

## Z aktuálních událostí

■ Dne 11. 11. 2020 se konala videokonference **Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s.**, na které PV OSŽ při ČD, a. s., projednal a vzal na vědomí organizační změny u RSM Praha, RSM Hradec Králové, OCÚ střed, OCÚ východ, OCÚ západ a OJCIT, s účinností k 1. 1. 2021, s následujícími požadavky: důsledné uplatnění všech ustanovení platné Podnikové kolektivní smlouvy ČD, a. s., ve prospěch dotčených zaměstnanců, projednání konkrétních dopadů (např. způsob ukončení pracovního poměru a návrhy na minimalizaci sociálních dopadů) s místně příslušnými odborovými organizacemi, aktivní a operativní přístup v nabídkách možného dalšího zaměstnání dotčených zaměstnanců. Z jednání dále vzešel požadavek, aby bylo zvaženo uzavření smlouvy o prodeji mezinárodních jízdních dokladů v některých pokladnách a pozastavení rozhodnutí do doby objektivního zhodnocení faktických dopadů tohoto kroku, který by znamenal snížení kvality dostupných služeb na přeprávkách a také ke snížení finančního ohodnocení dotčených zaměstnanců. Podnikový výbor se dále zabýval řešením nerealizovaných KOP a požádal zaměstnavatele o zaslání jednoznačných informací k situaci, kdy došlo k odřeknutí KOP, a dále ke způsobu řešení ještě nečerpaných KOP. PV upozornil vedení společnosti, že mu doposud nebyla dodána slíbená typová systémizace OCÚ a OCP a požádal, aby do doby ukončení celého procesu nebyly činěny žádné zásadní organizační změny. Plně znění usnesení Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., uveřejňujeme na webu OSŽ v sekci PV OSŽ při ČD.

■ Dne 12. 11., poprvé jednal **Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo** prostřednictvím videokonference v Microsoft Teams. Hlavním tématem při účasti zaměstnavatele v osobě ředitele odboru personálního Ing. Mojmíra Bakaláře byla racionalizace pracovních míst. Členové PV vyjádřili svůj nesouhlas s dalším propouštěním, a to především z důvodu budoucího možného vývoje obchodních příležitostí ČDC. Ukazuje se, že chybí nejen nákladní vozy a hnací vozidla, ale i personál. Toto PV vnímá jako ohrožení vytyčených cílů. Zazněla rovněž informace o naplňování projektu digitalizace opravárenství k budoucím požadavkům na evidenci a bezpečnost železničního provozu. Dále Podnikový výbor zvolil tým kolektivních vyjednavačů pro vyjednávání o podobě PKS 2021 – 2022 (návrh PV obdržel 20. listopadu na jednání odborových centrál a zaměstnavatele). Tým byl zvolen ve složení: Radek Nekola, Marta Urbančová, Blanka Lomnančíková, Petr Skrečka, Petr Doležal, Zdeněk Radkovič. V neposlední řadě byly schváleny dokumenty pro Podnikovou konferenci OSŽ ČD Cargo, která se bude konat 19. května 2021. Jde o počet delegátů na tuto konferenci, počet členů Podnikového výboru po volbách a rozdělení mandátů na VIII. sjezd OSŽ. Následovaly návrhy „volebního řádu a jednacího řádu“. PV se bude muset zamyslet i nad situací, kdy by nebylo možné volební konferenci uskutečnit prezenčně, ale přitom by bylo nutno zvolit jinou transparentní variantu.

■ Za účasti předsedy OSŽ Mgr. Martina Malého a zástupců zaměstnavatele pod vedením personálního ředitele Ing. Kouckého se konalo dne 19. 11. 2020 pravidelné jednání **Podnikového výboru (PV) OSŽ Správy železnic**. Vzhledem k současné epidemiologické situaci proběhlo jednání formou videokonference přes aplikaci MS Teams. Předseda PV Petr Štěpánek mimo jiné podrobně informoval o kolektivním vyjednávání PKS 2021, Katalogu zaměstnání SŽ, návrhu Pracovního řádu SŽ a o průběhu

dalších jednání k Rámcovým zásadám FKSP a zásadám C-FKSP.

Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý ve svém vystoupení podrobně informoval zejména o jednáních týkajících se režijních výhod a situaci v Jihomoravském kraji. Blíží informace na webu OSŽ (v sekci PV OSŽ Správy železnic).

Personální ředitel Ing. Koucký a Ing. Kohoutová informovali o implementaci Katalogu zaměstnání a dopracování metodického pokynu k zařazování výpravek do TS (dne 30. 11. 2020 byl kompletní Katalog zaměstnání zveřejněn).

Podnikový výbor schválil změnu zastoupení v PV za Stavební správu východ. Svě členství ukončil Mgr. Pavel Jašek a novým členem PV se stal Ing. Kazimír Horák.

Dále PV schválil plán zasedání PV OSŽ SŽ na rok 2021 a komisi pro OOPP ve složení M. Maincl, M. Paleček, D. Richter, F. Tomeš, J. Hlaváček, S. Hlouch, M. Kohoutová, J. Leština.

Dostatečný prostor byl vyčleněn také pro rozsáhlou diskusi ke všem tématům. Jednání formou videokonference určitě nenahradí osobní jednání, ale za současné situace je to jediná možnost, jak mezi sebou komunikovat.

■ **Kolektivní vyjednávání ve společnosti ČD Cargo zahájeno!** V pátek 20. 11. 2020 proběhla videokonference zástupců odborových centrál a vedení společnosti ČD Cargo, a. s. Odborovým organizacím byl předán návrh Podnikové kolektivní smlouvy (PKS) ČD Cargo 2021/2022 a návrhy změn souvisejících interních norem. V návrhu PKS jsou zapracovány především legislativní změny a další budou nejspíše následovat (tak, jak je bude postupně schvalovat Poslanecká sněmovna). Odborové centrály se sejdou 2. 12. ke zpracování společného protinávrhu a první jednání spolu s vedením ČD Cargo bude následně 10. 12. Vše komplikují vládní opatření, takže v tuto chvíli není jasné, zda bude možno vyjednat prezenčně, nebo prostřednictvím videokonferencí.

Informace o dalším průběhu najdete na twitterovém účtu ČD Cargo a na webu OSŽ, v sekci Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo.

■ V návaznosti na rozhodnutí vlády ČR o změně výše minimální mzdy předložil zaměstnavatel dne 20. 11. 2020 návrh 1. změny podnikové kolektivní smlouvy Správy železnic, s. o., na rok 2021. Po oboustranné diskusi došlo v pátek 27. 11. ke sjednání této 1. změny PKS, jejímž obsahem je navýšení tarifní mzdy u zaměstnanců zařazených do prvního tarifního stupně, navýšení odměny z dohod pracovníka dozoru a úprava sazby zvláštní odměny pro první tarifní stupeň. Zároveň došlo k finálnímu odsouhlasení Katalogu zaměstnání, pracovního řádu a směrnice SŽ č. 29. Nadále pokračuje jednání o zásadách FKSP.

■ Dne 1. 12. 2020 jednalo v Praze **Představenstvo OSŽ**. V rámci informací ze zásadních jednání uvedl I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD Vladislav Vokoun mimo jiné: „Prolonguje se do 12. prosince včetně, přestože stále není pozitivní posun v jednání s Jihomoravským krajem. Ale nemůžeme zastavit prolongaci kvůli jednomu kraji.“ Představenstvo OSŽ dále mimo jiné jednalo a schválilo dvě dávky z Podpůrného fondu OSŽ a čtyři žádosti o poskytnutí právní pomoci zastoupením v řízení před soudem. A také rozhodlo, že jednání Ústředí OSŽ proběhne 16. prosince 2020 formou videokonference.

Více v nové rubrice Z jednání OSŽ a v příštím čísle Obzoru. -red-

## „Příště z okýnka vyhod' svoji bábu, uklidí to po tobě“

Banners textem „Příště z okýnka vyhod' svoji bábu, uklidí to po tobě“, se nedávno objevil na mostě nad cyklostezkou 8248 poblíž železniční zastávky Kačice (trať 120). Text z pera neznámého autora zřejmě cílí na neukázněné cestující ve vlacích, jenže ti, při vši snaze, nemají šanci nápis na banneru z vlaku přečíst. Zřejmě jsme se proto na smysl banneru na obecní

úřadě v Kačici: „**Vyvěšený leták na mostě u cyklostezky je soukromá iniciativa, na co reaguje, opravdu netušíme,**“ odpověděla Petra Kvapilová, referentka obecního úřadu v Kačici. A ani Správa železnic nebyla sdílnější: „**Nepovolený banner na mostě bude odstraněn,**“ konstatovala Nela Friebová, tisková mluvčí Správy železnic. -mmč-



*Dozorčí rada ČD Cargo měla ve čtvrtek 3. 12. na programu návrh podnikatelského plánu na roky 2021/2022... Rámcově je návrh postaven na aktuální vývoji v českém průmyslu, řekl 1. 12. 2020 na jednání Představenstva OSŽ Radek Nekola, předseda PV OSŽ ČD Cargo. Cílem je kladná nula, ambice na investice jsou ještě o něco vyšší než letos,“ dodal. Ilustrační snímek Michael Mareš*

## Odbory se obávají mimo jiné o lidské životy a přetížený zdravotnický systém

Odbory, které zastupují lékaře a pracovníky ve zdravotnictví, žádají vládu, aby nyní neuvolňovala opatření zavedená kvůli epidemii koronaviru. V otevřeném dopise (ze dne 27. 11. 2020) adresovaném vládě odbory uvádějí obavu o lidské životy a neustále přetížený zdravotnický systém. „S velkými obavami sledujeme současné tendence vlády a jejich jednotlivých členů rozvolňovat a rušit současná opatření, a to bez odpovídajícího zlepšení situace, pouze pod tlakem ekonomických a lobbistických skupin. Dát populističtí přednost těmto zájmům před ochranou zdraví je pro nás nepřijatelné,“ píše se v dopise, který podepsali šéfi Lékařského odborového klubu MUDr. Martin Engel a předsedkyně Odborového svazu zdravotnictví a sociální péče Bc. Dagmar Žitňáková. Možnost poskytovat zdravotní péči nemocným s COVID-19 i ostatním pacientům závisí podle nich především na dostatku kvalifikovaného per-

sonálu: „A ten je nyní dlouhodobě přetěžovaný, často již na hranici fyzických a psychologických sil. Jejich vyčerpání populističtími nepodloženými rozvolňováními a vrácením 'do normálu' je hloupý a riskantní krok,“ dodávají. „Proto požadujeme, aby vláda svými kroky, včetně ekonomických, podpořila co nejširší testování všude tam, kde při práci hrozí šíření nákazy koronavirem, a to ve školství i ve firmách. Za testuhodné považujeme, že v některých nemocnicích nejsou z finančních důvodů testování všichni přijímaní pacienti, což bezprostředně ohrožuje zdraví a životy dalších pacientů i personálu.“ Odbory, které jsou součástí Asociace samostatných odborů, vyzývají ministra zdravotnictví Jana Blatného, aby řešil naléhavé problémy resortu, především finanční zajištění zdravotnických zařízení, a to vypracováním nové úhradové vyhlášky. „Zdurazňujeme, že jejich součástí musí být také

finanční ohodnocení práce zaměstnanců za zvládnutí podzimní části epidemie, která násobně předčí tu jarní. Připomínáme, že je ostudné, když zaměstnanci po nákaze v práci dostávají pouze 60% nemocenskou a musí se s ložitě a zdlouhavě domáhat uznání nemoc z povolání. Žádáme vládu o zodpovědný přístup k problému místo stávajícího populistického,“ stojí v dopise dále. „Ve skutečnosti tu proti sobě nestojí bud ochrana zdraví, nebo ochrana ekonomických zájmů. Ekonomika může fungovat jen tehdy, budou-li lidé zdraví. U zlomené nohy také není možné sundat dřív sádku, abychom potěšili rozložené a svým dočasným omezením otráveného pacienta. Ochrana systému zdravotnictví a jeho zaměstnance před možnou katastrofou,“ vyzývají závěrem Bc. Dagmar Žitňáková a MUDr. Martin Engel premiéra a ministry. Michael Mareš

### NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „Aplikace Moje OSŽ umožní rychlý a komfortní přenos aktuálních informací z dění v OSŽ a na železnici.“

Hovoříme s **Bc. MARTOU URBANCOVOU**, tajemnicí PV OSŽ ČD Cargo a členkou Dozorčí rady ČD Cargo

Zatímco České dráhy a Správa železnic již mají podepsané kolektivní smlouvy na příští rok, u společnosti ČD Cargo platí Podniková kolektivní smlouva (PKS) až do 31. března 2021. V těchto dnech se proto rozjiždí kolektivní vyjednávání o podobě PKS na rok 2021/2022. V jakém je v současné době stadiu?

20. listopadu se uskutečnilo jednání odborových centrál a vedení společnosti ČD Cargo, které proběhlo formou videokonference. Na tomto jednání byl odborovým centrálám předán návrh PKS a souvisejících interních norem v elektronické podobě, který nyní bude z jejich strany připomínkovan. 2. prosince (po uzavření tohoto čísla, pozn. red.) se sejdou kolektivní vyjednavači za jednotlivé OC, aby zpracovali společný protinávrh. První jednání k návrhu PKS ČDC 2021/2022 spolu se zástupci vedení společnosti se uskuteční 10. prosince. Za OSŽ byl zvolen vyjednávající tým ve složení Radek Nekola, Marta Urbančová, Blanka Lomnančíková, Petr Skrečka, Petr Doležal a Zdeněk Radkovič.

**O co bude v PKS OSŽ zejména usilovat a jak se na vyjednávání odráží současná nepříznivá epidemiologická situace?**

Jako zástupci OSŽ neočekáváme žádné zásadní změny v textové části PKS, ale určité dojde k legislativním úpravám. Samozřejmě jednáme v prvé řadě o navýšení tarifních mezd jako vždy, to snad ani jinak nejde a nejnak tomu bude i letos. Ovšem tentokrát to bude o něco těžší, protože ekonomická krize dopadla i na nákladní železniční dopravu. A to v plném rozsahu. Celý tento rok byl totiž velice těžký a zvláštní. Od jara se postupně snižují výkony a tržby ČDC, celá ekonomika dostala silný zásah. Prakticky půl

roku jsme jako členové Dozorčí rady slyšeli jen špatné zprávy. Navíc nebylo možné jednat osobně, ale vše probíhalo formou videokonferencí nebo per rollam. Podobně tomu bylo i u jednání Podnikového výboru, v jarní vlně Covidu jsme se neviděli prakticky vůbec a všem sociální kontakt chyběl. Teď jsme se sešli sice jen virtuálně přes kamery notebooků, ale i tak to je hned veselejší. Takže i po několikaleté odborářské práci se pořád musíme učit nové věci a přizpůsobovat se novým možnostem.

**Jaká je situace ohledně snižování počtu zaměstnanců – koho se bude týkat? Nechýbí v současné době provozní pracovníci (posunovači, vozništní) na seřadovacích náběžkách?**

V současné době probíhá proces racionalizace pracovních míst, přehodnocují se služby jednotlivých vleček, jejich četnost a ekonomická výhodnost. Dále se budou slučovat některá provozní pracoviště, a i zde bude vygenerovaná nadbytečnost. Provozní zaměstnanci zajiště chybí, ale není to plošné, jde spíše o jednotlivé regiony. Bohužel nám i zaměstnanci sami odcházejí (nejen ke konkurenci, ale i k ostatním zaměstnavatelům na železnici). ČD Cargo má ambice v příštím roce tržby a výkony vrátit k normálu, ale já se obávám, aby ještě bylo s kým. To znamená, abychom měli odpovídající počet provozních zaměstnanců. Při jednání PV OSŽ ČD Cargo s ředitelem personálního odboru Mojmirém Bakalářem jsme vyjádřili svůj nesouhlas s dalším propouštěním, a to především z důvodu budoucího možného vývoje obchodních příležitostí ČDC. Ukazuje se, že chybí nejen nákladní vozy a hnací vozidla, ale i personál. Toto vnímáme jako ohrožení vytyčených cílů.



Již téměř rok trvající koronavirová epidemie způsobila u všech podniků, ČD Cargo nevyjímaje, značný propad provozních tržeb. Jak se to konkrétně u nákladní přepravy projevuje?

V současné době se propad tržeb jen pozvolna zastavuje, ale na konci roku rozhodně stále ještě bude trvat. Snížení tržeb, ke kterému začalo docházet při jarním zastavení celé ekonomiky z důvodu COVID-19, tak toto se již dohnat nepodaří. Lepší proti plánu i v meziročním srovnání byly především přepravy automotive a stavebnin, téměř na plánované úrovni byly v září přepravy chemie a potravin. Pozitivně lze hodnotit také výkony rakouské a německé pobočky. Pokračuje naopak negativní vývoj v komoditách hnědé a černé uhlí, železo a kombinovaná doprava.

(Pokračování na str. 2)

# „Aplikace Moje OSŽ umožní rychlý a komfortní přenos aktuálních informací z dění v OSŽ a na železnici.“

(Pokračování ze str. 1)

Náročné podmínky vyžadují zvýšené úsilí ze strany všech zaměstnanců ČD Cargo. Jsou z vašeho pohledu provozní zaměstnanci za tuto práci dostatečně ocenění a v případě mimořádnosti i odměnění či pochválení?

Náš svaz zastupuje jak provozní zaměstnance, tak i zaměstnance THP. A jako odborářka budu vždy tvrdit, že zaměstnanci nejsou dostatečně ocenění a odměnění. Je celkem zvláštní, že zaměstnance pochválí spíše top management, než aby tak učinil střední článek řízení. Ti bohužel veškerou práci a snahu berou jako samozřejmost.

Za podpory vedení ČD Cargo byla nedávno založena nadace Železnice srdcem. Jaký je její hlavní smysl a jak se na jejím vzniku podílelo OSŽ?

Již před několika lety jsme se snažili prosadit myšlenku na zřízení fondu, ze kterého by bylo možno vyplácet finanční dávky zaměstnancům, kterých se dotkla mimořádná událost a na jejichž podporu pak byly vypisovány mediálně sledované sbírky. Takové sbírky samozřejmě přinesou potřebné finance, ale jejich medializace přitom někdy může negativně zasáhnout do života nejen toho postiženého, ale i celé jeho rodiny. Takže jsme velice rádi, že z iniciativy ČD Cargo vznikla nadace Železnice srdcem a že začíná fungovat. Jako zástupci OSŽ máme možnost upozornit na ty, kteří by pomocí potřebovali, a již se tak také stalo. Kromě podpory, vyplacené v létě obětím nehody u Perninku a u Českého Brodu, byla následně z fon-

du této nadace vyplacena dávka dalším šesti zaměstnancům. Zástupci odborových organizací a zaměstnavatel se dále dohodli, že fond této nadace bude pravidelně doplňován z prostředků Sociálního fondu a hledány budou další zdroje.

Již téměř rok se pracuje na aplikaci Moje OSŽ, která by měla přispět k lepší informovanosti členů OSŽ, a nad níž máte záštitu. K čemu bude tato aplikace konkrétně sloužit?

Aplikace se vyvíjí pro systémy iOS a android. Její první fáze bude ve zjednodušeném modu, tzn., že půjde především o rychlý a komfortní přenos aktuálních informací z dění v OSŽ a na železnici. Dále zde bude formou notifikace upozorňováno na všechny nové články a příspěvky na webu OSŽ, přičemž bude možné si zvolit, jaké články a sekce chce odebírat – co mě zajímá. Jednou z nejdůležitějších funkcí bude tlačítko SOS, které bude vytáčet přímo krizovou linku OSŽ. Nebude chybět ani adresář všech základních organizací, kontakty na vedení OSŽ a fungovat bude i zpětná vazba „kontaktujte nás“. Uživateli uvidí kalendář akcí (jednání Ústředí, Představenstva, všech podnikových výborů), nabídku rekreačních zařízení OSŽ a pojištění pro naše členy. Postupně budeme přidávat další funkce, jako přehled dokumentů OSŽ včetně právní poradny. Finální verze aplikace by měla umožnit také registraci nových a stávajících členů a snad i průkaz OSŽ v elektronické podobě.

Děkuji za odpovědi

Miroslav Čáslavský



Během patnácti měsíců, od května 2017 do srpna 2018, došlo k opravě pláště a střechy budovy nádraží v Neratovicích. V rámci této investiční akce byla vyměněna okna a dveře, objekt byl odvlhčen a sanován a upraven byl přednádražní prostor. Nádraží také získalo nové mobiliář.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Neratovice

Železniční trať Čelákovice–Neratovice vznikla na základě nového zákona o lokálních drahách, který zjednodušil a zrychlil jejich budování. Úsek z Čelákovic do Brandýsa nad Labem byl zprovozněn v roce 1883, zbylá část tratě do Neratovic pak v roce 1899. Mezi zastávkou Brandýs nad Labem–Zápská (dříve Brandýs nad Labem staré nádraží) a zst. Brandýs nad Labem je proto změna staničení (7,534 km/0,000 km), první otevřený úsek je dlouhý 7,534 km, druhý 15,215 km.

Do železniční stanice Neratovice, která byla na trase Turnovsko–kralupsko–pražské dráhy otevřena již v roce 1865, je trať z Čelákovic zaústěna úvratí. Rarita to bezesporu je, protože trať zaústěnou úvratí do stanice moc není, ale nějaké jsou, jako například v Kutné Hoře hl. n.

Lokálka z Neratovic byla prvotně navržena jako vlečka do cukrovaru v Kostelci nad Labem, takže tehdy nikomu nevadilo, že se bude na zhlaví posunovat.

Výhybky v úvratové cestě jsou dnes ovládnuty s pomocí elektromotorických přestavníků (výhybky č. 31 a 106) a ručně (výměnovými zámkami) výhybky č. 104 ze stavědla č. 2 na vřetatském zhlaví. „Co se týče výhybek ve vlakové cestě v Neratovicích, ta končí a začíná před stavědlem č. 2 na koleji 6a u výhybky 104, která se přestavuje ručně,“ popsal stavění vlakové cesty neratovická výpravčí s poznámkou, že pravidelné osobní vlaky do stanice zajíždějí na kusou 6. kolej. „Pouze při přestavování do stanice, tedy na koleje číslo 2, 1, 3, 5 a dále, se nejprve posunuje z koleje 6a směrem k Vřetatům (na most) a pak přes zmíněné výhybky s elektromotorickými přestavivky do stanice,“ dodala s tím, že při jízdě z Brandýsa nad Labem se jízda vlaku zabezpečuje v Neratovicích obsluhou bloku (elektromechanicky, s pomocí řídicího a stavědlového přístroje), při jízdě

z Neratovic je zavedeno telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty. „Výpravčí na návěstidle Sc6 rozsvítí návěst dovolující jízdu a následně vlak vypraví zařízením TRS.“ Dojeme, že železniční stanice Neratovice má rozsáhlé kolejiště navazující na předávací kolejiště společnosti Spolana.

Celá trať z Čelákovice do Neratovic je zejména u přehlídkou architektury druhého poloviny 19. století. Za zmínku stojí například neobsazená zastávka a bývalé nákladíště Polerady nad Labem, odkud vychází vlečka do skladového areálu bývalé firmy Polora (později sklad bílé techniky Gorenje). Kromě zachovalé budovy nádraží zde byl ještě donedávna chátrající opuštěný domek pro zaměstnance dráhy. To sousední Jiřice, dříve stanice, dnes neobsazená zastávka, takové štěstí neměly. Odbočovala zde již z větší části snesená vlečka do cukrovaru v Kostelci („Schleppbahn von der Station Neratovic der k. k. privat zur Zuckerfabrik D. Bloch bei Elbekosteel“), což byl svého času jeden z největších cukrovarů v Čechách.

V roce 1999 bylo celé kolejiště stanice vytrháno, zchátralá budova bývalého nádraží byla v roce 2016 zbourána a nahrazena typizovaným přírůstkem. Z důvodu opravných prací proběhla na trati od 19. 10. do 29. 11. 2020 výluka, rozdělená na několik etap. „Během výluk dojde k čištění kolejového lože, výměně pražců a kolejnic, zřízení bezstykové koleje a podbití. Kolem trati se provádí úprava drážních příkopů a banketů. Oprava se týká také přejezdových konstrukcí na šesti přejezdech a nástupišti na zastávkách Čelákovice zastávka a Brandýs nad Labem zastávka. Kromě traťového úseku se opravy dočká po stránce železničního svršku i stanice Brandýs nad Labem,“ dodala mluvčí Správy železnic Nela Friebová.

Michael Mareš

## VŠIMLI JSME SI

● **HNUTÍ DUHA** Jeseníky požádalo ministerstvo dopravy o převod nádraží Dětrichov nad Bystřicí do vlastnictví tohoto hnutí. Současně požádalo ministerstvo o dotaci pět milionů korun, které hnutí chtělo využít na záchranu nádraží, které Správa železnic začíná likvidovat. „Společně s místními občany současnou budovu přebudujeme na jiné účely (turistická základna, sportovní činnost, výstavy a koncerty apod.),“ píše se v dopise ministerstvu. Tímto postupem by se podle hnutí DUHA zachránila architektonicky cenná nádražní budova a z rozpočtu ministerstva dopravy by se ušetřily miliony korun za chytanou demolicí. Správa železnic však tuto žádost odmítla s tím, že byla podána pozdě. Stavbu tak čeká demolice za 6,2 milionu Kč.



● **SPOLEČNOST ČD CARGO** na přepravu energetického vápence pro elektrárny Skupiny ČEZ používá speciální nástavby RockTainer ORE. Přepravy převedené do techniky InnoFreight na InnoWaggonech probíhají v úzké spolupráci dopravců ČD Cargo a SD–KD. Výhodou je, že na jednom vagonu jsou přepravovány dva kontejnery. Jedná se o osminápravový osmdesátistopy vůz (délka přes nárazníky je 26,7 metru) se speciální nástavbou. Na snímku jsou odstavené vozy společnosti ČD Cargo v Hostvici, odkud po spojení s další soupravou z Lomů Mořina pokračuje ucelený vlak do Března u Chomutova.



● **ABSURDITA** protihlukových zdí se objevila v plné nahotě v zastávce Praskolesy na trati Praha–Plzeň (na snímku Martina Kubíka). Původní budova zastávky a její starožitnická architektura zcela zanikla za barierou betonové doby 21. století. V budově zastávky byla kdysi útulná vytápěná čekárna, v blízkosti bylo hradlo Praskolesy, zrušené v roce 1987 při změně zabezpečovacího zařízení a elektrizaci (od 5. 6. 1987) tratě Beroun–Plzeň hl. n. (tehdy Gottwaldovo nádraží). Někteří tehdy nejmladší hradlaři jsou ještě v činné službě v jiných postech dosud.

● **V SOUČASNÉ DOBĚ** probíhá kompletní rekonstrukce žst. Krupka–Bohosudov (započatá v létě letošního roku), spočívající v redukci a rekonstrukci kolejiště, instalaci nového trakčního vedení, osvětlení, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení třetí kategorie a návazných technologií, či výstavbě bezbariérového přístupu na nové vzniklé nástupiště o délce 120 m u železničního přejezdu v ulici Pod dolní drahou. Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava a jeho součástí je též optimalizace mezistančního úseku Chabařovice – Bohosudov (zde bude aktivován automatický blok bez oddílových návěstidel) a první traťové koleje mezi Bohosudovem a Teplicemi v Čechách, jež bude směrově a výškově srovnána s druhou kolejí. Tato investiční akce, jejímž zhotovitelem je sdružení firem Chládek a Tintěra, AŽD Praha a Elektrizace železnic, zlepšit parametry stanice a v neposlední řadě zajistí bezpečný pohyb zdejších cestujících díky peronizaci.

## Nová rubrika na webu osz.org: Z jednání OSŽ

V úterý 17. listopadu 2020, na státní svátek, jsme na www.osz.org spustili novou rubriku „Z jednání OSŽ“, v níž chceme komplexně a přehledně informovat o aktuálních jednáních, které OSŽ vede na všech úrovních. Zpravodajství–On line OSŽ je tak bohatší o jednu pravidelnou rubriku.

Z důvodu větší přehlednosti jsme zrušili málo využívanou rubriku „Pozvánky“, pozvánky nyní naleznete v „Informacích“.

Doufáme, že provedené změny přijmete s pochopením a že přispějete k atraktivnější zpravodajství o dění v OSŽ.

Michael Mareš

## PŘEDSTAVUJEME

**Monika Časarová:**  
„Pokud někdo může říct, že je na dráze od píky, pak já od smetáku!“

Monika Časarová byla aktivní předsedkyní ZO, která pravidelně sledovala webovou stránku OSŽ. Když pak jednoho dne v sekci BOZP našla informaci o volné pracovní na pozici svazového inspektora pro Kraj Vysočina a Jihozápadní kraj, nezaváhala ani na minutu a přihlásila se. „Podmínky výběrového řízení jsem splňovala, problematika BOZP mě zajímala, tak jsem o této možnosti začala hned reálně uvažovat,“ vzpomíná. Navíc se Ing. Eliškou Čiháčkovou, která se k 31. 8. 2020 rozhodla odejít, osobně znala. „Eliška mně přiblížila vše, co práce svazového inspektora obnáší, a shodly jsme se, že pokud mě problematika BOZP zajímá, tak se mám do výběrového řízení přihlásit,“ vyprávje si.



Na železnici pracuje Monika Časarová od roku 1991: „Protože mi v době po vyučení nebylo ještě 18 let a na pracovní pozici osobní pokladní, o kterou jsem měla zájem, mě nebylo možné z důvodu věkové hranice zaměstnat, začala jsem pracovat jako uklízečka. Pokud někdo může říct, že je na dráze zaměstnán od píky, tak já mohu s úsměvem říct, že od smetáku. Do osobní pokladny v Havlíčkově Brodu jsem nastoupila až na jaře 1992 a na tuto dobu vzpomínám moc ráda,“ dodává s tím, že nejvíce na Janu Kuffovou, u které byla v závěru a která ji naučila všechny praktické dovednosti. „Mimořádně jsem se v pokladně pracuje dodnes.“

Po mateřské dovolené byla Monika Časarová zaměstnána od roku 2001 jako skladník přepravy, od roku 2003 pak na nákladním tranzitu jako tranzitní přípravník a později založená dočasně společností Českých drah, ČD Cargo. „V té

době jsem si doplnila vzdělání maturitou. Vystudovala jsem formou dálkového studia střední školu se strojnickým zaměřením, obor provozní technika. V turnuse jsem pracovala s báječnou kolegyní Janou Brothánkovou, se kterou jsem si „sedly“ jak po pracovní stránce, tak i po stránce lidské,“ vypráví dále.

V roce 2013 z důvodu nadbytečnosti byla ze zaměstnání propuštěna, dva roky byla tzv. „v civilu“ a na dráhu se vrátila v roce 2016 k ZAP Praha, RP Brno, na pozici vlakvedoucí osobních vlaků.

Členkou ZO OSŽ ŽST Havlíčkův Brod se stala v roce 2016 (v letech 1993 až 2013 byla řadovou členkou OSŽ), jako předsedkyně ZO pak působilá od roku 2018. „Když jsem úspěšně prošla výběrovým řízením na svazového inspektora BOZP, bylo potřeba v ZO najít nového předsedu; novou předsedkyní byla k 1. 9. 2020 zvolena Dana Hejkalová, osobní pokladní z Havlíčkova Brodu. Známe se osobně mnoho let a myslím si, že je to dobrá volba.“

Monika Časarová rezignovala 31. 8. 2020 na funkci předsedkyně ZO OSŽ a začala se plně věnovat novému zaměstnání. „S problematikou BOZP jsem se jako zaměstnanec setkávala celý svůj profesní život. V roce 2018 jsem absolvovala kurz inspektora BOZP, vedený lektory oddělení BOZP–ústředí OSŽ v Prudké u Tišnova a v roce 2019 pak i pokračovací kurz v Kofenově,“ říká dále s tím, že v prvním zmiňovaném kurzu se dozvěděla vše o problematice BOZP v základních souvislostech s platnou legislativou, o kterou se BOZP opírá, a své znalosti si pak prohloubila v pokračovacím kurzu. „V té době mě upřímně vůbec nenapadlo, že bych mohla být s lektory v budoucnu kolegyně a že se stanu součástí týmu oddělení BOZP–ústředí,“ dodává s úsměvem.

V současné době jsou pro ni prioritou zkoušky z odborné způsobilosti k zajišťování úkolů v prevenci rizik v oblasti BOZP, skládající se z písemného testu, ústní části a obhajoby písemné práce. Jejím stálým servisním pracovištěm je kancelář v Brně, na adrese žst. Brno–Slatina, Drážní 4, 627 00 Brno–Slatina, servisním dnem pak pondělí od 7 do 15 hodin (vždy po předchozí telefonické domluvě: 972 628 433, mobil 737 275 081, e-mail: monika.casarova@osz.org). „A dále jsem také k zastížení v Havlíčkově Brodu na adrese Havlířská 724, v administrativních prostorách ČD Cargo, a. s. Servisním dnem na tomto pracovišti je pátek od 7 do 15 hodin, vždy po předchozí telefonické domluvě,“ uzavírá.

Michael Mareš, snímek archiv redakce



Výhybky v úvratové cestě jsou dnes ovládnuty s pomocí elektromotorických přestavníků a ručně (výhybky č. 104) ze stavědla č. 2 na vřetatském zhlaví.

## ZE SVĚTA

### Miliardový balíček pro rakouskou železnici

Podle ministerstva pro ochranu klimatu rozhodla rakouská rada ministrů o „největším železničním balíčku všech dob“. Nový rámcový plán Rakouských spolkových drah (ÖBB) předpokládá v příštích šesti letech investovat 17,5 miliardy eur do rozšíření a modernizace železniční infrastruktury. Od roku 2021 do roku 2026 bude tato částka plynout do sítě ÖBB. Další 500 kilometrů železničních tratí má být elektrizováno do roku 2030. Tam, kde je elektrizace technicky neproveditelná nebo neekonomická, by mělo být dosaženo cíle úplné elektrizace železniční dopravy pomocí vozidel s alternativními technologiemi pohonu, tj. vodíkem nebo bateriemi. Cílem je dosáhnout úplné elektrizace všech vnitrostátních železničních tratí do roku 2035. Podle plánu pak bude železniční doprava na síti ÖBB zcela CO<sub>2</sub> neutrální.

V současné době je 90 % provozu na síti ÖBB elektrizováno. „Více než 17 miliard eur na železniční projekty v celé zemi je oznámením v boji proti klimatické krizi,“ uvedla o projektu ministryně pro ochranu klimatu Leonore Gewessler.

S novými miliardami začíná další fáze výstavby nákladních centra Videař jih. V budou-

nu by mělo mít ještě větší kapacitu a do roku 2023 zde bude investováno 20 milionů eur. Terminál Wörgl a seřadovací nádraží Wels a Linz Stadthafen obdrží v příštích několika letech přibližně 40 milionů eur. Seřadovací nádraží v Grazu dostane 28 milionů eur. Villach do roku 2028 obdrží nejvíce finančních prostředků ze všech nákladních center a to 99 mil. eur. Z Transportweb, 23. 10. 2020, zpracoval–sh–

### Dálková osobní doprava v Německu se v první polovině roku zcela propadla

Covid–19 a důsledky omezení v první polovině roku významně zpomalily dálkovou autobusovou a vlakovou dopravu. Objem cestujících v Německu činil o 45 mil. cestujících méně, což je o 46 % méně než ve stejném období loňského roku, jak oznámil Spolkový statistický úřad. Počet cestujících v dálkové železniční dopravě poklesl o 43 % a v pravidelné dálkové autobusové dopravě až o 67 %.

Rozhodujícím faktorem pro vývoj bylo zejména II. čtvrtletí, kdy došlo k tzv. lockdownu.

Z Handelsblatt, 28. 10. 2020, zpracoval–sh–

### Obzor č. 49 - 4. 12. 1995

Na rozdíl od dřívějších čísel byl Obzor č. 49 na novinky poměrně chudý. Na Českých drahách v té době probíhalo kolektivní vyjednávání, podle článku na první straně Obzoru poměrně úspěšně (vedení ČD akceptovalo většinu návrhů odborových centrál).

Dále zde najdeme informaci o zasedání Správní rady ČD, která jednala mimo jiné o struktuře vrcholového řízení Českých drah, či o článku o problematice železniční zdravotní pojistovny Grál, která tehdy ještě neměla vládou schválený pojistný plán.

Nenapádná informace na str. 2 uvádí, že tripartita dne 27. 11. 1995 projednala zásady transformačního projektu Českých drah a bylo rozhodnuto o vzniku dvou poradních skupin (zaměstnavatelé, zaměstnanci), které budou působit jako poradní skupiny ministra dopravy Vladimíra Budinského při přípravě transformačního projektu Českých drah.

### Obzor č. 50 - 11. 12. 1995

V obsáhlém zpravodajství na 1. straně najdeme mimo jiné informaci o tom, že Rada dopravy, což byl poradní orgán ministra dopravy, v níž měli své zastoupení i odbory, se snaží vypracovat zásady státní dopravní politiky. „Jestliže nemám jasnou a adresnou dopravní politiku,

tak nemohu mluvit o transformaci. Není možné tedy napřed transformovat a na to pak pasovat dopravní politiku,“ řekl k požadavku na vytvoření dopravní politiky Jiří Kratochvíl, místopředseda OSŽ.

V odstavci věnovaném zasedání Správní rady Českých drah se dočteme mimo jiné, že Správní rada přijala podnikatelský záměr na provozování regionálních tratí. Podle něj měl Drážní úřad vydat v následujícím roce (1996) 128 licencí k provozování dopravy na regionálních tratích.

Obsáhlý článek uvnitř listu je věnován zkušenostem z privatizace železnic ve Velké Británii, jak je zaznamenali tajemníci OSŽ v Londýně na konzultacích s britskými dopravními odbory v listopadu 1995. Podle informace britských odborářů došlo v důsledku privatizace k rozdělení železnic do mnoha společností, ke zhoršení zastupování pracujících, k odlišení zákazníků v důsledku zhoršení kvality služeb, k přechodu dopravy na individuální a tím ke zvýšení ekologických problémů, a také k potřebě vyšší celkové dotace do železniční dopravy. „Přes značné problémy britských odborů včetně železničnických je potřeba konstatovat, že se dokáží dohodnout na společném vystupování směrem k zaměstnavateli a teprve potom jednat,“ uvedli v závěru autoři článku.

## Společnost CZ LOKO se rozhodla rozšířit svoji nabídku o krátkodobé pronájem lokomotiv

Společnost CZ LOKO, která je známá především jako významný výrobce dieselelektrických lokomotiv a speciálních hnacích vozidel, nabízí i řadu doplňkových služeb – od zajištění kompletního servisu vozidla a lokomotivního parku až po jeho financování. Letos se společnost rozhodla vstoupit i na pole krátkodobých pronájmů lokomotiv. Služba, poskytovaná již dříve provozovanou půjčovnou EasyRent, se jmenuje EffiRent. V pilotní fázi je pro tento účel k dispozici moderní dvousystémová (3 kV DC a 25 kV AC) elektrická lokomotiva typu EffiLiner 3000 (původní belgická řada Class 12, nově řada 365), která je schválena pro nákladní vozbu v České republice, na Slovensku a v Maďarsku. „Často se

u zákazníků setkáváme s požadavkem, že si potřebují rychle půjčit lokomotivu na jeden nebo dva dny, a právě pro ně je tato flexibilní služba určena,“ uvedl Jan Kutálek, obchodní ředitel společnosti CZ LOKO s tím, že díky ní mají dopravci možnost pružněji reagovat na nárazové navýšení přepravních výkonů a zároveň si vyzkoušet přínosy moderní elektrické lokomotivy na konkrétním výkonu.

V pilotní fázi byla pro tento účel vyčleněna lokomotiva typu EffiLiner 3000 – 365.008. Jde o stroj, zařazený do provozu v závěru června 2020. Od poloviny srpna je tato lokomotiva

pronajímána českořeberské společnosti Východní dráha, která jí dále nabízí zajištění trakce libovolným zájemcům. Základní hodinová sazba pronájmu začíná na 70 euro (přibližně 1850 Kč), přesná částka závisí na objemu poskytovaných služeb. Lokomotivu si lze objednat se strojevoducím proškoleným na tuto řadu. V současnosti je lokomotiva řady 365 v provozu celkem 8, z toho pět je k dispozici u půjčovny EasyRent. Letos plánuje CZ LOKO z důvodu výrobních kapacit ukončit modernizaci těchto lokomotiv, budet tak modernizováno pouze 9 strojů z plánovaných 12.

Michael Mareš s využitím tiskové zprávy spol. CZ LOKO



Lokomotiva typu EffiLiner 3000 – 365.008 je pronajímána českořeberské společnosti Východní dráha, která jí dále nabízí zajištění trakce libovolným zájemcům.

## PORADNA BOZP

### Ono se to

Zkuste hádat... díváte se na japonský výraz pro nezbedné dítě, čínský pro osvětlované pole, nebo na výraz ryze český, který popisuje způsob odstraňování problémů a závad všeobecně? Předpokládám, že jste uhodli, protože tenhle roky ověřeny, leč většinou nefunkční postup často používáme všichni, bez rozdílu postavění, pohlaví a věku. Já se už pár let doma pokouším alespoň o jeho malou inovaci a celý proces jsem pokusně rozčlenil do několika vývojových fází. Ono se to jsem nahradila třístupňovým řízením, složeným z mělo by se – mohli bychom – udělej/udělám to. Přiznávám, že to ještě má své mouchy, ale pokračuji. Tím vším chci říct, že naprosto chápu, že se věci mnohdy nehýbou nijak překotně, ale na druhé straně mi dovoľte připomenout, že zaměstnavatel, vedoucí zaměstnanec i my, kteří jimi nejsme, máme své konkrétní povinnosti, které nám stanovuje zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění.

V případě, že se jedná o závary v oblasti BOZP, na které je systém ono se to nejčastěji aplikován, pro nás zaměstnance je celá věc relativně jednoduchá. Naše povinnosti jsou dány § 106 odst. 4 f), kde je mj. psáno, že zaměstnanec má za povinnost oznámit svému nadřízenému vedoucímu zaměstnanci nedostatky a závary na pracovišti, které ohrožují nebo by bezprostředně a závažným způsobem mohly ohrozit bezpečnost nebo zdraví zaměstnanců při práci, mj. závary nebo poruchy technických zařízení a ochranných systémů určených k jejich zamezení. Závadu můžeme zjistit např. vizuální kontrolou už při vstupu na pracoviště, před vlastním započetím práce nebo nestandardním chováním zařízení při jeho používání, které je definováno nařízením vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí. § 2 a), jako činnost spojená zejména se spouštěním, zastavováním, dopravou, opravou, seřizováním, manipulací, úpravou, údržbou a čištěním po celou dobu jeho provozu. Převáděno do češtiny

– když závadu objevíme, musíme celou věc neprodleně ohlásit nadřízenému zaměstnanci, ale nesmíme také zapomenout i na souběžnou ochranu (informování) ostatních zaměstnanců – vždy je nutné zamezit možnému vzniku pracovního úrazu a jiným škodám (na majetku a zdraví).

Zaměstnavatel a vedoucí zaměstnanec, to už je jiná liga. Kdybych měla vypsat všechny jejich povinnosti na poli BOZP, které mají uložené zákoníkem práce a další platnou legislativou, nestačil by mi celý Obzor a možná by vyšlo i na další čísla. Kdo je náš zaměstnavatel, zajisté víme. Ale jak poznáme vedoucího zaměstnance? Dle § 11 výše uvedeného zákona jsou jimi ti, kteří jsou na jednotlivých stupních řízení oprávněni stanovovat a ukládat podřízeným zaměstnancům pracovní úkoly, organizovat, řídit a kontrolovat jejich práci a dávat jim k tomu účelu závazné pokyny. Když se ještě blíže podíváme na § 302, mj. se dočteme, že mezi jejich další povinnosti také patří vytvářet příznivé pracovní podmínky a zajišťovat bezpečnost a ochranu zdraví při práci a zabezpečovat dozorování právnických a vnitřních předpisů (odst. c, odst. f). Pokud tedy není jakákoliv odpovědnost jednoznačně stanovena (a my jsme svoji splnili), za vše odpovídá zaměstnavatel a vedoucí zaměstnanec. Z toho vyplývá jediné. Řešení problémů systémem ono se to je nejen nefunkční, ale z hlediska legislativy dokonce neproveditelné a nepřijatelné!

Tímhle malinko složitějším způsobem se vám snažím vysvětlit, proč magické zaříkadlo ono se to nikdy nefunguje. Neobsahuje totiž ani řešení, ani závazný pokyn, ani jasně stanovení odpovědnosti. Není v něm nic o práci ZO OSŽ, inspektorů BOZP a SIBP, ani o povinnostech běžných zaměstnanců. Může to být i japonský nebo čínský výraz pro cokoli na světě. Je to zkrátka slovíčko, které na žádném pracovišti nemá co dělat, a proto bychom ho měli ze slovníku společně a navždy vyškrtnout.

Dana Žaková, svazová inspektorka BOZP

## Jízdní výhody pro rok 2021

Zaměstnanecké jízdní výhody (lidově „režijní výhody“) jsou jedním z mediálně kontroverzních benefitů, který České dráhy (ČD) poskytují svým zaměstnancům a jejich rodinným příslušníkům, včetně důchodců, jakož i některým dalším „spřízněným“ složkám, jako je Správa železnic (SZ), ČD Cargo (ČDC) atd. Nechci se dnes zabývat „závistí“ některých obyvatel ČR při jejich občanské medializaci, či porovnávání tohoto benefitu s benefity v jiných podnicích, které tak nejsou medializované a proto ani nejsou většinou známy. Chci se dnes pouze zamyslet, komu je určen, a nad některými skutečnostmi s tím spojenými.

Mezi lidem železničářským se každoročně debatuje, zda „režijky“ ještě příští rok budou, či nebudou. Tak pro rok 2021 „ještě“ budou. Svědčí o tom Metodický pokyn k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2021, který vyšel 9. 11. 2020. Cena se proti roku předchozímu nemění, nemění se ani časové příplatky, pokud jsem si správně všiml. Asi tak od roku 2018 byl zaveden časový příplatek pro komerční vlaky (konkurence soukromých dopravců) a o ten se v mém článku jedná. Tento časový příplatek je bezplatný: a) pro ČD (hradí jej zaměstnavatel automaticky) pro všechny kategorie zaměstnanců, včetně rodinných příslušníků, dětí a důchodců, b) pro SZ, které jej hradí rovněž všem, včetně rodinných příslušníků, dětí a důchodců; ČD Cargo (ČDC) jej uhradí zaměstnancům na požádání, a jako jediný důchodce z úhrady vyloučil! Bylo tomu tak již proto rok, takže rovněž nic nového.

Proč jediné ČDC svým důchodcům tento příplatek neuhradí? Jak mohl posunovač, zsoumistr, strojevoduce a další profese, které jsou u osobní i nákladní dopravy vhodné, v té době ovlivnit, či si vybrat, zda se stane vozistrem/strojevoducem atd. u „matky“ (ČD osobní přeprava), či „dcery“ (ČDC nákladní přeprava), když se ČD dělí? Bylo to kolem roku 2007/2008 a vzpomínám si, že o tom rozhodovala jen úzká skupina odborníků. Já např. osobně jsem byl postaven před hotovou věc, že budu u ČDC, a to přesto, že jsem pracoval na pozici, která nakonec existovala u osobní i nákladní přepravy. Bylo to v době, kdy nákladní přeprava skutečně vydělávala a „dotovála“ osobní přepravu. Se vznikem ČDC se počítalo, že nákladní přeprava bude i nadále jen vydělávat. Skutečnost se však rychle změnila, „nějak se to zvrtilo“ a ČDC začala brzy po vzniku být „pro-

blé mouou dcerou“, kde nejjednodušší řešení bylo propouštění, neustálé reorganizace a změny. Jak je to dnes? Víme, že COVID-19 nikomu nepomohl a čekají nás těžké časy, takže dokonce asi opravdu ČDC na tom není moc dobře. Když je však schopno časový příplatek uhradit tomu, kdo se přihlásí ze zaměstnanců, proč svým bývalým zaměstnancům/důchodcům uhradit tento časový příplatek už nemůže? Na-

## Výluka na trati Zadní Třebaň – Lochovice



Pracovní vlak se štěrkem vede lok. 740.748-9 a mechanismus firmy STRABAG u úvratě Liteň, 11. 11. krátce před 11. hodinou na svátek sv. Martina.

Od 3. října až do 29. listopadu včetně probíhá nepřetržitá a z hlediska regionální tratě Zadní Třebaň – Liteň – Lochovice zcela zásadní obnova kolejového svršku, místy i spodku, propustků a mostků. Dle informací dojde i k neviděným událostem na regionální trati, totiž ke zvýšení traťové rychlosti z 50 km/h na 60 km/h, umožní to změny přeřazení v některých obloucích. V dopravně Liteň prý bude především provedena kabelizace, aby mohlo dojít ke změně zabezpečovacího zařízení a řízení provozu na trati v úseku Zadní Třebaň – úvratě doprava Liteň na provoz dle předpisu D1. U města Liteň v bezprostřední blízkosti nádraží vyrůstá celá nová čtvrť, čímž naroste poptávka cestujících na této trati. Je výborné, že na Liteňce dojde ke zvýšení traťové rychlosti, avšak proč nelze zvýšit traťovou rychlost i na jiných tratích podobné povahy – jako je další příměstská lokálka vedoucí po opačné straně pohorí Hřebeň (Brdy) a to Vrané nad Vltavou – Dobříš? Na trati na Dobříš se již patnáct let masivně investuje a mění zabezpečovací zařízení, ale traťová rychlost zůstává 50 km/h, protože objednatel obnovy si asi nikdo nedal požadavek upravit přeřazení v obloucích! Vysoutěžené rekonované stavební železniční firmy umí dělat s tratěmi divy, ale musí to od nich někdo chtít. Tak jako na trati Zadní Třebaň – Lochovice!

Martin Kubík

## Nejdelší fronta všech dob

Asi všichni bychom předpokládali, že nejvíce osob v nádražní budově budou cestující. Že ti, kteří přijdou z města jen kvůli přítomnosti dalších krámků například s občerstvením, aniž by někam cestovali, budou v naprosté menšině. Každý také předjímá, že nejvíce osob se ve stanicích nachází v době odpolední přepravní špičky posílené kulturní akcí a nějakou katastrofou, jež postihla dopravní cestu pro jiné prostředky – například zaneřáděná nebesa popílčem sopky, uzavírka dálnice, nahlášení nástražného výbušného systému v metru atd. Že se největší fronta všech dob na pražském hlavním nádraží vytvoří po celý den v době zákau volného pohybu osobami, které nikam necestují, a že vznikne mimo otevřenou a přesto téměř prázdnou pobočku, která nenabízela žádnou zvláštní akci, neočekával určitě nikdo. Dne 22. 11. se to však skutečně událo. Od prodejny Billa se táhl až pětistupňový vlak k úplnému konci komplexu – východu do parku směrem k Muzeu. Rozestupy leda tak mezi zbožím v regále. Atmosféru dokreslovali různě přivázaní štěkající pejsci velikosti desetiletých dětí a zoufalý hlas zaměstnanec bezpečnostní agentury, který se snažil z pětistupňu vytvořit frontu jednotlivců s dvoumetrovou diskretní zónou. Kdyby se mu to podařilo být jen v prostoru, kam dohlédl, fronta by expandovala skrz park až do Růžové ulice. Sám jsem touto scénérii spatřil několikrát v průběhu onoho dne, a vícekrát vyslechl od překvapených svědků.

## Co dokáže vandalismus

Nedávno jsem informoval v Obzoru o vkusně opravené výpravní budově dopravní D3 Liteň. Dne 18. 10. jsem při výluka tratě Zadní Třebaň – Lochovice (do 29. 11., oprava mostu a nová podkladka kolejí) zjistil hrůzný vandalismus na poklaze krytého nástupiště, ač stav snímá kamerový systém. Jeden kolemjdoucí místní občan mi řekl: „Vandalové tady spálili lavičku, strašná verbež, tady nic nevydrží!“

Martin Kubík



Stav poničené dlažby v Litni.

## Míří motorové vozy řady 854 do důchodu?

České dráhy, a. s., přijdou pravděpodobně od letošního prosince o další rychlíkovou linku. Jmenovitě se jedná o linku R 14 Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem. Jak bylo uvedeno v médiích, vybralo ministerstvo dopravy k provozování osobní rychlíkové dopravy na tomto rameni společnost Arriva vlaky, s. r. o. Nebudu se zde zaobírat úvahami na téma, proč „dobře hospodář“ (MD ČR) na místo toho, aby se staral o práci a výkony pro státní firmu, nechá raději vydělat soukromníka. Tržby za poskytnuté služby od cestujících tak neskončí ve státní kase, ale (obrazně řečeno) u našich německých přátel. Otázkou je rovněž to, jaký nový komfort cestování přinesou našemu „obecenstvu“ (pravděpodobně) další reipasovaný motorové jednotky, kterých se DB jistě velice rádo zbaví. Konečně, onu slavnou „revoluci v dopravě“ v režii soukromníků jsme zažili loni v prosinci na některých tratích na vlastní kůži.

Jak uvedl pro Deník Zdobrav.cz člen představenstva ČD, a. s., Jiří Jeřeta, ztráta linky R 14 by pro ČD znamenala, že se nebude moci provozovat téměř 30 vozů a rovněž se jedná o výpadek práce pro cca 70 pracovníků. Pokud tato situace nastane, bude to pravděpodobně také znamenat konec provozu motorových vozů řady 854, zvaných „Katr“, „Hydra“, které by se poté odebraly do železničářského důchodu. Tyto motoráky by byly nahrazeny motorovými vozy řady 843 („Apollo“, „Rakev“), které jsou provozně úspěšnější, lehčí a mají menší spotřebu paliva.

konec – jaký je to vlastně dnes benefit? Auto jako dopravní prostředek je dnes běžná věc i pro důchodce, na tratích SZ se stále více „prohánějí“ vlaky soukromých dopravců, v Jihomoravském kraji si musíte koupit další příplatek a kdo dosáhne věku 65 let, může využít slevu 75 %! Kolik důchodců pak třeba nakonec o prodloužení vůbec nepožádá, protože si spočítají, že se jim to vůbec nevyplatí. Tolik k mému zamyšlení nad jednou prodloužením.

Stanislav Hájek, Pardubice

## Proti bourání

Jednou z největších výmohlostí polistopadového režimu je, že úmysly mocných nezůstávají utajeny a že aspoň část tisku je svobodná a také, že máme internet, tak se dozvíme i věci, o kterých noviny nenapíšou. Už se psalo o rozhodnutí Správy železnic zbourat většinu historických železničních budov na trati z Olomouce do Krmova. Ke kráse této trati přispívá nejen pěkná příroda, výhledy nejsou zničeny nějakou betonovou zdí. Nejen malebná krajina, ale i pohledy na původní nádraží přece patří ke spokojenosti cestujících. Zatím jsou jejich zraky chráněny pohledem na tzv. nádraží 21. století, která nejsou nic jiného než betonové kostky bez špetky něčeho, čemu se říká estetika. Těch, kterým vadí odsouzený přístup státní organizace, přibývá. Jednou z možností, jak tento děsný „zámysl“ Správy železnic paralyzovat, je snad zakoupení budov nádraží jinými subjekty. Na internetu jsem se totiž dočetl, že původně krásnou budovu stanice Hrubá Voda zakoupí jakýsi bohatý člověk. Nemám milionáře zrovna rád, ale tohle ano a moc mi děkují za následování hodný čin. Tak pokud si Obzor přečte nějaký jiný milionář, tak třeba přijde na to, jak smyslně využít peníze, které nemůže do konce života utratit. Bývalé nádraží Praha–Vyšehrad snad také bude zachráněno, Praha 2 se chce o toto také původně krásnou stavbu postarat. Žijeme v nějak divném státě, ti, které historické stavby vlastní nebo jsou jim svěřeny, se o ně nestarají tak dlouho, až je buď chtějí zbourat, nebo je nechají spadnout. Co me moc mrzí, je, že vedení Správy železnic nějak vůbec nevdá řídit organizaci s tak nekulturním chováním. Možná si myslí, že nádraží bude vypadat kultivovaněji, když je vyzdobí četnými „BigBoardy“ s textem, jak se Dobrá správa o nás stará, jako třeba ty nejnovější na nádraží Praha–Horní Počernice či v zázemí 7. peronu Wilsonova nádraží.

Petr Rádí



České dráhy nasazovaly na rychlících z Ústí nad Labem do Liberce motorové vozy řady 854. Na obrázku jejíždí dne 17. 6. 2011 kamenný viadukt u Noviny – technickou památkou, motorový vůz 854.202-9, jedoucí z Ústí nad Labem do Liberce.



Nové nástupiště v zastávce Peceraď.

## Nové nástupiště na zastávce v Peceraďech

Při výuce v polovině října letošního roku na trati 210 tzv. „Dolním Pacifiku“, v úseku Čerčany – Týnec nad Sázavou, proběhla rekonstrukce zastávky v Peceraďech. Při opravě byl snesen starý peron a nahrazen novým tzv. „europeperonem“, což znamená, že nástupiště má novou nástupní hranu ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice. Dále byl upraven bezbariérový přístup od silnice na nástupiště, odvodnění

a proběhlo vyčištění propustku u místního přejezdu. Konečně se zastávka dočkala i osvětlení, které zde nikdy nebylo. Na moderní zastávce nechybí modré zábradlí, známé ze zastávek z rychlostních železničních koridorů, moderní koš a pěkná lavička.

Zastávka trochu vzdálená od vesnice mezi poli vypadá velmi honosně. Doufáme, že ji neobjeví sprejérči či jiní vandalové, aby nebyla brzy zničená. **Vít Mareš**

## Řevnická rarita

Před bývalým skladištěm zboží v žst. Řevnice, které železnice prodala městu Řevnice, stojí vystěhované torzo, které vypadá jako gilotina. Nikoli. Je to váha decimálka, mimochodem velmi vzácná, neboť se na ni nacházejí znaky KKstB, což je jak známo zkratka Císařsko-královských státních drah (podnik zanikl rozpadem monarchie na sklonku roku 1918). Jo, tehdy byla železnice ještě dominantní dopravce kusových zásilek a spěšnin. Až vše postupem času „úspěšně“ zrušila, vyrůst místo dráhy současný covidem prověřený e-shop, který má milionové zisky z přeprav, na troskách dráhy vyrůst nový rozměr pošty a desítky soukromých přepravních zásilek.

To všechno mohla vozit dráha, ale ta měla jiné priority, že? Hlavně ve své době propustit co nejvíce zaměstnanců, že. Dnes takto začíná uvažovat i Česká pošta, která chce propustit 1500 pracovníků a rušit pobočky, přitom před každou poštou stojí fronty zákazníků a pošťáci nestíhají... Velké podniky jsou prostě nepoučitelné. Proč, když jejich ředitelé mají astronomické platy? Inu, proto. **Martin Kubík**



Vzácná decimálka v žst. Řevnice.

## V Městečku u Křivoklátu řádlí muzejní zloděj

Železniční stanice Městečko u Křivoklátu byla zrušena s GVD 2006/7 a změněna na neobsazenou zastávku. Při likvidaci stanice bylo vytrháno celé kolejeové rozvětvení, takže skončila i možnost nakládky všudypřítomného dřeva z křivoklátských lesů. Kapacita vytižené tratě, zařazené do příměstských linek S Beroun – Rakovník, byla zrušením dopravní služby v Městečku rozrušena. Mezistanční úsek je nyní na této jednokolejné trati dlouhý neuvěřitelných deset kilometrů.

Zrušení Městečka přišlo v době, kdy se teprve příměstské doprava rozvíjela, je vidět, že jakási strategie a přesah plánování do budoucích přepravních proudů jaksi chyběla. Hlavně, že se tehdy ušetřilo.

O čekárnu v Městečku se prý vzorně starají nájemníci bytů v bývalé výpravní budově, avšak někteří lidé si úpravami neváží a tak asi „sběratelé“ železniční historie nebo vandaloové odcižili ceduli s příjezdy a odjezdy jako celek budovu znehodnotili. A prý se budou bořit i před rokem 2006 renovovaná WC. Boření WC a jejich nahrazování mobilními WC se cestujícím nelíbí, připadá jim, že se necítili na nádraží, ale v zařízení stavenišť, a proto buňky moc nepoužívají a konají potřebu, kde se dá. To už je



V Městečku u Křivoklátu někdo odcizil ceduli s příjezdy a odjezdy a tak budovu znehodnotil.

Zajímavý osud má hláska Jívová, ležící na trati Olomouc – Křm. Původní hrázdná budova zastávky z rezného dřeva sloužila turistům, vyletníkům a trampům, navštěvujícím s oblibou romantické údolí říčky Bystřice, až do roku 1970. Poté byla zbourána a na jejím místě vystavla architektonicky pozoruhodná kamenná budova hlásky se šikmou střechou sahající až k zemi. Hláska rozdělvala deset kilometrů dlouhý a sklonově náročný úsek mezi stanicemi Hrubá Voda a Domašov nad Bystřicí, čímž byla zvýšena propustnost tratě, která byla v sedmdesátých letech enormně zatížena vojenskými převozy, směřujícími přes Domašov nad Bystřicí do vojenského prostoru Libavé. Postupem času však ruská vojenská technika mířila do Libavé jinými cestami (přes nově vybudované nákladní v Marián-

ském Údolí) a hláska pomalu pozbyvala svého významu. Hláskaři však zde nadále prodávali jízdenky, cestujícím sloužily veřejné toalety a útulná čekárna. S postupující automobilizací na zastávce ubývalo cestujících z řad chatářů, a tak byla v roce 2010 výdejna jízdenek zrušena a čekárna uzavřena. Hláska však po provozní stránce sloužila dál, i když víceméně formálně, neboť sled vlaků již nebyl tak hustý jako v době jejího vzniku. Hláskaři ale nadále obsluhovali závozy na požádání přes cestu, vedoucí od zastávky k nedaleké chatové osadě. V posledních několika letech bylo rozhodnutím Správy železnic rozhodnuto, že hláska bude zrušena a místo ní zde bude instalováno traťové hradlo a rovněž závozy budou automatizovány. To vše se také stalo v průběhu letních a podzimních měsíců tohoto roku, kdy zde vedle původní budovy vystavila i nová technologická budova z hlazených cihel. V současné době je budova hlásky opuštěná, cestujícím slouží pouze krytý přístřešek k úkrytu před nepohodou. Budova, architektonicky opravdu pozoruhodná, však zatím stojí na svém místě. Podle vyjádření tiskové mluvčí Správy železnic byla nabídnuta k využití obci Jívová. Nebudeli o budovu zájem, může se stát, že bude ohrožena drapáky bagrů podobně jako další budovy na této trati. **Miroslav Čáslavský**



Budova někdejší hlásky Jívová sloužila svému účelu padesát let. V současné době je její osud nejistý.

## Svezte se lanovkou Českých drah!

Po více než měsíční přestávce vyvolané pravidelnou podzimní údržbou a aktuální epidemiologickou situací byl v sobotu 28. listopadu 2020 obnoven provoz lanové dráhy na Ještěd. Lanová dráha byla mimo provoz od čtvrtka 22. 10. 2020.

Všechny jízdy lanové dráhy jsou povinné místenkové, proto musí mít každý cestující před nástupem jízdy spolu s jízdním dokladem i místenku na lanovou dráhu, a to pro každou jízdu zvlášť. Místenka se nevydává pro přepravu psů a jízdní kola.

Ještědská lanovka patří mezi nejstarší a klasické lanové dráhy. Byla vybudována na náklady tehdejších ČSD známou chrudimskou firmou František Wiesner. Zahájení stavby bylo dne 15. 6. 1932 a dokončená lanovka byla uvedena do provozu 27. 6. 1933. V letech 1971 až 1975 prošla lanovka zásadní rekonstrukcí, čímž se zařadila k lanovkám světové úrovně. Rekonstrukci provedla firma Transporta Chrudim a provoz rekonstruované lanovky byl zahájen 31. 12. 1975. V dlouholetém provozu nedošlo k žádné velké závadě a ani k ohrožení bezpečnosti cestujících. Pravidelné jízdy lanové dráhy, uvedené v platném jízdním řádu, mohou být bez náhrady odřeknuty při nepřiznivých povětrnostních podmínkách (vítr, bouřka, mráz minus 22 °C a více atd.), nebo při technické závadě. V mimosezonním období (v závislosti na počasí) jsou vyhrašovány technologické odstavky lanovky, informace o odstavce jsou uvedeny na vývěskách v železničních stanicích, stanicích lanové dráhy nebo je lze získat na

telefonních číslech +420 485 104 287 nebo +420 972 365 582. Další informace o rozhledně naleznete také na [www.rozhlednajested.cz](http://www.rozhlednajested.cz).

**Michael Mareš,** s využitím tiskové zprávy Českých drah



V rámci modernizace a optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem – Čelákovice probíhá kompletní rekonstrukce dvoukolejného mostu přes Labe v Čelákovicích.

## Provizorní železniční most v Čelákovicích

V rámci modernizace a optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem – Čelákovice byl v polovině listopadu přesunut most sudé koleje na provizorní podpěry. Vypomáhal i tlačný remorkér. Po položení koleje na provizorní most bude starý most liché koleje snesen a bude položen nový. Po zprovoznění nového dvoukolejného mostu bude provizorní mostní konstrukce snesena. Stavba řeší celkovou modernizaci předemětného úseku pro zvýšení trafové rychlosti až na 140 km/h, vyšší kapacitu dráhy a odstranění staveb a zařízení na konci technické a ekonomické životnosti.

Rozhodujícím stavebním objektem úseku je právě most přes Labe. Ten bude komplexně zrekonstruován s navrženou podplavnou výš-

kou 5,25 m s přípravou na výhledových 7 m. Nosná konstrukce bude ve všech čtyřech polích nahrazena novou dvoukolejnou konstrukcí s průběžným štěrkovým ložem a dolní mostovkou. V rámci stavby je zachována stávající stopa železniční trati, kde pouze v obloucích dochází vlivem zvětšení poloměru k posunu osy koleje.

Traťový úsek v místě procházejícím městem Čelákovice–Jiřina opatřen protihlukovými stěnami s ohledem na plánované zvýšení rychlosti a kapacity trati. Maximální traťová rychlost úseku bude 140 km/h, traťová třída zatížení D4 a prostorová průchodnost UIC GC. Celkové investiční náklady dosahují 1,72 mld. Kč. **Roman Štěrba**

## Zastávka v Kačici je hezky malovaná

Zastávka Kačice na trati 120 (Praha – Kladno – Rakovník) letos získala vyšší peron, cestující díky němu to mají při nastupování do vlaků snazší. I samotný objekt zastávky vykvetl do krásy: na jedné straně je namalovaná parní lokomotiva „Mikádo“ 387.043, na opačné straně pak „dominanta“ obce Kačice – tovární komin s čapím hnízdem.

Objekt zastávky je majetkem Správy železnic a její oprava proběhla ve spolupráci obce Kačice a Správy železnic. Budova zastávky stále slouží jako čekárna pro cestující, i když mezi místními koluje informace o v ní zřízené klubovně pro zájmovou skupinu.

„K opravě nástupiště v Kačici došlo v letošním roce v rámci opravných prací. Budova zastávky Kačice je stále v majetku Správy železnic,“ potvrdila mluvčí Správy železnic Ne-la Friebová s tím, že po dohodě s obcí vylučbu



Zastávku v Kačici zdobí parní lokomotiva „Mikádo“.

zastávky údajně realizovala místní umělkyně. Dodejme, že ze zastávky Kačice lze vyrazit k pohybu na kole do přírodního parku Džbán. Pohybovat se budete po minimálně frekventovaných silnicích v příjemném lesním prostředí a trasa nabídne i příjemné pohledy na venkovskou lidovou architekturu, která je pro tuto oblast obzvlášť typická. **–mm–**

## SPORT

### Mezinárodní virtuální běh

Pro velmi pozitivní ohlasy na virtuální běh na 15 km „Sportujte sami s námi“, který jsme pořádali v říjnu 2020 a proto, že epidemická situace stále nedovoluje setkávání se při sportu, jsme se rozhodli běh v listopadu zopakovat. Tentokrát však na mezinárodní úrovni i za účasti Belgie a Rakouska, následně se mimo soutěž připojilo i Švýcarsko. O víkendu 20. – 23. listopadu 2020 se proto konal Mezinárodní virtuální běh železničářů – hodinovka. Každý účastník během víkendu běžel v okolí svého bydliště v závodním tempu přesně jednu hodinu a uběhnutou vzdálenost si změnil na hodinkách, telefonu či následně na internetu.

Jednalo se o běh zcela individuální, zásadní proto bylo dodržovat pravidla fair play. Toto se podařilo a výsledky jsou vypovídající o aktuální formě každého účastníka, i když u tohoto typu závodu nejsou dosažené výsledky úplně důležité. Přesto zmíním vítěze každé kategorie:

**Muži 1975 a mladší** – Nick Van Den Brulle z Belgie, uběhnutá vzdálenost za jednu hodinu je 17 650 m, **muži 1974 a starší** – Thomas Scheichel z Rakouska, 14 660 m a **ženy** – Eva Povalová z ČR, 12 750 metrů. Kompletní výsledky naleznete na Facebooku Železniční sport.

Ceny pro nejlepší běžce v každé kategorii z ČR zajistí organizátoři z Belgie, Belgičanům ceny předají Rakušané a ČR zašle ceny vítězům z Rakouska. Z běhu plánujeme udělat společnou fotografii a krátké video. Své foto posílá každý účastník a někdo i video, takovou záplavu

jsme opravdu nečekali. Nakonec se běhu zúčastnilo celkem 101 železničářů ze 4 evropských zemí. Věříme, že jsme alespoň někoho motivovali k pohybu na čerstvém vzduchu. Tudiž k tomu, aby organismus byl zdravější a silnější, a to samozřejmě za dodržování všech platných epidemiických opatření. A připomněli jsme si, že i když je cestování za hranice omezené, tak mezinárodní spolupráce může fungovat i nyní. Naše současná situace je obdobná i v ostatních zemích a nejsme v tom sami!

**Ondřej Šmehlík**



Vítězka závodu v kategorii žen - Eva Povalová, ČD, a. s., GŘ Praha.