o jedno patro. Šternberk tak přišel o majestátní výpravní budovu, která byla, želez, z větší části nevyužívaná a vinou nedostatečné údržby také značně zchátralá.

**„Záměr demolice budovy a přestavbu na nádraží menšího typu jsme přijali částečně s povděkem, ale také s rozpaky,“** říká starosta tohoto třináctitisícového města Stanislav Orság. **„Stylizující, historizující majestátní budova nádraží je pro mnoho obyvatel srdceční záležitostí a její zmenšení bylo lhostejné ani představitelům města. Bohužel se ani za několik let nepodařilo najít využití tak obrovského objektu a nakonec bylo ze strany vlastníka přistoupeno k poslednímu možnému řešení, tj. k demolicí a redukci částí původní stavby,“** dodává. Českým drahám, kterým do roku 2016 budova patřila, se nepodařilo, a to ani po vzájemné spolupráci s městem, najít řešení využití původní budovy, která dlouhá desetiletí chátrala a do její obnovy by bylo nutné vložit několik desítek milionů korun, jejichž využití by však bylo sporné. **„Většina občanů sice nesla nutnou demolici starého nádraží s nelibostí, přibližším seznámením se s problematikou však chápe kroky, které bylo nutné učinit,“** připomíná starosta.

Jak tedy vypadá současná situace na šternberském nádraží? Přestavěná a redukována budova (od roku 2016 v majetku Správy železnic) čeká na dokončující práce, koncem roku by měla být předána k užívání. **„Budova je téměř hoto-**

vá. Kompletují se ještě zařízení v interiéru a dodávají se plochy kolem budovy, jako je zámková dlažba a podobně. Na konec prosince je naplánováno spuštění do provozu,“ potvrzuje Nela Friebová, tisková mluvčí Správy železnic.

Po dobu oprav byly veškeré služby cestujícím, jakož i řízení dopravy, přesunuty do stavebních buněk. Toto provizorium však po dlouhých šestnácti měsících koncem roku skončí a cestující a zaměstnanci budou moci využívat opraveného nádraží. Také původní kolejiště značně změnilo svoji podobu. Dokončovány jsou práce na výstavbě nového poloostrovního nástupiště s centrálním přechodem, finišují práce na položení kolejiště nejen ve stanicích, ale i do sousedních Bohuňovic a dále do Olomouce. Podle původních předpokladů by zde měla být v prosinci ukončena dlouhodobá výluka a současná náhradní autobusová doprava. Nová, elektrizovaná trať umožní jízdu rychlostí až 160 km/h, čímž dojde ke značnému zkrácení jízdnicích dob do 16 km vzdálené Olomouce. V příštím roce pak budou dokončeny práce na úpravě tratě do sousedního Ničova.

Rovněž prostor přednádraží prochází úpravami, na nichž se podílí i město za podpory fondů Evropské unie. **„Opraven bude celý přednádražní prostor, kde vznikne téměř 100 parkovacích míst, budou opraveny povrchy pro vozidla i pěší, bude vysazena nová zezeleň. Chceme, aby celá lokalita byla moderním prostorem, kde denně budou občané města cestovat do zaměstnání, do škol apod., nebo turisté naopak přijíždět do našeho města,“** říká závěrem starosta Šternberka Stanislav Orság. **Miroslav Čáslavský**

## VŠIMLI JSME SI

**V SOUVISLOSTI** s epidemiologickou situací a sníženou poptávkou cestujících jsou od 18. 11. 2020 do odvolání vybrané vlaky railjet Vindobona a EC Metropolitan z Prahy přes Brno a Břeclav (dále do Vídně a Grazu, resp. do Bratislavy a Budapešti) zkrácené a nepojedou v úseku Praha – Brno, resp. Břeclav. Podobná omezení budou platit i v opačném směru. Týká se to dvou párů vlaků railjet 79 a 375, railjet 72 a 370, dále dvou párů vlaků EC Metropolitan (EC 275 a 279, EC 280 a 278, EC 274 a spoj IC 575). I nadále platí také dřívější omezení, která začala platit v průběhu září a října. Kompletní informace k omezení dálkových a regionálních vlaků (platnost je do odvolání) najdete na adrese <https://www.cd.cz/info/aktuality/34450/>.



**PELHŘIMOV** se obléká do nového. Po opravě střechy (výměna střešní krytiny, klempířských prvků, hromosvodu, zachytného systému) následuje v těchto dnech také oprava fasády budovy železniční stanice Pelhřimov. Stavební firma zde provádí vysprávkou povrchu a po penetraci budova získá i nový nátěr.



**LÉČIVÉ ŠÍPKY** chrání v době pandemie zdraví zásadním přísunem přírodních vitamínů – jen je otrhat a usušit v troubě. Našli jsme je třeba v pešunku před úvratovou dopravnou Liteň při výluka tratě, v pozadí dopravní výlukový ruch, 11. 11. Snímek Martin Kubík



**NA REGIONÁLNÍ TRATI** 176 Ejovice – Radnice v Plzeňském kraji se u obce Chrást nachází unikátní 25,7 m vysoký železniční most o délce 105 m o třech polích příhradové konstrukce se dvěma kamennými pilíři přetínající hluboké údolí řeky Klabavy, jenž byl vystavěn v roce 1863. V roce 1892 byly původní železné (Schiffkornovy) nosníky (nejprve zde byl vystavěn provizorní šestipatrový most sloužící jako řešení pro stavbu definitivního železného mostu ze sobotinské železárny bratří Kleinů) nahrazeny ocelovými z pražských mostárnů při Českomoravských strojírnách tím způsobem, že smontovaná konstrukce byla lokomotivou natažena na stávající most, který byl poté odstraněn. Z důvodu havarijního stavu prošel tento železniční most (s nejstarší provozovanou ocelovou konstrukcí v Čechách) v letech 2002 – 2003 důkladnou opravou. Na snímku Tomáše Martínka ze dne 30. 12. 2018 přes zmiňovaný viadukt projíždí odpolední MOs 17815 (se specifickým způsobem odbavování) relace Radnice – Plzeň.

## Železnice je v trvalé pozornosti médií

V monitoringu tisku se v událostech, které dominují na české železnici, nejčastěji objevují témata, týkající se modernizace dráhy, hospodaření železničních podniků, ale i zachráně historických lokomotiv. V krátkém přehledu přinášíme nejvíce sledovaná témata, která se objevila v posledním týdně v novinách, televizi, rozhlase či v elektronických médiích.

V posledních dnech prošla médií zpráva, že ČD vypsalý tender na dodávku 50 vícesystémových strojů, jejíž předmětem je i dlouhodobá údržba těchto lokomotiv. Jde o lokomotivy pro rychlost až 230 km/h. S nejrychlejšími lokomotivami ve svém vozovém parku počítají České dráhy pro výkony, kde bude tato rychlost požadována, například v Německu (Berlín – Hamburk).

Trvalým tématem v hledáčku médií je pokles počtu cestujících z důvodu koronavirové krize, kdy vlaky Českých drah i jiných dopravců jezdí menší počet z obvyklého počtu cestujících. U ČD činí v současné době pokles v průměru zhruba 20–25 % a dráhy proto z toho důvodu omezily celou řadu regionálních i dálkových spojů včetně vlaků do zahraničí.

Z důvodu epidemie provádějí ČD několikrát denně intenzivní úklid a dezinfekci souprav, vyzývají cestující k nošení roušek a upřednostňují bezdotykové platby. Na druhé straně umožnily nižší výkony v osobní dopravě Českým drahám zapůjčit moderní výkonné lokomotivy své dceřiné firmě ČD Cargo. Jedná se o lokomotivy Siemens Vectron, kterých ČD Cargo využívá především k přepravám do zahraničí, kde je zaznamenáván nárust přepravy.

Neprůhledná situace na železnici hrozí cestujícím na Českolipsku, kde na několika málo tratích bude působit hned několik dopravců.

Pokud cestující nevyužijí chystanou státní jízdenku, kterou budou uznávat všichni dopravci, bude si muset při cestě s různými dopravci zakoupit hned několik jízdenek. Pokud jim jeden z těchto spojů ujezdí, nebudou moci zakoupit jízdenku využit v následném vlaku jiného dopravce.

Modernizace osobních vozů zahrnuje i zlepšování služeb ve vlacích. České dráhy vyměnily v uplynulých čtyřech měsících datové SIM karty ve stovkách vozů svých i zahraničních partnerů. Tato výměna má za cíl nabídnout rychlejší a stabilnější připojení k internetu a zvýšení komfortu ve vlacích.

Správa železnic připravuje projekt na přestavbu ostravského hlavního nádraží. Rekonstrukcí projde prakticky celý ostravský železniční uzel od stanice Ostrava–Svinov až po Ostravu–střed. Chystaná přestavba zahrnuje mimo jiné také vybudování pět metrů širokého podchodu v ostravském hlavním nádraží, který nahradí dosavadní nadchody. Nový podchod by měl vzniknout i ve stanici Ostrava–střed. V ostravském uzlu bude zvýšena traťová rychlost až na 120 km a přibude třetí kolej.

Tisku neunikla ani informace o zachráně historické parní lokomotivy Štokr (556.0), kterou před prodejem do starého železa koupili od Českých drah nadšenci železniční historie pro železniční muzeum Výtopna Jaroměř. Lokomotiva, vyrobená v roce 1955, dlouhá léta chátrala odstavená jako nepotřebný stroj, přičemž ještě v devadesátých letech byla využívána na náhradní díly. Nyní ji čeká několik let trvající renovace, během níž získá původní vzhled, včetně rudé hvězdy, která byla za minulého režimu na všech lokomotivách povinná.

**Miroslav Čáslavský**

## PŘEDSTAVUJEME

### Pavel Antolič: „Díky novým znalostem dnes vidím i to, co jsem dřív neviděl.“

V květnu tohoto roku bylo vysláno výběrové řízení na obsazení dvou uvolněných míst svazových inspektorů bezpečnosti práce. Jedním z deseti uchazečů byl strojvedoucí ČD Cargo v Ústí nad Labem Pavel Antolič, který nakonec uspěl v soutěži a stal se novým inspektorem BOZP pro oblast Karlovarského, Ústeckého a Libereckého kraje. V této funkci tak nahradil Martina Markvartu, který po devatenácti letech v této funkci odešel na jiné pracoviště.



Jak se strojvedoucí a vyučený strojíř dostane na takové místo? „Vždycky mě zajímala práce v odborech, v naší základní organizaci (ZO OSŽ ČD DKV Ústí nad Labem) jsem spolupracoval při řešení pracovní úrazovosti a tak jsem měl k této práci určitý vztah,“ říká Pavel Antolič. Současně neskrývá, že určitou motivací ke změně zaměstnání byla i možnost pracovat v pravidelném režimu. „V turnuse je menší možnost trávit volný čas s rodinou, zejména o víkendech, a tak jsem využil této nabídky i proto, abych se mohl více věnovat svým třem synům a samozřejmě i manželce,“ dodává. Pavel Antolič je členem ZV OSŽ ČD DKV Ústí nad Labem, současně i členem Výboru OSŽPJ Ústí nad Labem a členem Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo.

Jak vidno, práce v odborech zabírá značnou část jeho volného času, ale nelituje toho. „Začínal jsem u soukromé firmy a tam nemají za-

městnanci téměř žádné zastání. Někde je dokonce odborová organizovanost zakazovaná,“ přibližuje pracovní podmínky v některých soukromých společnostech. Takže možnost hájit práva zaměstnanců má své kořeny i v těchto jeho zkušenostech.

A jak se vyrovnal s nutností osvojit si celou řadu předpisů, vyhlášek a nařízení, týkajících se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP)? **„Dá to zabrat, je toho hodně, ale dá se to zvládnout, člověka to musí především bavit,“** přibližuje tuto problematiku. V dohledné době ho čeká zkouška na odborné způsobilou osobu (OZO) a po jejím složení bude hájit v oblasti BOZP zaměstnance ve všech firmách v určeném obvodu, v nichž je založena organizace OSŽ, nemusí to tedy být jen železničáři. **„Trošku nám přípravu na tyto zkoušky zkomplikovala současná epidemie nemoci COVID-19, protože byl zrušen kurs v Kořenově, musím se to tedy všechno naučit doma,“** konstatuje Pavel Antolič.

Po složení všech potřebných zkoušek ho pak již čeká jízda na různá pracoviště, kde bude zjišťovat, jak jsou dodržovány všechny předpisy, zákony, nařízení vlády a technické normy, týkající se BOZP. **„Kontrol bývá přibližně devadesát do roka, to znamená dvě týdne, a díky novým znalostem dnes vidím i to, co jsem dřív neviděl. Problémem někdy bývá zastaralost některých pracovišť,“** dodává. Zjištěné závady jsou nicméně ze strany zaměstnavatele odstraňovány, na což dohlíží následné kontroly.

Předkové Pavla Antoliče nejenže pracovali na dráze, ale byli také aktivními účastníky bojů v první i druhé světové válce. A od nich zřejmě Pavel zdědil také lásku k armádě. Je členem aktivních záloh armády České republiky a účastní se třikrát za rok cvičení ve státní pontonových mostů a pomáhá také při odstraňování následků živelních pohrom. Je také členem Spolku přátel aktivních záloh, který různými akcemi propaguje armádu. Spolu se svými syny se zúčastňuje návštěv pevnosti v Terezíně, kde Spolek vystavuje část své techniky veřejnosti (<http://www.spazbabiny.cz/>). **„Armáda je dnes někdy podceňována, ale je na ni vždycky spolehnutí,“** říká s přesvědčením.

**Miroslav Čáslavský**



Náhradní osobní pokladna, umístěná do stavebního kontejneru.

## ZE SVĚTA

### Kvůli COVID-19 méně přepraveného zboží po železnici

Situace v italské nákladní železniční dopravě vyžaduje reakci. To byl výsledek dvanáctého ročníku fóra železniční nákladní dopravy Mercintreno, které se konalo v Římě 13. října 2020. Důraz byl kladen na využití železniční nákladní dopravy, která mezi březnem a červnem poklesla v průměru o 19 %. Podle tiskové zprávy společnosti Mercintreno došlo také ke 14% poklesu intermodální dopravy. Společnost účastníci se fóra na zasedání zdůraznily potřebu přímých vládních opatření, protože krize způsobená COVID-19 bude pokračovat i v roce 2021. Důraz byl kladen na plán obnovy, který má být použit pro strategický rozvoj v železniční nákladní dopravě. Cílem bylo zřídit národní koordinační orgán pro vypracování plánu, který bude podporován společností i svazy a který bude předložen italské vládě. Opatření by měla zahrnovat zejména finanční podporu a dotace, jakož i zajištění již plynoucích finančních prostředků.

Z Transportweb, 26. 10. 2020, zprac. –sh–

### NS chtějí zrušit 2300 pracovních míst

Nizozemské železnice chtějí na základě vý-

sledků, které byly ovlivněny pandemií COVID-19, zrušit 2300 pracovních míst. Počty přepravených cestujících výrazně klesly, a tak NS chce snížit náklady až o 1,4 mld. eur. Přitom bylo spočítáno, že předpokládáný obrát do roku 2025 bude až o 5 mld. eur nižší, než se původně předpokládalo.

NS zaměstnávají asi 20 tis. zaměstnanců. Nizozemská vláda slíbila veřejné dopravě přispět na ztráty z COVID-19 částkou 1,5 mld. eur. Snížovat by se mělo ve všech segmentech NS, především by k tomu však mělo dojít přirozeným úbytkem, tj. zejména odchodem do důchodu. Počítá se však i s rekvifikacemi a přechodem na jiná pracovní místa v NS. NS dále počítá, že díky delším vlakům osobní dopravy se sníží potřeba vlakového dopravního o 400–500 členů. Vedení společnosti NS již dříve oznámilo, že si sníží platy o 10 %.

Z E–R 9/2020, zpracoval –sh–

### DB chybějí pro rozvoj infrastruktury inženýři

Pro železnici v Německu je připravených tolik peněz, jako nikdy jindy, ale aby je bylo možno investovat do sítě společnosti Deutsche Bahn (DB), chybějí technici a inženýři. Pro získání dalších peněz na údržbu a opravy železnice je zapotřebí 900 nových lidí. Hledají se technici, projektanti a specialisté na výběrová řízení, kteří

by měli posílit současných 11 000 kolegů. Do toho přitom nespadá digitalizace a další oblasti, kde jsou potřeba další zaměstnanci.

Celkově lze říci, že podle propočtů infrastruktury by do roku 2030 měla z různých „hmoců“ do infrastruktury „přitéct“ rekordní částka 156 miliard eur. **„Pak je důležité, abychom tuto obrovskou investici zrealizovali,“** řekl manažer infrastruktury DB Ronald Pofalla.

DB chce síť zlepšit, vybavit ji digitální řídicí a zabezpečovací technikou a rozšířit ji. Podle plánu by pak vlaky mohly v roce 2030 najet o zhruba 350 milionů kilometrů na síti více než v roce 2018, kdy bylo téměř 1,1 miliardy kilometrů tzv. vlakových tras. Kapacita by tedy vzrostla asi o třetinu.

Spolková vláda a DB se dohodly, že do roku 2030 společně investují přibližně 86 miliard eur do údržby a oprav železnic. Kromě toho spolková vláda slíbila státní společnosti ve svém klimatickém balíčku na toto období dalších 11 miliard eur vlastního kapitálu. Plán poptávky po železnici spolkové vlády, digitalizace železnice a další individuální programy by měly přinést 40,5 miliardy eur, dalších 5,5 miliardy eur by mělo pocházet ze strukturálních podpor po ukončení těžby uhlí, kromě přibližně 16 miliard eur spolkové vlády a spolkových zemí na ochranu proti hluku.

Z Transportweb, 27. 9. 2019, zpracoval –sh–



## Psali jsme před 25 lety

### Obzor č. 47 – 20. 11. 1995

**„Vláda schválila transformaci Českých drah“** oznamuje výrazný titulek na první straně. Ke schválení zásad transformace došlo 7. 11. 1995 s tím, že bude mít dvě etapy. Konsolidační etapa měla být ukončena 30. června 1997, transformační etapa 31. 12. 1999. Zásadní principy transformace byly: zachování jednoho subjektu ve vlastnictví státu, možné oddělení pouze části místních tratí, přechod na právní formu státního podniku, neposilování vnitřní konkurence, redukce nákladů (včetně přípravy na rušení ztrátových tratí a nepotřebných vozidel), dále státní podpora s tendencí poklesu a regulace cen. Konsolidační etapa měla přinést snížení počtu zaměstnanců, doprovázené sociálním a rekvalifikačním programem. Konečným cílem transformace bylo přizpůsobení Českých drah podmínkám dopravního trhu.

**„Domníváme se, že by průvodci měli mít statut veřejného činitele,“** říká v rozhovoru na první straně Stanislav Gross, poslanec a člen branné bezpečnostní komise v Parlamentu. Postavil se rovněž za posílení služeb železniční policie, protože podle jeho sloví ona nemá dostatek prostředků k tomu, aby byla schopna zvládnout situaci na železnici.

### Obzor č. 48 – 27. 11. 1995

Zpráva z kolektivního vyjednávání, uveřejněná na 1. a 3. straně, informuje o tom, že

vedení Českých drah by chtělo v roce 1996 zkrátit zaměstnancům dovolenou a prodloužit pracovní dobu. „Nevyřešené a vlastně ani neřešené problémy, prolnající do všech ustanovení kolektivní smlouvy, jsou alarmující a prakticky neumožňují udržení sociálního smíru na železnici,“ píše v článku Jiří Kratochvíl, místopředseda OSŽ.

Obzor dále obsáhle informuje o zasedání Ústředí OSŽ z 15. 11. 1995, na kterém zazněl požadavek Republikové rady infrastruktury OSŽ na komorové uspořádání OSŽ. Ze slov tajemníka OSŽ Tibora Rujdera vyplynulo, že pokud toto uspořádání nebude realizováno, hrozí rozdělení odborových svazů. Návrh podpořil i tajemník za nezávislé organizace OSŽ Václav Pech. Po rušné diskuzi bylo sekcí infrastruktury uloženo připravit návrh realizace tohoto uspořádání pro jednání prosincového Ústředí OSŽ.

V osmistránkovém čísle vyšla i dvoustrana věnovaná čtyřkilometrovému úseku tratě z Jankovic do Svobodných Heřmanic. Ministerstvo dopravy totiž připravilo návrh na její zrušení. *(Pozn.: trať byla nakonec zachována; v roce 2014 zde byl sice provoz zastaven, ale díky podpoře obcí i zájmu lidí se podařilo udržet alespoň sezonní provoz.)*

Obzor dále otiskuje podrobné zásady transformace ČD a pro srovnání zásady transformace německých železnic, která byla realizována k 1. 1. 1994 a která byla prováděna ve spolupráci se zaměstnanci DB. —zs—

## Po dobu nouzového stavu se právní poradenství poskytuje především telefonicky nebo elektronicky

Vážené předsedkyně, předsedové ZO OSŽ, kolegyň, kolegové, v souvislosti s opatřeními vydanými vládou ČR v souvislosti s COVID-19 (usnesení vlády ze dne 30. 9. 2020 – vyhlášení nouzového stavu) vám sdělujeme, že po dobu platnosti těchto opatření:

– smluvní advokáti OSŽ (AK) budou poskytovat právní poradenství a pomoc v pracovní právní problematice a projektu „PP občan“ především telefonicky, e-mailem nebo prostřednictvím videokonferencí;

– úřední hodiny JUDr. Jarmily Pospíšilové, advokátky, na adrese Jeremenkova 23, Olomouc, budou k poskytování pracovní právního poradenství členům OSŽ pouze v pondělí v době od 9.00 – 12.00 h.

Ostatní úřední hodiny jsou v pátek v době od 9.00 – 12.00 h v sídle advokátky na adrese: Havlíčkova 22, 79601 Prostějov, nebo dle předchozí domluvy.

JUDr. Petr Večeř,  
vedoucí ESO OSŽ–úřředí

## PROLONGACE ROK 2021

**K prodloužení platnosti jízdních výhod ČD pro rok 2021 je stanoveno období od 12. 11. do 12. 12. 2020.**

Prolongační částky pro rok 2021 jsou stanoveny takto:

Zaměstnanci 1100 Kč  
Rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců (manželé, manželky, registrovaní partneři) 1250 Kč  
Pozůstalí (vdovy, vdovci, vyjma sirotků) 1250 Kč  
Důchodci 600 Kč  
Děti do 26 let (děti zaměstnanců, důchodců a sirotci) 600 Kč

Provedením úhrady prolongační částky je prodloužena platnost aplikace železniční průkazka na In Kartě na další období, a to do 11. 12. 2021. **Prolongační částka uhrazená pro rok 2021 je platná do 12. 12. 2020.**  
**Úhrada prolongační částky:**

Prolongační částku lze uhradit u pokladničky ČD s UNIPOK – hotové, platební kartou nebo EPIK nebo v eShop ČD prostřednictvím platební karty nebo účtu ČD Kredit na webově adresě <https://www.cd.cz/eshop/>.

**Podřízení dokladů na dobu proloužení:**  
V době proloužení je nutné doručit na Evidenční centra jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé nová potvrzení o pobírání invalidního, vdovského, vdoveckého či sirotčího důchodu. Tato potvrzení musí mít platnost pro rok 2021 (lze dodat potvrzení vystavené listopad, prosinec 2020) a je možné doručit osobně nebo zaslat doporučenou poštou či v elektronické podobě naskenovaně e-mailem.

**Průkazky pro bezplatnou jízdu:**

V době proloužení lze požádat v souladu s předpisem ČD Ok 9 o průkazky pro bezplatnou jízdu (týká se pouze zaměstnanců ČD, a. s., a důchodců ČD, a. s., kteří splňují podmínky pro vydání tohoto průkazky). Příjem požadavků o vystavení průkazky s platností pro rok 2021 bude umožněn od 12. 11. 2020. Průkazky vydané v roce 2020 (vč. potvrzení o úhradě manipulačního poplatku r. 2020) jsou platné do 12. 12. 2020, bez ohledu na to, zda je uhrazena prolongační částka pro rok 2021 či nikoliv.

**Další přepravní podmínky platné pro držitele zaměstnaneckých jízdních výhod:**  
Časové příplatky k zaměstnaneckým jízdním výhodám:

● **Časový příplatek pro komerční vlaky a lanovku** – 690 Kč pro zaměstnance a rodinné příslušníky včetně dětí 15+ (tj. RP zaměstnanců, důchodců a vdovy, vdovci, sirotci 15+) / 350 Kč pro důchodce a děti, včetně sirotků – 15 let (pro příznácní levnější ceny v období do 15 let je rozhodující věk v okamžiku provádění proloužení),

● **Časový příplatek pro zavazadla** – 490 Kč pouze pro zaměstnance, pro další kategorie držitelů jízdních výhod tento příplatek určen není. Úhradou příplatku není nijak dotčena povinnost zaplatit jednorázové úschovné v úschově během přepravy (UBP) dle tarifu TR 10 ve výši 20 Kč,

● **Časové příplatky mají platnost od dne provedení (úhrady) následující proloužení do dne vyhlášení proloužení dalšího roku podle metodického pokynu k prodloužení zaměstnaneckých jízdních výhod (tzn. časové příplatky porizené v r. 2020 mají platnost do 12. 12. 2020, časové příplatky porizené v době proloužení pro rok 2021 platí od 12. 11. 2020).** Tyto příplatky je možné nahrát pouze na zaměstnaneckou In

Kartu. Úhrada časových příplatek u jejich pořízení probíhá stejně jako při proloužení roku 2020. Při proloužení na pokladničky ČD s UNIPOK nejsou příplatky vydávány automaticky, ale pokladník musí jejich výdej ručně potvrdit. Proto v případě, že má držitel In Karty s aplikací železniční průkazka na příplatky nárok, je nutné požádat pokladníka o jejich výdej.

**Jednorázový příplatek k zaměstnaneckým jízdním výhodám:** Držitel jízdních výhod, který nepředloží ve vlacích, které nejsou vedeny v závazku veřejné služby (komerční vlaky) nebo na lanové dráze časový příplatek, zakoupí si jednorázový příplatek pro komerční vlaky a lanovku ve výši 125 Kč (jednotná cena pro každého cestujícího bez ohledu na věk nebo vozovku třídu) pro libovolný počet jízdy (v době jeho platnosti) držitelů jízdních výhod. Jednorázový příplatek platí vždy od 00.00 h prvního dne platnosti do 24.00 h následujícího dne. Tento příplatek lze zakoupit ve vlaku ze zařízení POP, u pokladničky ČD s UNIPOK a na e-shop ČD. Při zakoupení ve vlaku se neplatí manipulační přírůžek.

**Uznávání jízdních výhod v rámci obvodu vymezeném objednávkou Jihomoravského kraje (JMK):**

**Časový příplatek JMK (týká se pouze regionálních vlaků objednaných JMK, na vlacích dálkové dopravy objednaných Ministerstvem dopravy ČR zaměstnanecké jízdy nadále platí)** je určen pro všechny držitele In Karty s aplikací železniční průkazka. Časový příplatek JMK lze zakoupit u pokladničky ČD se zařízením UNIPOK za jednotnou cenu 1500 Kč a lze ho nahrát pouze na zaměstnaneckou In Kartu. Časový příplatek má platnost ode dne provedení (úhrady) následující proloužení do dne vyhlášení proloužení dalšího roku podle metodického pokynu k prodloužení zaměstnaneckých jízdních výhod (tzn. časové příplatky JMK porizené v r. 2020 má platnost do 12. 12. 2020, časové příplatky porizené v době proloužení pro rok 2021 platí od 12. 11. 2020). Časové příplatky JMK, které byly vydávány původně ve formě papírové jízdenky mají také platnost do 12. 12. 2020. Podmínkou využití tohoto časového příplatku je držení In Karty s platnou aplikací JMK, tzn. musí být uhrazena proloužení pro rok 2021.

Tento časový příplatek lze zakoupit ve vyhlášeném prolongačním období kdykoliv, bez poplatku 300 Kč za tzv. dodatečné zakoupení příplatku. **Roční jízdní doklad za zaměstnanecké jízdní IDS JMK (platí pouze pro zaměstnance ČD, a. s., kteří zabezpečují provoz dopravy pro JMK)**

Roční jízdní doklad za zaměstnanecké jízdní IDS JMK, který byl zakoupen od 16. 12. 2019, má platnost kupnou do 12. 12. 2020. Pro rok 2021 je cena kuponů stanovena (platbu si hradí každý zaměstnanec a rodinní příslušník zaměstnance sám): 480 Kč zaměstnanec, 990 Kč rodinný příslušník zaměstnance. Podrobnější podmínky pro zakoupení tohoto jízdního dokladu budou zveřejněny v nejbližší možné době.

**Kompletní informace k proloužení roku 2021** naleznete v Metodickém pokynu k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2021 (dokument č. 1. 2603/2020–010, ze dne 9. 11. 2020). Pokyn je k dispozici na personálních útvech dle evidence držitele jízdních výhod a současně je pro zaměstnance ČD, a. s., zveřejněn v aplikaci Dokumenty k seznámení ČD.

Sárka Pupíková, GR ČD, a. s.

## Na dotazy čtenářů Obzoru odpovídal ministr dopravy Karel Havlíček

Ministr průmyslu a dopravy Karel Havlíček odpovídal ve čtvrtek 5. 11. 2020 v pořadí „Na rovinu“ na dotazy, které mu byly pokládány před čí v průběhu vysílání. A odpovídá „naživu“ se tentokrát pochořili i čtenáři Obzoru, kteří využili možnost položit otázku ministru dopravy Karlu Havlíčkovi prostřednictvím naší redakce. Konkrétně Věra Havelková (ta se dotazovala na vlaky v Libereckém kraji). Odpovědi v písemné podobě se dočkali i Ing. Antonín Minařík.



**Ráda bych se zeptala, jak je možné, že v Libereckém kraji jezdí vlaky dálkové dopravy pouze ARRIVA. Peníze mě nezajímají a já jako cestující opět nemám právo výběru jako na hlavních tazích. Je nás hodně, co z mnoha důvodů nechce ani touto společností jezdit.**

V Libereckém kraji stát objednává linky R14 Ústí nad Labem – Liberec – Pardubice, R21 Praha – Tanvald a R22 Kolín – Nový Bor. Na linkách R21 a R22 jezdí dopravce ARRIVA od prosince 2019 a na třetí z těchto linek předpokládáme, že zahájí provoz v prosinci 2020. V obou případech MD oslovilo státem vlastněného dopravce České dráhy, a. s. (ČD), nicméně v obou případech obdrželo alternativní nabídku dopravce ARRIVA vlaky, s. r. o. Je nutné uvést, že nabídka dopravce ARRIVA vlaky byla ekonomicky výrazně výhodnější, než nabídka osloveného dopravce ČD. Z toho důvodu bude v dálkové dopravě na území Libereckého kraje od prosince 2020 činný pouze dopravce ARRIVA. Respektuji, že Vás nemusí finanční aspekt zajímat, nicméně ministerstvo musí vynakládat

veškeré veřejné prostředky hospodárně a s ohledem na platné právní předpisy. Nelze ignorovat nabídku, která znamená stamiliony ušetřené státnímu rozpočtu, navíc v situaci, kdy byly obě nabídky kvalitativně porovnatelné. Od prosince 2020 navíc bude platit Systém jednotného tarifu, po jehož zavedení nebude podstatné, kterým vlakem v závazku veřejné služby cestující pojedou, protože bude platit v daném případě jak u dopravce ARRIVA, tak u dopravce České dráhy. Platnost smlouvy o veřejných službách pro linky R21 a R22 končí v prosinci 2022 a pro linku R14 v prosinci 2027. Poté bude doprava na předemřných linkách zajišťovat dopravce, vybraný v nabídkovém řízení.

**Kdy konečně bude koncepce dopravy České republiky založena skutečně na rozvoji a využití železnice, jak pro osobní a nákladní dopravu, a rovněž na regionálních tratích?**

Dopravní politika v ČR se dlouhodobě řídí koncepčními dokumenty, jimiž je v daném případě Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. V současné době je schvalován dokument Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050. Uvedené dokumenty počítají s všestranným rozvojem železniční dopravy. Pokud se uvádí, že železniční doprava není dopravní politikou dostatečně preferována, pak je třeba uvést, že na podporu železnice jsou jen ze strany ministerstva vynakládány miliardy korun: sečteme-li platby za dálkovou dopravu, příspěvek krajům na regionální železniční dopravu, dostaneme se k částce přes 7 miliard korun – a to ne jednorázově, ale každý rok. Další miliardy jsou vynakládány na obnovu železniční dopravní cesty, další miliardy platí kraje za regionální dopravní obslužnost. Tento a příští rok jsme navíc zásadním způsobem posílili rozpočet Správy železnic, která nyní disponuje historicky největšími finančními zdroji.

## NÁZORY

### Mnohé nepotřebné budovy na železnici by se daly s trochou dobré vůle zachránit

K mému dopisu mě inspiroval články v Obzoru č. 21 o neutěšeném stavu staničních budov v obci Kostomlaty pod Řípem. Krásná a typická lokální budova zvolna směřuje ke svému konci v lokalitě, kde by měla sloužit turistům a být ozdobou tohoto jedinečného místa. Je možné ji zachránit, a kdo by to měl udělat?

Já osobně se snažím o záchranu a revitalizaci trati Rakovník – Kralovice – Mladotice, kde nejen trať, ale i všechny (!!!) nádražní budovy, které tvoří unikátní architektonický „lokální celek“, jsou v žalostném stavu a trvale jim hrozí likvidace. Správa železnic (SŽ) postupuje ze svého pohledu velmi racionálně. Pokud má budova pro ni nějaký užitek – technologický, komerční nebo i v některých výjimečných tratích architektonický, pak má i lokální budova šanci na další život nebo poslední dobou dokonce na celkem velmi vkusnou rekonstrukci, často včetně přilehlého okolí. Pokud tyto argumenty nejsou, tak v lepším případě se nechá chátrat a záležet na kvalitě stavby, jak dlouho vydrží vzdorovat vandálům a počasí, v horším případě se bez jakékoli nostalgie zbourá. SŽ nemůže zcela investovat veřejné peníze do něčeho, co společnosti (myslelo SŽ jako státní firmě) nic nepřináší. A jsme u mé věci. To, že budova nemá přínos pro SŽ, neznamená, že nemůže mít přínos pro jiný veřejný subjekt – obec, veřejnou organizaci ap. Právě budovu v rámci osobě, jak fyzické, tak právnícké, se SŽ moc nechce s argumentem, že je to riziko, že budova bude chátrat i v privátním držení a SŽ s tím nebude moci už nic dělat (včetně demolice), ale problémy a kritika veřejnosti bude směřovat na SŽ. Toto chápu, ale raději nekomentuji. Proč ale nenabídne SŽ budovu například obci? Možná se to děje, ale o této aktivitě SŽ jsem dosud neslyšel. Je jednoduše pravda, a možná trochu na obhajobu SŽ a jejího nakládání se zbytnými budovami je třeba říci, že obce by v tomto, tedy ve snaze o získání a záchranu budov regionálních nádraží a jejich využití, měly být mnohem iniciativnější. Argument, že obec poslala dopis a dva roky čeká na odpověď, také svědčí o skutečné snaze zachránit významný díl historie vlastní obce.

Slychám ale celkem často obrácený model. Obec aktivně a trvale žásto o nepotřebnou budovu a SŽ ji odmítá pod různými záminkami prodát nebo ji nabídne obci za cenu, která je s ohledem na stav budovy, místo a čas naprosto přeměřená a nesmyslná. S jasným cílem neprodá a demolovat. Co je ale naprosto nejbizarnější argument, je, že SŽ jako státní firma se takto musí chovat coby řádný hospodář. Pokud řádný veřejný (v tomto případě státní) hospodář, místo

aby prodal třeba i za 1 Kč jinému veřejnému (třeba obecnímu) hospodáři zbytnou budovu a raději ji s vynaložením nákladů na demolicí, tedy vyhozením veřejných peněz, zbourá, tak mám o tomto řádném hospodáři velké pochyby. Před nějakou dobou jsem se na jakési konferenci ptal na toto ministra dopravy a tímto dotazem jsem ho přivedl k mírné řeči „do rozpaků“. A to vůbec neuvážuji o úspoře veřejných prostředků, kterou by generaloval novými vlastníky budovy, tím že by ji levně nabyl a pouze rekonstruoval, místo aby ji musel postavit zcela znova. Nepochybě by si budovu pořizoval proto, že touto budovou řeší nějaké své potřeby, které bude muset investic do novostavby vyřešit tak jako tak. Jistě se nyní objeví spousta argumentů, proč to nejde. Skoda, že zde nelze použít to co celkem často slyším v privátní sféře – „je to potřeba, tak to prostě nějak vyřeš, proč si tě platím jako manažera...“

Alle třeba se to změní a regionální koleje spravované Správou železnic budou zpodobit obci vlastněné rekonstruované budovy stanic a zastávek sloužící jako turistická infocentra, komunitní centra nebo provozovny různých potřebných obecních služeb ap. Ing. Petr Tejkl

## „Terminál“ Prosetice

V poslední době se naše železnice proměňuje (a dlužno říci, že k lepšímu). Díky masivním investicím se mění i mnohé zastávky na regionálních tratích. Všude přibývá nových nástupišť s nástupními hranami, které umožňují i našim méně pohyblivým spoluobčanům a invalidům snadnější nastupování a vystupování z vlaků. O to víc zamrzí, když tato skupina o zlepseni oné, neustále skloňované „kultury cestování“, přijde tak trochu nazmar.

Příkladem, kdy se to (zatím) tak trochu nepovedlo, budí současná situace na železniční zastávce Prosetice (trať č. 097). Při letošním jarním dlouhodobé výluce na této trati bylo i zde postaveno nové nástupišť s nástupní hranou ve výši nástupního prostoru motorových vozů regionova, které zde zajišťují provoz z Teplic v Čechách do (prozatím) Radejčína. U železniční zastávky

se nachází rovněž zastávka autobusů MHD a přechod pro chodce přes poměrně frekventovanou místní pozemní komunikaci.

Bohužel nově vybudovaná zámoková dlažba chodníku od nástupišť končí zhruba 5 metrů od silnice a přechodu. Dál je jen nasypaný štěr.

Stále jsem čekal, že nakonec dojde k položeni zámokové dlažby i na zbylém krátkém úseku. Leč, jak vidno, mamě. Překonání oněch pěti metrů štěrku je především pro maminky s kočárky, značně namáhavé. A případný invalida se zde se svým vozíkem k vlaku prostě nedostane. Chápu, že se již pravděpodobně nejedná o pozemek dráhy, nicméně, nešlo se domluvit s městem Teplice na dodání tohoto kousku chodníku? Takto máme sice v Proseticích moderní „terminál“, bohužel chybějící kus chodníku je docela velkou vadou na jeho kráse. A. K. Kyzl



Pohled na opravený prostor zastávky Prosetice s novou nástupní hranou. Vadou na kráse je chybějící cca 5 metrů chodníku od přechodu k nástupišti.

To opravdu není málo, železniční doprava je výrazně podporovaným odvětvím dopravy a z ekologického pohledu je to tak dobře. Ani státní rozpočet však není bezendný a má své limity dané ukazateli rozpočtových kapitol. Vzhledem k tomu, že zajištění operační železniční dopravy je na základě zákona v samostatné kompetenci krajů, jsou pro celkové směřování osobní železniční dopravy důležité rovněž dopravní koncepce na krajské úrovni, jedná se zejména o plány dopravní obslužnosti, které musí na základě zákona každý objednatel veřejné dopravy zpracovávat vždy pro pětileté období.

**Kdy konečně bude proveden propočet nákladů a škod všech dopravních systémů, aby i rozhodování o dopravě v ČR odpovídalo potřebám a faktům?**

Otázka tzv. externalit, tj. ekonomicky nezahrnovaných nákladů a přínosů jednotlivých druhů dopravy, je otevírána už léta. Dopravní politika samozřejmě obsahuje informace o rozsahu těchto nákladů. Mimo chodem, detailní propočty nákladů i výnosů jednotlivých segmentů dopravní infrastruktury jsou prováděny vždy v případě možnosti investice do rozvoje těchto systémů v podobě studií proveditelnosti. Tyto studie musí být realizovány v případě každé veřejné investice a slouží k posouzení vhodnosti a účelnosti této investice. Rozhodování o dopravě tedy odpovídá dostupným faktům. Všichni se určitě shodneme, že je vidět velký posun v kvalitě infrastruktury za posledních několik let, v případě železnice jsou to například investice do koridorových tratí (například tunel Ejpovice – Plzeň s konkrétními přínosy v jízdních dobách, modernizace IV. koridoru směr České Budějovice), modernizace železničních uzlů (například Olomouc, Plzeň), rozvojové projekty vybraných regionálních drah (například revitalizace dráhy Liberec – Tanvald s přesahem do Polska) a řada dalších.

-red-

## NAD Čelákovice – Neratovice

Ve dnech 19. – 29. 10. se konala v důsledku těžké střední obnovy traťového svršku výluka mezi stanicemi Čelákovice – Neratovice. Náhradní autobusová doprava (NAD) byla vedena ve dvou trasách. Dopravcem byla společnost ABAS. Samostatná byla „malým autobusem“ obsluhována zastávka Lázně Toušeň, druhá trasa vedená mimo Lázně Toušeň vedla do Neratovic. Vozidla Crossway určená pro dálkovou dopravu – komfortní sedačky opatřené bezpečnostními pásy (pendolina, railjety si mohou o takových sedačkách jen zdát) – jsou uzpůsobena pro přepravu kočárků i vozíčkářů.

Zatímco při víkendových výlukách z Prahy do Lysé byly v jízdních dobách NAD „vaty“, v případě této NAD to bylo poněkud slabší. Ve směru Neratovice – Čelákovice se nestihaly připoje směrem Lysá nad Labem. V Neratovicích jsou totiž ostré přestupy od vlaků na „hlavní trati“, čekání na zpožděný přípoj pak znamená, že se nestihá cestovní doba do Čelákovice, kde je na přestup „jen“ 5 minut. Vlivem provozu na silnici, mimo jiné i vlivem stavebních prací, je vyloučeno zkrácení zpoždění, spíše naopak. Červená na křižovatkách nebo dávání přednosti vozidlům na hlavní silnici spíše zpoždění zvýší. Koordinace mezi zpožděnou NAD a vlakem jedoucím do Kolína nebyla, vlak na zpožděnou NAD nečekal.

ROV tuto problematiku neřeší – není se čemu divit, Správu železnic cestující nezajímá, ať si to řeší dopravce. Následující vlak „dále za Lysou jede za pouhou hodinu“. Dle jízdního řádu vlaky na připoje nečekají, nicméně výluka spojená s NAD mající delší cestovní dobu než vlak by tohle řešit měla. NAD není dle ROV doprovázena personálem ČD, je prováděna namátkově kontrolou revizorem.

Miroslav Zikmund

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





Většina fasády železniční stanice Ždírec nad Doubravou byla na konci října již v novém slušivém modrém kabátu.

## Ve Ždírci nad Doubravou je živo!

Železniční stanice Ždírec nad Doubravou (železniční trať 238 Pardubice – Havlíčkův Brod) byla sice ve čtvrtek 29. 10. 2020 ještě z části zahalená v lešení, ale většina fasády již byla v novém slušivém modrém kabátu. „Nabudová byla provedena oprava střešky, dále byly provedeny nátěry fasády i oprava čekárny,“ potvrdil mluvčí Správy železnic Marek Illiaš s tím, že v příštím roce proběhne ještě oprava soklu. Jednoduchá, útluná čekárna přišla zrovna v ten

den lidem vhod, neboť silně foukalo a vydatně přišlo, ale chyběly zde jakékoliv informace o jízdách vlaků. „Jízdní řády budou teprve v opravené čekárně vyvěšeny,“ doplnil Marek Illiaš. Cestující čekající na vlak v čekárně měli možnost otevřenými dveřmi pozorovat „cvrkot“ v kanceláři společnosti ČD Cargo. Ve Ždírci nad Doubravou je čilá nákladní doprava. Na kolejích stálo plno vagonů ze zpracovaným dřevem, naproti přes koleje je „pila“ společností STORAENSO.

„Ano, STORA je samozřejmě náš zákazník, kterého obsluhujeme,“ potvrdil Ing. Tomáš Tóth, výkonný ředitel společnosti ČD Cargo, s tím, že komoda „Dřevo“ je nyní akcelerována kúrovcovou kalamitou. „Je pravda, že v letošním roce zaznamenáváme další progres oproti předchozímu období. Dřevo podobně jako například stavebniny, automotiv, ale i chemie a potraviny přispívají k postupnému oživení přepravních výkonů ČD Cargo,“ dodal. **Michael Mareš**



Vlaky se zpracovaným dřevem odváží ze Ždírci nad Doubravou společnost ČD Cargo.

## Na vlečky platí pořekadlo „nikdy neříkej nikdy!“

V žst. Roztoky u Křivoklátku na trati Beroun – Rakovník byly kdysi dvě vlečky. Vlečka do bývalého podniku Pergamon byla již před lety vytrhána, přitom v podniku sídlí dle katastru nemovitostí několik firem, včetně firmy přepravující pohonné hmoty. Pozemek bývalé dráhy – vlečky patří také jinému vlastníkovi. Na příkladu rozdrobeného vlastnictví je používání vlečky prakticky vyloučeno a nakonec proto dochází mnohdy k fyzické likvidaci, takových příkladů jsou desítky (třeba i vytrhané vlečky do bývalých Kovo hutí Mníšek pod Brdy). Další vlečkou v Roztokách u Křivoklátku je zatím fyzicky existující vlečka dlouhá 185 metrů k manipulačnímu skladu dřeva. Dřevo se, po-

dobně jako například v Rožmitále pod Třemšínem nebo v Černé v Pošumaví, i nadále v uvedených stanicích občas nakládá, ale nikoli na vlečkách, ale na VNVK (všeobecná nakládková a vykládková kolej). Je to zvláštní podoba vleček, které fyzicky existují ve stavu hibernace. Pořád lepší, než aby došlo k vytrhání, protože k obratu může dojít kdykoli.

Například vlečka odbočující v šumavské Nové Peci byla po 25 letech nepoužívání obnovena pro přepravu kalamitního dřeva z Národního parku Šumava. Třeba někdy dojde i k obnově vlečky v Roztokách u Křivoklátku.

Martin Kubík



V současnosti nepoužívaná vlečka v žst. Roztoky u Křivoklátku, stav 12. 11.

## Správa železnic vydala listopadové číslo Moderní železnice

Titulní článek informuje o měření a zkušebních jízdách rychlostí 200 km/h v Ejpovickém tunelu. Správa železnic plánuje zvýšit rychlost až na 200 km/h na více než 200 km konvenčních tratí. V rozhovoru s oblastním ředitelem v Plzni Ing. Radkem Makovcem se pozornost věnuje nejen aktuálnímu dopadům pandemie koronaviru, ale především rozsáhlé modernizaci Plzeňského uzlu, jejíž čtvrtou stavbou je modernizace seřa-

dovací nádraží. V historickém okénku představuje ředitel Centra telematiky a diagnostiky Ing. Petr Mádlé muzejní expozici sdělovací a zabezpečovací techniky na stavědle 15 žst. Děčín hl. n. s tematickým zaměřením na vývoj železničního uzlu Děčín a elektrodynamickeho zabezpečovacího zařízení.

Měsíčník je ke stažení na [www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace](http://www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace). **—red—**

## Železniční stanice Mstětice projde v rámci optimalizace traťového úseku Čelákovice – Mstětice výraznou modernizací

V návaznosti na zmodernizovanou železniční stanici Čelákovice a probíhající modernizaci úseku Lysá nad Labem – Čelákovice připravuje Správa železnic, státní organizace, v rámci investičního plánu Ministerstva dopravy další liniovou stavbu „Optimalizace traťového úseku Čelákovice – Mstětice“ v délce 6,35 km. Stavba zůstává zčásti na stávajících pozemcích. V nové stopě povede přeložka Čelákovice (v délce cca 1,9 km), která je nově projektována v přímější stopě přes Záluží a přeložka Mstětice (v délce cca 1 km před žst. Mstětice), která je nově navržena mírnějším obloukem vlnou krajiny mimo stávající obvod dráhy. Na zbývajících úsecích se provede optimalizace, která bude zahrnovat kompletní obnovu železničního spodu a svršku a rekonstrukci inženýrských objektů.

Výraznou modernizaci projde stanice Mstětice. Modernizovaný úsek začíná již za stanicí Čelákovice, stávající kolejový svršek bude v celém úseku snesen, kolejové lože bude kompletně nahrazeno novým. V řešeném úseku je dále 6 železničních mostů, 9 železničních propustků a 1 podchod pro cestující. Dále je do této stavby zahrnut 1 nadjezd a 5 silničních mostů. V původním stavu zůstanou pouze objekty na stávající trati v místě přeložek, jedná se konkrétně o jeden propustek. V rámci stavby se mimo jiné vybudují nové přeložky silnic a zruší dva železniční přejezdy. Stávající výpravní budova ve stanici Mstětice bude stržena z důvodu kolize s novým uspořádáním staničního kolejíště. Nedaleko od ní se postaví nový objekt provozní budovy. Ta bude navržena v souladu s požadavky na umístění

zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, silnoproudé technologie, bude zde i sociální zařízení pro zaměstnance a veřejné WC. Stanice se doplní také novým osvětlením. V celém řešeném úseku bude instalováno nové traťové zabezpečovací zařízení – elektronický autoblok. Traťová rychlost se zvýší na 140 km/h pro klasické vlaky, respektive na 160 km/h pro vozy s naklápačím technologií.

Vzhledem k nutnosti zachovat maximálně možnou kapacitu dráhy dojde po dobu zhruba jednoho roku v mezistančním úseku ke zřízení provizorní odbočky Záluží. Ve stanici Mstětice bude dočasně nasazeno provizorní staniční zabezpečovací zařízení typu mobilní elektronické stavědlo do okamžiku, než bude nasazen definitivní autoblok v mezistančním úseku Čelákovice – Mstětice. Pro kontrolu volnosti kolejí budou v provizorním zabezpečovacím zařízení (staničním, traťovém i přejezdovém) použity počítače náprav. V kolejíště stanice Mstětice budou doplněny kolejivé obvody a počítače náprav. Provoz ve stanici Mstětice se po dokončení realizace projektu bude řídit z Centrálního dispečerského pracoviště Praha. Bude zde rovněž instalováno rozhlasové a informační zařízení s možností dálkového ovládní ze stanice Čelákovice a budoucího ovládní z dispečerského pracoviště v Praze. Instalaci nových technologických zařízení bude zvýšena bezpečnost železničního provozu. Pro bezbariérové užívání staveb bude respektováno nařízení o technických specifikacích týkajících se železničního systému EU pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. **Roman Štěrba**



Schéma přeložky dráhy v Čelákovících.

## Oběti fandovství

Naproti zadní bráně rekreačního střediska Prudká se u mostu přes vodní náhon pro papírnu krčí nenápadný pomníček. V některém směru chůze ho lze dokonce přehlédnout.

Letos tomu bude 20 let, co zde došlo k tragédii. Asi stěží by tohle místo poměrně daleko od železnice s ní někdo spojoval. Opak je pravdou, neboť souvislost se železnicí zde byla. Stalo se to tehdy při tradiční mikulášské jízdě parního vlaku do Nedvědice. Dva drážní fandové se vypravili si tento vlak po jeho cestě vyfotografovat, možná i natočit na video. Poslední snímky parního vlaku se jim podařilo pořídit při jeho odjezdu z Tišnova. Nepochybně netušili, že to jsou jejich poslední snímky nejen za ten den, ale i v jejich životě. Další snímky si chtěli pořídit s párou na kamenné podezdívce před tunelem v Prudké. Rozhodli se proto parní vlak předjet automobilem po silnici, po trase Štěpánovice, Borač, Doubravnik, Prudká. Zřejmě netušili, co to obnáší a že to stihnout bylo opravdu na hranici možností. Zradila je krátká silnička, odbočující ze silnice směrem k Prudké, jejíž údržba v zimě spíše nebyla, než byla. Touha po pěkných fotografiích je zřejmě popoháněla, a když viděli před sebou silničku téměř v rovině, asi nejeli zrovna pomalu.

snaze nepodařilo. Přivolání hasičů pak vytáhli automobil po střechu na silničku a zjistili, že oba byli poctivě připoutáni záchrannými pásy, do kterých se doslova zapletli, proto je nebylo možné vytáhnout oknem ven. Hasiči a zdravotníci se je pokoušeli ještě resuscitovat, ovšem již bezvysledně. Zbytečně tehdy vyhasly dva velmi mladé životy (21 a 23 let).

Nebyli to jediné oběti drážního fandovství. Železničáři, hlavně ti starší, nemají o drážních fandečích – fotografech, příliš dobré mínění. Často totiž neumí uvažovat rozumně a mnohdy pro pár obrázků riskují daleko více, než je třeba. Málokterý z nich totiž ví, že nestačí při pohybu v kolejíšti dávat pozor, ale především se musí umět v kolejíšti pohybovat a orientovat. A konec konců, nikdo z nich nemá v kolejíšti pro uspokojení své fotografické touhy co dělat. To platí i tehdy, když je to železničář při výkonu služby, se všemi zdravotními prohlídkami a zkouškami pro vstup do kolejíště. **Miroslav Vaněk, Brno**



Pomníček u Prudké.

## Vyšlo třetí číslo Vědeckotechnického sborníku Správy železnic

Třetí číslo Vědeckotechnického sborníku přináší příspěvky na téma Geografická metoda pro Automatické stavění vlakových cest, Souvislosti současných aktivit při řešení digitalizace stavební dokumentace s návrhem rozšíření normy IFC pro oblast železnic – IFC Rail a jeho vztah k metodice RTM, Monitorování drážní infrastruktury cenově dostupným data loggerem, Železniční laboratoře, zkoušebnictví a certifikace v Itálii, Lokomotivy se značkou ČKD, Elektrická osobní železniční doprava na tratích bez liniové elektrizace, Nová metodika zjišťování kapacity dráhy a Analýza měřicích systémů dopravních procesů. Vědeckotechnický sborník je k dispozici na webových adrese: <https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/vts> **—rš—**

## Moudrost pro tento den

„Miliony lidí touží po nesmrtnosti, a přitom nevědí, co mají dělat, když v neděli odpoledne přší.“

**Susan Ertz,**  
britská spisovatelka (1894 - 1985)

## 50 let od velké nehody u Tišnova

Letos je tomu 50 let od velké železniční nehody, která se stala 11. prosince 1970 na viaduktu u Řikonína. O této nehodě již bylo několikrát psáno v různých periodikách a knihách. Připomeňme si v krátkosti, co se tehdy vlastně stalo.

Od Vlkova k Řikonínu přijížděl nákladní vlak ESn 4094 s elektrickou lokomotivou S 499.015. Ten projel kolem tehdejší hlásky Nihov a vjel do oddílu touto hláskou obsluhovaného. Před stanicí Řikonín zastavil, přesně 316 metrů před návěstídem, zakazující mu další jízdu. Strojvedoucí tohoto vlaku byl pak obviňován, pro velkou vzdálenost zastavení před návěstídem, později byl od případné viny zcela osvobozen, neboť neporušil žádný předpis. V krátkém čase byl za tímto vlakem vypraven ze stanice Vlkov ELv 900 násled (samostatná lokomotiva od postroku S 489.041). Také tento lokomotivní vlak projel kolem hlásky Nihov a byl vpuštěn do oddílu obsazeného zmíněným nákladním vlakem. Vlivem prudkého najetí lokomotivu v nepřehledném úseku na poslední vagon nákladního vlaku ESn 4094, došlo k vykolejení několika nákladních vozů. Některé spadly dolů z viaduktu do potoka, několik jich zasahovalo do profilu sousední koleje. Po ní po chvíli projížděl od Řikonína rychlík R 57 Pannonia. Nákladní vozy v profilu druhé koleje, byly příčinou těžkého poškození lokomotivy S 499.017. První vagon řazený v rychlíku za lokomotivu byl vůz řady PKP Dhuzt (lůžkový). Jeho vozová skříň se oddělila od rámu vozu a spadla z viaduktu do potoka. Rám vagonu s podvozky byl popotážen asi o 25 metrů dále k Nihovu vykolejeným jedním podvozkem. Jako druhý byl v rychlíku řazen vůz ČSD Ba, který vykolejil na viaduktu, spadl na stráž a zůstal ležet na svahu, o 12 metrů níže vůči niveletě viaduktu. Byl převrácen podvozkový vzhůru a značně zdemolován. Jako třetí byl řazen vagon ČSD ABA, který vykolejil oběma podvozky a stál silně nakloněn na viaduktu. Jeho přední část byla značně poškozena.

Nehoda si vyžádala 31 usmrčených osob, z toho bylo 30 osob polské státní příslušnosti, dále 18 raněných. Tak jako u jiných nehod i zde bylo několik „kdyby“, která měla větší či menší vliv na průběh nehody. Po letech vznikají také různé jiné pohledy na celý nehodový děj. Rozepisovat se zde o tom z prostorových důvodů není možné. Nicméně poměrně rozsáhlé se tomuto tématu věnují ve své nové knize „Továrna Diana a historie trati Brno – Havlíčkův Brod“, která nedávno vyšla. **Miroslav Vaněk, Brno**

P. S. Knihu lze zatím najít pouze v knihkupectví v Tišnově na ulici Brněnské, nebo TIC Tišnova v muzeu v Tišnově. Nebo si ji lze objednat u nakladatelství Sursum Tišnov (mají stránky s podmínkami prodeje – zadat nakladatelství Sursum).

**Předplatné Obzor**  
tel. 737 275 079  
e-mail:  
[marie.bartova@osz.org](mailto:marie.bartova@osz.org)

## SPORT

### Železniční sport žije!

Na základě velmi pozitivních ohlasů první akce Sportujte sami s námi jsme se rozhodli podobným způsobem uspořádat další sportovní události. S virtuálním sportovním jsou pouze minimální zkušenosti, z kterých by se dalo čerpat, a tudíž hledáme způsoby, jak tyto akce pořádat. Případně si jako opravdoví pionýři, kteří zkoušejí prošlapat cestu a samozřejmě při tom dodržet všechny směrnice a opatření jak zaměstnavatelů, tak i vlády. V těchto těžkých časech vás chceme přivést na jiné myšlenky a motivovat k pohybu na čerstvém vzduchu a tím mimo jiné posilovat a zvyšovat odolnost organismu.

Většina sportovišť je nyní zavřená, možnost jak sportovat není mnoho. Každý podnět k fyzické činnosti je vítán, změřte proto na dálku síly s ostatními. Během listopadu zorganizujeme turnaj v online šachu, virtuální turnaj v discgolfu, a dokonce mezinárodní akci, které se virtuálně zúčastní sportovci z Rakouska a Belgie – hodinovku v běhu. Vaše výkony nejsou důležité, pohyb v podzemní přírodě je krásný. Z účastníků všech tří akcí bude

vylosován sportovec, který vyhraje víkendový pobyt v hotelu Ostrý v Železně Rudé pro dva. Uvedené akce jsou samozřejmě otevřené pro všechny železničáře a členy OSŽ. Kompletní propozice naleznete na <https://www.osz.org/index.php/propozice-sport> Sportujte sami s námi! **Ondřej Šmehlík,** vedoucí mezinárodní odd. OSŽ–Ú



Discgolf, ilustrační snímek mezinárodní 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), redaktori 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 SOFIPRI, 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. - Nevýžadané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**