OBZOR 2

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů
18. 1. 2021 Cena 5 Kč
Ročník 32

Z aktuálních událostí

■ **Představenstvo OSŽ** jednalo ve čtvrtek 7. 1. 2021 formou videokonference. Na jednání, které řídil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý a které mělo standardní body, představenstvo mimo jiné vyzvalo ZO OSŽ, aby neotálely s přípravou výročních konferencí a voleb!

Po kontrole plnění úkolů (modernizace účtárny v sídle OSŽ je dokončená) následovaly tradičně informace ze zásadních jednání, které zahájil tajemník Podnikového výboru OSŽ při ČD Antonín Leitgeb, který telegraficky informoval o omezeních v dopravě podle zadání krajů a MD ČR a o jednání odborových centrál se zaměstnavatelem ohledně částečné nezaměstnanosti. **„Předložili jsme návrh, k němuž se připojily i ostatní odborové centrály, aby do konce ledna byla 80% a v únoru a v březnu 70% náhrada mzdy. Tento návrh podporují všechny odborové centrály vyjma SOSaDu,“** řekl A. Leitgeb. Z jednání odborových centrál a zaměstnavatele, které se dne 6. 1. uskutečnilo on–line, doplnila tajemnice PV Věra Nečasová informaci o návrhu „Katalogu prací“ na ČD.

Informace místopředsedy OSŽ a předsedy Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo Radka Nekoly se týkaly především kolektivního vyjednávání, podpisu PKS (2021/2022) a jednání Dozorčí rady (DR) ČD Cargo, všechna tato jednání probíhala v jeden den – 17. 12. 2020. K jednání DR poznamenal, že se na něm projednávala formální úprava podnikatelského plánu na základě podepsané PKS, zápůjčka dalších deseti interoperabilních lokomotiv pro provoz na německých kolejích a zajištění implementace ETCS do lokomotiv ČD Cargo a schválení instalace posledních kusů mobilních zařízení ETCS do lokomotiv řady 130, které budou realizovány u slovenské společnosti. **„Naše společnost je tak plně připravena na přechod na ETCS, plná implementace ETCS v roce 2025 neohrozí chod společnosti,“** řekl Radek Nekola.

Také Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru při Správě železnic, se věnoval posledním jednáním, která probíhala (formou videokonference) na přelomu roku zejména na téma FKSP. Zdůraznil, že 30. 12. 2020 byly podepsány všemi odborovými centrálami a zaměstnavatelem Rámcové zásady hospodaření FKSP na rok 2021. K Zásadám C–FKSP svůj podpis zatím nepřipojily tři odborové centrály (ADP, Federace železničářů a SOSaD) a požadují vyšší finanční prostředky na akce sportovního a kulturního charakteru a na hromadně organizované zájezdy, které neodpovídají poměrnému počtu zastupovaných členů jejich odborových centrál, a tím blokují čerpání finančních prostředků z C–FKSP (příspěvek na rekreace a železniční sporty). Další jednání mezi odborovými centrálami a zaměstnavatelem proběhne v pátek 15. ledna 2021.

O stravenkovém paušálu u společnosti ČD travel, kdy na návrh odborů došlo k jednání s ředitelkou Blankou Jíšovou, která se zavedení stravenkového paušálu nebrání (ČD travel by tak byla první dceřinou společností Českých drah, kde by byl stravenkový paušál zaveden), o jednáních na Dopravním zdravotnictví, a. s., kde došlo k finalizaci Dodatku kolektivní smlouvy (účinnost Dodatku je od 1. 1. 2021), i o zahájení kolektivního vyjednávání u společnosti Trilex (odštěpný závod DB), kde jsou požadavky odborů směřovány k nárůstu tarifních mezd a navýšení benefitů, informovala Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru OSŽ.

Představenstvo OSŽ dále schválilo dva návrhy na přiznání dávky z Podpůrného fondu, zabývalo se i přípravou VIII. sjezdu OSŽ (předseda OSŽ Mgr. Martin Malý připomněl garantům jednotlivých komisí pro přípravu sjezdu, aby co nejdříve svolali jednání těchto komisí; aktuálně probíhá připomínkování smlouvy s Kongresovým centrem). Představenstvo OSŽ v této souvislosti vyzvalo ZO OSŽ, aby neotálely s přípravou výročních konferencí a voleb a uspořádaly je co nejdřív, třeba i formou per rollam jako ZO OSŽ v České Třebové.

Marta Urbancová (tajemnice PV OSŽ ČD Cargo) informovala o nové aplikaci Moje OSŽ (na webu OSŽ je trvalý odkaz, aplikace má už 750 stažení) a Martin Malý poděkoval všem, kteří se podíleli na vývoji a prezentaci této aplikace.

V rámci bodu Organizační záležitosti pak Představenstvo OSŽ rozhodlo o tom, že vzhledem k epidemiologické situaci se bude nejbližší jednání Ústředí OSŽ konat formou videokonference.

V závěru pak P–OSŽ vyslechlo Miroslava Škotu (místopředseda Revizní komise OSŽ) a v bodě Různé vzalo na vědomí několik písemných materiálů a pověřilo předsedu OSŽ, aby na jednání Dopravní tripartity usiloval o zařazení dalších profesí do tzv. kritické infrastruktury s cílem urychlit proočkování (proti nemoci COVID–19) u vyjmenovaných profesí na železnici, jako například průvodčích, dispečerů atd.

■ Vzhledem k nepříznivým prognózám se očekává nárůst komplikací v jednotlivých společnostech, a to i u těch, které spadají pod **Nedrážní republikový výbor** (NeRV) **OSŽ**. Jak na webu OSŽ uvedla Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV OSŽ, bude se oproti letům minulým, kdy se při kolektivním vyjednávání řešil především nárůst mzdy, tentokrát řešit spíše zachování zaměstnanosti. **„Rok 2021 bude, dle předpokladů, určitě velice komplikovaný, protože nyní se spustí ´lavina´ propouštění v jednotlivých společnostech,“** poznamenala s tím, že důvod je zcela zřejmý: **„Zaměstnavatelé se vlivem opatření v roce 2020 dostali do finančních potíží. Musí tedy nastavit nový finanční plán a začnou propouštět, nastane růst nezaměstnanosti. Z tohoto pohledu se zvýší tlak na odborovou činnost a znalost zákoníku práce při jednáních se zaměstnavateli.“** Renata Dousková však věří v širší uplatnění paragrafu 209, který řeší částečnou nezaměstnanost. **„Ve společnostech, které spadají pod NeRV OSŽ, se podařilo v rámci vyjednávání se zaměstnavateli dojednat náhradu mzdy nad zákoník práce, který nám udává nejméně 60 %. To znamená, že plnění zaměstnavatele se pohybovalo v rozmezí 70 až 80 %. Předpokládám, že tento trend by se měl udržet i pro další období.“** –red–

Zástupci Českých drah a Olomouckého kraje dne 6. 1. 2021 podepsali desetiletou smlouvu na zajištění regionální železniční dopravy v Olomouckém kraji. V regionu bude nasazeno 27 nových elektrických jednotek RegioPanter, které jsou nyní ve výrobě. České dráhy budou podle smlouvy zajišťovat regionální dopravu mimo jiné na trase Zábřeh na Moravě – Šumperk – Kouty nad Desnou (na snímku).
Snímek Michael Mareš

České dráhy zajistí v Olomouckém kraji dopravu na tratích v elektrické trakci i po roce 2022

Zástupci Českých drah a Olomouckého kraje dne 6. 1. 2021 podepsali desetiletou smlouvu na zajištění regionální železniční dopravy v Olomouckém kraji. Kontrakt se týká provozního souboru Elektrická síť – střed a nová infrastruktura. Na podpis smlouvy v sídle hejtmanství navázala tisková konference, na které byl představen rozsah dopravy a moderní elektrické bezbariérové jednotky, které České dráhy díky novému kontraktu nabídnou obyvatelům a návštěvníkům Olomouckého kraje. V regionu bude nasazeno 27 nových elektrických jednotek RegioPanter, které jsou nyní ve výrobě a do provozu budou postupně nasazovány v letech 2023 a 2024.

Nové elektrické jednotky určené pro Olomoucký kraj vyrábí konsorcium Škoda Transportation a Škoda Vagonka. Vlaky budou mít maximální rychlost 160 km/h a budou vybaveny nejmodernějším evropským zabezpečovacím zařízením ETCS. Cestujícím nabídnou světlý a prostorný klimatizovaný interiér s ergonomicky řešenými sedačkami s textilním potahem, Wi–Fi připojením k internetu či elektrickými zásuvkami 230 V pro napájení drobné elektroniky. Sociální zařízení bude s uzavřeným systémem, takže může být použito i ve stanici. Umožní bezbariérový přístup pro osoby na vozíku a bude navíc vybaveno i sklopným pultem pro přebalování kojenců. Jednotky budou disponovat dostatkem místa pro přepravu osob na invalidním vozíku, úložnými prostory pro zavazadla včetně univerzálního prostoru pro uložení kočárků, jízdních kol nebo zvlášť objemných spoluzavazadel, a dále budou vybavené moderním audiovizuálním informačním systémem s LCD monitory, který bude cestující informovat o průběhu jízdy, například o cílové stanici, směru jízdy, následující zastávce a také o mimořádnostech na trase. Nástupní dveře budou posuvné a ovládat se budou snadno tlačítky. Za jízdy budou dveře blokovány proti otevření. Uzavření a také jejich blokování proti otevření se bude provádět již před rozjezdem vlaku. Nevidomí pak budou moci použít k ovládání nástupních dveří vlaku speciální vysílačku pro nevidomé.

České dráhy budou podle smlouvy zajišťovat regionální dopravu na trasách: Zábřeh na Moravě – Přerov, Přerov – Hranice na Moravě – Bohumín, Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín – Střelná, Přerov – Nezamyslice – Vyškov na Moravě, Nezamyslice – Olomouc hl. n., Zábřeh na Moravě – Šumperk – Kouty nad Desnou, Petrov nad Desnou – Sobotín, Olomouc – Uničov – Šumperk.

-red-

Zdroj: Tisková zpráva Českých drah

Vzrostlé jírovce musely ustoupit výstavbě nové zastávky Praha–Vysočany

Ano, čtete správně. A nejen stromy. Vyčištěny od náletových dřevin byly i příjezdové komunikace v okolí vysočanského nádraží, které se po modernizaci změní na obyčejnou zastávku s dvěma ostrovními a jedním bočním nástupištěm se zastřešením. Původní staniční budova půjde k zemi, bourat se podle Správy železnic začne letos v polovině dubna a pro cestující zde vznikne nové zázemí s osobními pokladnami, veřejnými toaletami a čekárnou v úrovni dnešního podchodu. Staré schody pak nahradí moderní eskalátory a výtahy. Kompletně hotovo by mělo být do dvou let. Než se tak stane, vzniknou ve Vysočanech tři provizorní nástupiště o délce 160 metrů. V místech, kde stojí nová technologická budova, povede přístupová cesta na provizorní nástupiště. U této budovy budou také umístěny provizorní přístřešky, suplující výpravní budovu a automaty na prodej lístků. –mmč–

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Železnice je natolik flexibilní, nakolik jí to umožňuje ekonomika a propustnost infrastruktury.“

Hovoříme s **Ing. OLDŘICHEM SLÁDKEM,**
výkonným ředitelem Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ

Můžete přiblížit proč vzniklo sdružení ŽESNAD.CZ a kolik železničních nákladních dopravců sdružuje?

Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky ŽESNAD.CZ, z. s., jak zní celý náš název, vzniklo oficiálně během jara a léta 2016, ale již několik roků předtím se nezávazně v oboru diskutovalo nad faktem, že reálně nikdo nehájí požadavky nákladních dopravců. Pokud se něco řešilo na železnici, tak v uvozovkách pouze délka nástupišť. Jinak vládla tzv. „optimalizace“, což nebylo nic jiného než likvidace příležitostí pro nákladní dopravu. Snahy s tím něco udělat už byly během roku 2014, ale teprve až s příchodem Ivana Bednárika na ČD Cargo a jeho dohodou s tehdejším šéfem společnosti METRANS, Jiřím Samkem, se vše v zimě 2015/2016 odblokovalo. Ihned se přidala řada dalších železničních společností. Začínalo nás 17 a dnes už máme 31 členů, kteří reprezentují 92 % trhu nákladní železniční dopravy u nás, a zdaleka to nejsou jen dopravci. Opustila nás pouze jedna společnost, PKP CI (bývalé AWT), a to nikoliv z věcných nebo odborných důvodů, ale paradoxně z důvodů finančních na jejich straně. Samozřejmě nás to mrzí a doufáme, že v současnosti druhého až třetího dopravce na trhu u nás opět uvítáme.

Fungující vlečky jsou v ČR vzácné, přestože železniční doprava má oproti té silniční jen třetinové emise a kamiony se na silnice téměř nevejdou. Ministerstvo dopravy údajně chystá úlevu pro nákladní vlaky a plánuje učinit kroky, které by měly železniční nákladní dopravu upřednostnit: kamionům zdraží mýto o 15 %, naopak železniční přepravě chce kompenzovat asi čtvrt miliardy korun, které musí platit na podporu obnovitelných zdrojů. Váš komentář?

Pokud jde o kompenzace za platby OZE (obnovitelné zdroje energie), je to především naše práce a dlouhodobý tlak, kdy jsme k tomuto tématu v uplynulých letech dokonce nechali u EGÚ Brno (přední nezávislá konzultační a realizační firma působící v energetice) vypracovat rozsáhlou a nákladnou studii, hrazenou z našich prostředků, kterou oponovalo ČVUT a vzalo za své ministerstvo dopravy. Ano, zatím rozhodně není uplatňován rovný přístup k jednotlivým módům dopravy a tak kompenzace platby za OZE v případě elektrické trakce v nákladní železniční dopravě je podle mého víc než potřeba, a je to naprosto spravedlivé, za což Ministerstvu dopravy ČR ŽESNAD.CZ a jeho členové děkují. Doufejme, že to tak skutečně i bude.

S vlečkami a emisemi je to samozřejmě pravda. Paradoxem je, že silniční doprava dostala vloni řadu podpor a letos vzroste podle mých informací přibližně o 5 %, a my jsme jako dosud jedinou úlevu dostali prodloužení doby splatnosti faktur od Správy železnic do konce srpna, a to ještě z rozhodnutí pana generálního ředitele Jiřího Svobody, za což opět zpětně chci poděkovat. Ale abych tak úplně ministerstvu dopravy nekřivdil: na jaře jsme dostali přes 300 000 roušek a přes 10 000 respirátorů.

Kamiony převážejí 4x více zboží než nákladní vlaky, jsou trochu dražší, pro přepravce ale jednodušší. Železnice je málo flexibilní. Když firma nestihne vagon naložit, musí čekat třeba den. Tolik citace z novin, váš názor?

(Pokračování na str. 2)

„Železnice je natolik flexibilní, nakolik jí to umožňuje ekonomika a propustnost infrastruktury.“

(Pokračování ze str. 1)

Ano, železnice vozí ročně kolem 100 mil. tun zboží, kamiony čtyřikrát víc, ale není pravda, že jsou kamiony dražší. Naopak, silniční doprava je zvýhodněna nejen finančně, stačí například porovnat mýto a cenu za dopravní cestu v Rakousku a u nás, ale je i výrazně méně v Evropě zregulována než železnice. Dalším paradoxem je, že například kamiony mimo země Evropské unie, nebo i třeba polské, vytlačují nejen železniční dopravce, ale i naše české silniční dopravce ze sdružení ČESMAD Bohemia. Železnice je natolik flexibilní, nakolik jí to umožňuje ekonomika a propustnost infrastruktury, rozhodně naši členové nejsou ani omylem horšími manažery a obchodníky než konkurence na silnici.

Marek Kubík, předseda Klubu historické techniky Praha, z. s., který bojuje za zachování bývalého depa v Hostivici, prozradil, že se hodláte angažovat i ve věci zachování tohoto objektu. Můžete prozradit, co vás k tomu vede?

Nevede nás k tomu vůbec nic, ani bychom nic v tom udělat sami jako spolek nemohli. Máme ale denní newsletter na našem veřejném webu zesnad.cz, který denně čte kolem 500 lidí nejen z řad členů nebo odborné veřejnosti, a tam jsem žádost pana Kubíka a aktivitu klubu zveřejnil. No a několik našich členů se zřejmě ozvalo, že pomohou. To je celé.

Jsme na začátku nového roku, co byste nákladním dopravcům do nového roku popřál?

Především všem našim členům a jejich zaměstnancům přeji zdraví a „negativní stav“ a věřím, že stejně jako vloni a vlastně kdykoliv předtím zdánlivě odepisované odvětví firem z 19. století, jak s oblibou říkám, ještě všem ukáže svoji vitalitu. Máme schopné a skvělé lidi mezi sebou, skutečně, to není žádná fráze!

Michael Mareš

Snímek archiv redakce.

Rok 2020 na dráze: nejméně mimořádných událostí za posledních 17 let

Drážní inspekce v roce 2020 evidovala nejnižší počet mimořádných událostí za posledních sedmnáct let, přičemž při porovnání statistik s rokem 2019 se jedná o pokles o 21 %. Počet usmrcených však klesl pouze o 4 % a počet zraněných pak o 20 %.

Největší podíl na nižším počtu mimořádných událostí v roce 2020 měl snížený počet nehod na drahách neželezničních včetně metra, kde se událo o 910 mimořádných událostí méně. Na železnici se pak událo o 78 mimořádných událostí méně s tím, že nejvíce jich Drážní inspekce zaznamenala v červenci, kdy se událo 134 mimořádných událostí, což je nejvíce v jednom měsíci za posledních 5 let. V tomto měsíci také zemřelo na železnici nejvíce osob (28).

Z dlouhodobého hlediska je však loňský počet mimořádných událostí nejnižší od roku 2004. Celkový počet usmrcených na železnici se snížil o 2 (1 %) a počet zraněných se v porovnání s rokem 2019 zvýšil o 41 (17 %).

Největší vliv na počty usmrcených osob ve statistických výstupech Drážní inspekce každoročně zaujímají střety vlaku s člověkem (chůze po tratí, přecházení kolejí mimo přejezd), přičemž v roce 2020 byl počet těchto případů i usmrcených při nich téměř totožný s rokem 2019; 78 % těchto nehod v roce 2020 bylo s následkem smrti.

Výraznější pokles zaznamenala Drážní inspekce u střetnutí na železničních přejezdech, a to o 19 %, což se pozitivně projevilo i na počtu usmrcených, kterých však bylo méně jen o 9 %. Stejně jako v předchozím roce byl i v roce 2020 nejtragičtějším měsícem červenec, kdy se na přejezdech stalo na 26 střetnutí, při nichž zemřelo 7 osob.

Mgr. Martin Drápal, mluvčí Drážní inspekce

Statistiku mimořádných událostí za rok 2020 v porovnání s rokem 2019 naleznete na webu Drážní inspekce http://www.dicr.cz/statistiky–mimoradnych–udalosti

PŘEDSTAVUJEME

Marek Plochý: „Jsem hrdým zaměstnancem Českých drah.“

Již od raného dětství ho přitahovala železnice, vysněné povolání strojvůdce mu ale překazil osud. Dráze však zůstal věrný, vyučil se elektromechanikem a začal v této profesi pracovat v tehdejším lokomotivním depu Plzeň na opravě a údržbě železničních vozidel. Následovala vysoká škola - elektrotechnická fakulta Západočeské univerzity v Plzni - a následné

zaměstnání ve funkci systémového specialisty pro osobní dopravu nejprve na někdejším OPŘ v Plzni a postupem času až na Generálním ředitelství Českých drah.

„Vloni na jaře mě oslovil tehdejší generální ředitel ČD s nabídkou na místo ředitele v Centru historických vozidel v Lužné u Rakovníka a od června 2020 v této funkci pracuji,“ popisuje Marek Plochý svůj nástup do vedení Centra historických vozidel (CHV), kde řídí dvacítku zaměstnanců přímo v depu a s dalšími zhruba 250 má sepsanou dohodu v depech prakticky po celé republice. **„Právě tito lidé drží toto odvětví takříkajíc nad vodou, bez nich by to nešlo,“** říká na adresu těch, kteří bez ohledu na svůj volný čas pracují na údržbě historických vozidel. **„Mechanici, posunovači, strojvedoucí, vlakvedoucí a další profese – ti všichni udržují historii železnice a umožňují veřejnosti prohlédnout si vše, co zde na železnici zanechali naši předkové,“** přibližuje účel CHV, s jehož exponáty se můžeme setkat v depech po celé republice.

Největší část vystavených exponátů se nalézá právě v Lužné u Rakovníka, v depu, které leží na trati někdejší Buštěhradské dráhy (Praha – Kladno – Lužná u Rakovníka – Chomutov – Cheb), uvedené do provozu v roce 1871. **„Tento rok oslavíme 150. výročí této trati, depo v Lužné je však o něco mladší – vzniklo v roce 1921, tedy před sto lety,“** připomíná významná data CHV Marek Plochý.

Ještě v roce 1983 zde byla postavena nová hala pro opravy motorových lokomotiv a vozů, pak však započal určitý útlum a v roce 1996 dokonce hrozilo zrušení celého depa! **„Areálu se však ujaly spolky dobrovolníků, kteří položili základy dnešního muzea. Velkou zásluhu na vzniku muzea má zesnulý Jaroslav Kocourek, uznávaný železniční odborník a fanoušek, fotograf, sběratel a dlouholetý zaměstnanec Českých drah. A nesmím zapomenout ani na pana Jindřicha Rachotu, rovněž uznávaného odborníka a dlouholetého zaměstnance,“** vzpomíná ředitel s respektem.

V současné době muzeum obhospodařuje zhruba 500 vozidel, roztroušených po depech Českých drah. Klenotem muzea je podle slov Marka Plochého salonní vůz TGM, který je určen výhradně pro přepravu prezidentů a deponován je právě v Lužné. **„Naposledy v něm jel prezident Zeman se svým slovenským protějškem v roce 2018 při oslavě 100 let Československé republiky. Bylo to na trase z Hodonína do slovenských Topolčianek,“** vzpomíná Marek Plochý, který tuto velkolepou akci tehdy organizačně zajišťoval.

A jak si muzeum na své aktivity vydělává? **„Muzeum, ale i celý produkt ČD Nostalgie, finančně zajišťují České dráhy. Snažíme se zajistit finanční příspěvky jak od sponzorů tak také naší obchodní činností, především zapůjčováním historických lokomotiv a vozů na různé akce jako jsou oslavy výročí tratí a měst, firemní večírky, pro potřeby filmařů anebo například pro zátěžové zkoušky mostů,“** přibližuje ředitel aktivity muzea. Jak dále dodává, práce pro muzeum se mu stala koníčkem, baví ho a dává mu smysl života. **„Zaměstnání je současně mým koníčkem, jsem hrdým zaměstnancem Českých drah,“** svěřuje se. Skutečnost, že do práce musí jezdit denně až ze vzdálené Plzně, na tomto kouzlu nic neubírá.

Již téměř rok trvající pandemie nemoci Covid 19 poněkud omezila i návštěvnost muzea, v jeho budoucnost však Marek Plochý pevně věří: **„Kdyby tomu tak nebylo, tak bych tuto práci nemohl dělat,“** říká přesvědčeně. Věří zejména v to, že na dráze zůstane vždy dost těch, kteří budou ochotni se podílet na údržbě historických exponátů, a že železnice, i díky tomuto muzeu, přitáhne nové mladé lidi, které naše společnost potřebuje na všech místech.

Miroslav Čáslavský

V rámci přestavby tratě budou zahájeny opravné práce i na budově železniční stanice z roku 1909. Zůstane zachován i původní vestibul (na snímku zelený přístavek vlevo)?

NAVŠTÍVILI JSME

Brandýs nad Orlicí

Železniční stanice Brandýs nad Orlicí leží na trati prvního a současně i třetího železničního koridoru. Úsek trati Choceň – Ústí nad Orlicí, kde Brandýs n. O. leží, je jediným nedostavěným a současně nejpomalejším úsekem zmíněných koridorů. Traťová rychlost se zde pohybuje mezi 80 a 120 km/h. Důvodem je vedení tratě údolím řeky Tichá Orlice, kde je množství oblouků, ten nejvýznamnější u obce Bezpráví. Přestavba na vyšší rychlost by znamenala vedení tratě jinou trasou (dvěma novými tunely), tento projekt je však v současné době ve stádiu přípravné projektové dokumentace.

V letošním roce by zde měla být zahájena rozsáhlá rekonstrukce s řadou omezujících výluk, během níž bude opravena současná trať v původní stopě. **„Jediné, co zatím víme, je, že výluka mezi Brandýsem a Ústím nad Orlicí by měla být zahájena někdy v dubnu nebo květnu roku 2021,“** říká výpravčí od dopravního stolu, odkud řídí za pomoci reléového zabezpečovacího zařízení sled vlaků na této zatížené trati. Jak dále dodává, součástí rekonstrukce trati by měla být i oprava železniční stanice Brandýs nad Orlicí. **„Měly by zde být postaveny nové podchody a nástupiště a opravena i budova,“** dodává výpravčí.

Budova stanice byla postavena v secesním slohu v roce 1909, kolejiště má „klasickou“ podobu dvou hlavních a dvou předjízdných kolejí s úrovňovými nástupišti, která se nacházejí na zhlaví stanice. Z důvodu bezpečnosti cestujících kryjí nástupiště cestová návěstidla, u nichž osobní vlaky vyčkávají v případě, že po bližší koleji projíždí jiný vlak. **„V současné době, kdy je osobní doprava z důvodu koronaviru omezena, jezdí vlaků méně než jindy. Běžně zde však za dvanáctihodinovou směnu projede 160 – 180 vlaků,“** přibližuje výpravčí hustotu zdejší dopravy. Všechny sousední a okolní stanice jsou zapojeny do dálkového ovládání z CDP Praha, pouze v některých stanicích zůstali pohotovostní výpravčí. Brandýs nad Orlicí je tak (s výjimkou uzlů Pardubice a Česká Třebová) jedinou stanicí na koridoru, kde ještě výpravčí řídí dopravu přímo, hlavně z důvodu výše zmíněné bezpečnosti cestujících. **„Jestli po ukončení oprav zůstaneme, to nám zatím nikdo neřekl, takže čekáme,“** krčí rameny výpravčí. Spolu s ní je v dopravní kanceláři ještě dozorce výhybek a v osobní pokladně pokladní Českých drah.

Podle vyjádření tiskové mluvčí Správy železnic Nely Friebové by práce na rekonstrukci tratě Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí a samotné stanice Brandýs nad Orlicí měly být zahájeny v květnu 2021. V rámci stavby dojde na téměř deset kilometrů dlouhém úseku k rekonstrukci železničního svršku a spodku, a to včetně hloubkové sanace násypového tělesa trati v nestabilních podmáčených úsecích. **„Modernizace se zaměří i na sdělovací a zabezpečovací zařízení, trakční vedení, silnoproudé technologie a mostní konstrukce. Jedná se celkem o čtrnáct mostů a čtyři propustky, které čeká renovace různého charakteru,“** upřesňuje mluvčí. Ke zvýšení propustnosti traťového úseku Ústí – Brandýs vznikne u Bezpráví nová odbočka, která bude sloužit při výlukách a jiných mimořádnostech.

Samotná zastávka Bezpráví má být zrušena, dopravní obsluhu přilehlé chatové osady by měly zajistit autobusy. Kompletní přestavba železniční stanice Brandýs nad Orlicí zahrne dvě nová bezbariérová nástupiště s přístřešky a s podchodem, novou technologickou budovu i protihlukové stěny. **„Stanice dostane elektronické staniční zabezpečovací zařízení, které bude ovládané dálkově z Centrálního dispečerského pracoviště Praha,“** dodává Friebová.

Miroslav Čáslavský

Brandýs nad Orlicí je jedinou mezilehlou stanicí na trati Ostrava – Přerov – Praha, kde dosud výpravčí řídí dopravu přímo z dopravní kanceláře.

VŠIMLI JSME SI

● **STO TŘICET MILIONŮ** korun (bez DPH) hodlá Správa železnic vydat na rekonstrukci nádražních budov na trati z Olomouce do Krnova (310). Proti tomuto záměru vehementně protestuje Hnutí Duha Jeseníky, které požádalo o vyjádření architekta Ing. arch. Karla Hájka z ČVUT v Praze, fakulty stavební, katedry architektury. Podle jeho vyjádření jsou navrhované rekonstrukce v rozporu s estetickými hledisky moderní architektury. Navrhované úpravy označil za „neslané, nemastné novostavby“. Podle jeho slov **„je až s podivem, že Správa železnic jakožto moderní správce a provozovatel dopravní infrastruktury i jedna z nejvýznamnějších organizací této republiky může takto zásadním způsobem rezignovat na ´public relations´ i rozvoj svého ´know how´ ve vztahu k veřejnosti.“**

● **NA VLAKU 9057** relace Praha hl. n. – Vrané nad Vltavou – Čerčany byla 9. ledna 2021 v žst. Praha–Krč spatřena Zamračená 749.107–9 (na snímku Martina Kubíka). Tato lokomotiva byla ještě v roce 2016 odstavena v Olomouci jako nepotřebná a uvažovalo se o odprodeji soukromníkům. Nyní je tváří Posázavského pacifiku; o některých víkendech je nasazována na pravidelné vlaky. Vytváří tak retropocit doby 70. – 90. let, kdy tyto lokomotivy dominovaly jak v osobní, tak i nákladní dopravě, a to nejen na této trati. Je požitkem se zaposlouchat do burácení jejich stále živých motorů. Nyní se Zamračené staly vyhledávaným retrem. Architektura výpravní budovy žst. Praha-Krč a Zamračená jsou k sobě jak na míru ušité, avšak budova nádraží Krč ze zlatých 60. let má být prý zbořena z důvodu necitlivé výstavby metra D. Jako by nestačilo, že již při výstavbě Jižní spojky brutálně zaniklo celé severení okolí žst. Praha–Krč, zvané Podzámčí. Ze starého Podzámčí zbyla pouze kaple Církve husitské, jinak nic.

● **V ROCE 2022** bude realizována rekonstrukce regionální trati 087 Lovosice – Česká Lípa v hodnotě cca 1, 022 mld. Kč. Bude financována výhradně z národních zdrojů prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury, jak uvádí server Zdopravy.cz. Hlavní stavební práce proběhnou v úseku Liběšice – Žalhostice, kde pak bude díky novému kolejovému spodku, svršku, či traťovému zabezpečovacímu zařízení zvýšena traťová rychlost místy až na 100 km/h. Ve zbývající části trati Liběšice – Česká Lípa se pak zrekonstruují některé propustky. Projektovou dokumentaci připravila firma Strabag Rail. Kvůli této investiční akci zde zaniknou zbylá tamní historická drážní zařízení, jako například mechanické závory v Žalhosticích (na snímku Tomáše Martínka z 27. 8. 2020). Tato železniční stanice bude zásadně modernizována, přičemž tu vzniknou dvě nová úrovňová bezbariérová nástupiště. Díky zvýšení traťové rychlosti z 50 km/h na 80 km/h v úseku Žalhostice – Litoměřice (úsek Lovosice – Žalhostice byl optimalizován v roce 2015 v souvislosti s výstavbou nového železničního mostu přes Labe v km 38, 816) bude možné v budoucnu zavést celodenní půlhodinový/hodinový takt v relaci Lovosice – Litoměřice horní nádraží /Úštěk.

ZE SVĚTA

Spolková vláda podporuje nové technologie v seřaďovacích stanicích budoucnosti

Spolkové ministerstvo dopravy podporuje dva inovativní projekty DB Cargo sedmi miliony eur. V rámci projektů „Automated Shunting Locomotive“ a „Automated Brake Trial“ testuje dceřiná společnost Deutsche Bahn (DB) v oblasti nákladní dopravy systém řazení vlaků budoucnosti v seřaďovacím nádraží Mnichov–sever. Účelem je posílit dopravu jednotlivých vozových zásilek, která se vyznačuje častou tvorbou a řazením vlaků. Cílem je, aby posunovací lokomotivy pracovaly automaticky. Rovněž všechny brzdy byly doposud před každým odjezdem zkontrolovány na místě. Senzory a rádiový přenos by to v budoucnu měly umožnit mnohem rychleji a na dálku.

Podle společnosti DB Cargo v současné době na trhu neexistují žádná hotová řešení pro projekty tohoto druhu. Komplexní vývojové a testovací práce lze proto financovat pouze pomocí další podpory. Podle společnosti je státní financování opatřením z programu „Budoucí železniční nákladní doprava“ spolkového ministerstva dopravy, který byl schválen v květnu 2020. Jeho cílem je pokročit v digitalizaci a automatizaci železniční nákladní dopravy. V letech 2020 až 2024 na to spolkový rozpočet vyčlenil 30 milionů eur ročně. Spolkový ministr dopravy Andreas Scheuer uvedl: **„Chceme získat více nákladní dopravy na železnici šetrné k životnímu prostředí. Za tím účelem musí být nákladní vlaky sestavovány efektivně, rychle a levně. Proto prosazujeme praktický test automatických a digitálních technologií u řadících operací. Naším cílem je silná železnice a to znamená i silnou nákladní dopravu.“**

Z Transportweb, 4.12. 2020, zpracoval **–sh–**

V Rakousku místo stavby dálnice vylepší železnici

V Dolním Rakousku utnuli debatu o dálnici přes Waldviertel. Místo ní vylepší železnici. Rakouská ministryně pro klima, životní prostředí, energetiku a mobilitu Leonore Gewesslerová (Zelení) učinila před Vánoci konec dohadům o budoucnosti chystané dálnice přes oblast Waldviertel nedaleko českých hranic. Waldviertel Autobahn se stavět nebude, peníze se místo toho přesměrují do vylepšení železnice a silnic nižších tříd na severu Dolních Rakous. Jde zhruba o 1,8 miliardy eur do roku 2035.

Konec plánů oznámila ministryně společně s dolnorakouskou hejtmankou Johannou Mikl–Leitnerovou (ÖVP – lidovci) na tiskové konferenci. Waldviertel Autobahn měla spojovat rychlostní silnice S3 a S10; její zbudování mělo zabránit vylidňování regionu. Nicméně nová analýza podle obou političek ukázala, že účel lépe splní šířeji rozprostřené vylepšení dopravní infrastruktury. Bude také rychlejší a efektivnější. První velké silniční i železniční projekty mají být uskutečněny od roku 2026. Z téměř 1,8 miliardy eur je většina určena pro železnici.

Za „absolutně nový“ označily političky projekt propojení Franz–Josefs–Bahn (Wien – Gmünd) a Westbahn (Wien – Linz – Salzburg). Na silnicích mají vzniknout nové obchvaty nebo předjížděcí pruhy. **„Všichni chceme a musíme být mobilní. Naším politickým úkolem je zajistit, aby tato mobilita byla pohodlná, efektivní a šetrná ke klimatu,“** uvedla Gewesslerová.

Jiří Zajíček

Zdroj: Verkehrs forum Waldviertel

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 3 – 22. 1. 1996

Na první straně je uveřejněna obsáhlá reportáž o návštěvě ministra dopravy Vladimíra Budinského v České Třebové (dne 12. ledna 1996). Navštívil zde železniční opravny a strojírny, železniční stanici, lokomotivní depo a zúčastnil se besedy se železničáři v budově Malé scény.

„Vyřešit musíme především nepoměr, který v železniční osobní dopravě způsobuje až pětinásobnou převahu nabídky nad poptávkou,“ řekl ministr na besedě mimo jiné. Podle jeho slov by dosud nehospodárně vynakládané finance mohly být použity na celkovou modernizaci drah.

„Železničáři v Javorníku nad Veličkou žijí v nejistotě“ je název reportáže z malé železniční stanice, která původně, v době existence společného českého a slovenského státu, nesla název Vrbovce podle osady na slovenském území v okrese Myjava. Dělení republiky přineslo zdejším železničářům velké problémy, osobní i provozní, neboť žst. Vrbovce se po rozdělení Československa ocitla na českém území. Stanice byla po rozdělení přejmenována na Javorník nad Veličkou. V době vzniku reportáže se o osudu této části Malých Karpat rozhodovalo v parlamentu obou zemí.

Obzor obsáhle informuje i o tom, že OSŽ zahájilo přispívání svým členům na penzijní připojištění (u tehdejšího Penzijního fondu Rentia, a. s.). Příspěvek činil 100 Kč za měsíc, příp. 50 korun u těch, kdo splnili příslušné podmínky až po 1. 7. 1996.

Obzor č. 4 – 29. 1. 1996

Jak se dozvídáme na první straně, ministr dopravy Vladimír Budinský pokračoval v návštěvách železničních pracovišť, tentokrát (15. ledna) navštívil železniční stanici Olomouc, kde si mimo jiné prohlédl prostory, které se měly změnit v obchodní centrum.

Podrobněji se Obzor se vrací ještě k besedě ministra v České Třebové: **„České dráhy lze přirovnat k jakémusi bumbrlíčkovi, kterého rodiče rozmazlovali a který nyní bude muset podstoupit odtučňovací a posilovací kúru, aby se mohl sebevědomě zařadit do společnosti,“** řekl Vladimír Budinský a uvedl také, že úvahy o tom, že po případném vítězství vládní koalice (ODS, KDS, KDU–ČSL a ODA) v parlamentních volbách dojde k utužení režimu na Českých drahách, k rozsáhlému propouštění a návratu ke stavu, který vyvolával stávkové nálady. **„Takové úvahy jsou zločinné a dají se klasifikovat jako šíření poplašné zprávy,“** řekl ministr. Celkový proces transformace Českých drah do podoby konkurenčního a moderního podniku by měl být pode ministra dopravy ukončen v roce 1999.

Na první straně je dále uveřejněn rozhovor s územním tajemníkem OSŽ Petrem Rychtářem, který byl jedním z podporovatelů vzniku Podpůrného fondu OSŽ. V té době základní organizace OSŽ do Podpůrného fondu odváděly 1 % z přijatých měsíčních příspěvků svých členů. Podle Petra Rychtáře měl být tento příspěvek vyšší. **–zs–**

Přehled smluvních advokátů a právníků OSŽ

Vzhledem k tomu, že v posledním období došlo ke změnám (kontaktní telefonní čísla) u smluvních advokátů a právníků OSŽ, kteří poskytují právní poradenství, ekonomicko – sociální oddělení Odborového sdružení železničářů – ústředí vám poskytuje následující informaci:

■ **JUDr. Karel BABORÁK, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese:** Lázeňská 76, 561 12 Brandýs nad Orlicí,
– tel.: 603 562 677 (i pro případy mimořádných událostí),
– e–mail: judr.baborak@seznam.cz
úřední hodiny:
– dle telefonické domluvy – na výše uvedeném čísle,
– OSŽ – ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9 – dle telefonické domluvy.

■ **JUDr. Jarmila POSPÍŠILOVÁ, advokátka, advokátní kancelář se sídlem na adrese:** OSŽ – Jeremenkova 23, 772 00 Olomouc,
– tel.: 972 742 391,
– e–mail: jar.pospisilova@tiscali.cz
úřední hodiny:
– každé pondělí a pátek od 9.00 do 12.00 hodin (Jeremenkova 23, Olomouc), jinak dle telefonické domluvy v sídle advokátky na adrese: Havlíčkova 22, 796 01 Prostějov, (tel.: 582 340 648, sekretářka paní Ivana Homolová).

■ **JUDr. Michal VEJLUPEK, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese:** Hradiště 97/4, 400 01 Ústí nad Labem,
– tel.: 475 216 681, 603 289 106, fax: 475 208 162,
– e–mail: m.vejlupek@volny.cz, www: http://www.advokat–ul.cz
úřední hodiny: dle telefonické domluvy – na výše uvedených číslech.

■ **JUDr. Petr VEČEŘ, vedoucí ekonomicko–sociálního oddělení OSŽ – ústředí:** Nádražní 1, 659 30 Brno (zasedací místnost ZV ZO OSŽ žst. Brno hl. n. – 1. poschodí),
– tel.: 972 624 519 (Brno), 972 241 961 (OSŽ–ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9), mob. tel.: 737 275 068,
– e–mail: petr.vecer@osz.org,
úřední hodiny: dle telefonické domluvy v termínech: 25. 1.; 15. 2.; 15. 3.; 12. 4.; 17. 5. a 14. 6. 2021 vždy od 9.00 do14.00 hodin.

ESO OSŽ-Ú

PORADNA BOZP

Novinky v oblasti BOZP od 1. 1. 2021

Nový rok je zde a s jeho začátkem vám chceme představit několik nejdůležitějších změn, které nastaly v oblasti odškodňování pracovních úrazů v souvislosti s přijatou novelou zákoníku práce.

Pracovní úrazy představují poměrně významnou součást oblasti BOZP a odborové organizace by především měly dbát na to, aby každý pracovní úraz byl řádně a včas ze strany zaměstnavatele objasněn a také spravedlivě odškodněn. V dnešní době představuje odškodnění pracovních úrazů mnohdy nezanedbatelnou finanční částku pro postiženého zaměstnance, případně pro jeho rodinné příslušníky.

Jelikož se jedná o poměrně složitou problematiku, zřídilo oddělení BOZP OSŽ již v září loňského roku pro členy OSŽ tzv. **úrazovou linku**, jejíž posláním je poskytování metodické pomoci (tel. 731 135 505). Na tomto telefonním čísle je rovněž možné se poradit, případně konzultovat výše uvedenou problematiku.

Od 1. 1. 2021 tedy došlo v oblasti odškodňování k několika zásadním změnám. První změna se týká smrtelného pracovního úrazu a **náhrady přiměřených nákladů spojených s pohřbem**. Tato náhrada je tvořena výdaji za pohřeb, hřbitovní poplatky, výdaji za úpravu pomníku nebo desky, cestovními výlohami a jednou třetinou obvyklých výdajů na smuteční ošacení osobám blízkým. Do konce loňského roku náhrada tvořila nejméně 20 000 Kč. Od ledna letošního roku byla tato náhrada zvýšena na nejméně jeden a půl násobku průměrné mzdy v národním hospodářství zjištěné za první až třetí čtvrtletí kalendářního roku předcházejícího kalendářnímu roku, ve kterém vznikne právo na tuto náhradu.

Další změnou je zařazení zcela nového druhu náhrady, která se nazývá **jednorázová náhrada nemajetkové újmy při zvlášť závažném ublížení na zdraví.** V tomto případě se bude jednat o výjimečné případy nejtěžšího zdravotního postižení, zejména půjde o kómatické stavy, závažná poškození mozku nebo o ochrnutí výrazného rozsahu, tzv. půjde o následky srovnatelné s usmrcením osoby. Tato náhrada se bude poskytovat jednorázově manželovi, partnerovi, dítěti (zletilému i nezletilému) a rodiči zaměstnance, jakož i dalším blízkým osobám, které budou tuto újmu pociťovat jako újmu vlastní. U této náhrady zákon nestanovil nejnižší ani nejvyšší výši náhrady nemajetkové újmy. Ta se bude určovat podle okolností každého případu v závislosti na míře újmy postiženému zaměstnanci blízkých osob, kdy významná bude kvalita a intenzita vzájemného vztahu mezi postiženým zaměstnancem a jemu blízkou osobou.

Třetí významnou změnou je nový institut **jednorázové náhrady nemajetkové újmy pozůstalých**, který od 1. 1. 2021 nahradil institut jednorázové odškodnění pozůstalých. Do konce roku 2020 příslušelo jednorázové odškodnění pozůstalých pozůstalému manželovi, partnerovi a nezaopatřenému dítěti, a to každému ve výši nejméně 240 000 Kč, dále rodičům zemřelého zaměstnance, jestliže s ním žili v domácnosti. Nově tzv. jednorázová náhrada nemajetkové újmy pozůstalých přísluší manželovi nebo partnerovi zemřelého zaměstnance, dítěti (zaopatřenému i nezaopatřenému) a rodiči zemřelého zaměstnance, bez ohledu na to, zda žil se zemřelým ve společné domácnosti. Pokud se náhrada bude vyplácet oběma rodičům, vyplatí se každému z nich polovina této částky. Tato náhrada však přísluší i dalším osobám v poměru rodinném nebo obdobném, které újmu zaměstnance pociťují jako vlastní újmu. Podstatně se tedy rozšiřuje i okruh osob, kterým bude tato náhrada náležet. Pokud se jedná o výši této náhrady, bude příslušet každému pozůstalému výše uvedenému ve výši dvacetinásobku průměrné mzdy v národním hospodářství zjištěné za první až třetí čtvrtletí kalendářního roku předcházejícímu kalendářnímu roku, ve kterém právo na tuto náhradu vzniklo.

Jako čtvrtou změnu lze uvést i **možnost zvýšení výše odškodnění soudem**. Soud nově může přiměřeně zvýšit výši odškodnění za bolest a ztížení společenského uplatnění, může zvýšit i výši jednorázové náhrady nemajetkové újmy pozůstalých poskytnuté zaměstnavatelem v odůvodněných případech.

JUDr. Petr Kožmín, LL.M., MBA,
vedoucí oddělení BOZP OSŽ

NÁZORY

Evropský rok železnice

Evropa se rozhodla, že rok 2021 bude rokem „Evropského roku železnice“. Již v závěru roku 2020 Evropská komise vyzvala k předkládání návrhů akcí, které by mohly být zahrnuty do oficiálního programu. Protože doprava v Evropě produkuje čtvrtinu všech emisí skleníkových plynů, je jasné, že železnice, a to v osobní i nákladní dopravě, by v tom měla hrát klíčovou roli.

Jak se do tohoto programu zapojí česká železnice? Jaké hlavní cíle vlastně česká železnice v této oblasti má a je pravdou, že stále platí, že zejména přeprava zboží po železnici bude upřednostňována nejen „verbálně“? **–sh–**

Vyjádření ministerstva dopravy:

Naše zapojení se bude primárně odvíjet od možností daných aktuální epidemickou situací. Již víme, že proběhne jednání Neformální Rady ministrů dopravy v Portugalsku na konci března, jež má být věnováno železniční dopravě. Předpokládáme, že hlavním tahounem aktivit v ČR bude Správa železnic (připravuje se akce k 150 letům zprovoznění pražského hlavního nádraží či k červnovému dokončení fasády Fantovy budovy na hlavním nádraží v Praze, atp.).

Role Ministerstva dopravy je důležitá zejména pro prezentaci důležitých témat rozvoje dopravy – výstavba infrastruktury, univerzálních jízdních dokladů či udržitelnosti dopravy v souvislosti se Zelenou dohodou atp. Dále může Ministerstvo dopravy podporovat (či dát záštitu) výzkumným či konferenčním akcím.

Priority resortu:
- bezpečnost (zejm. ETCS),
- VRT,
- podpora železniční nákladní dopravy (příprava staveb na zvýšení kapacity, podpora v podobě kompenzací pro elektrickou trakci).

Upřednostnění přepravy zboží po železnici:
Ministerstvo dopravy společně se Správou železnic nepodporuje rozvoj nákladní železniční dopravy samozřejmě jen verbálně, ale chystá řadu kroků investiční, finanční či provozní povahy, kterými přispěje ke zlepšení situace v průběhu roku 2021.

Z hlediska infrastruktury lze hovořit například o schválení Studie proveditelnosti trati Kolín–Děčín, kde bylo navrženo ztrojkolejnit úsek Lysá nad Labem – Velký Osek, na celém rameni pak v roce 2021 budou pokračovat projektové práce ve stupni DUR, pokračují i přípravy celého ramene Cheb – Ústí nad Labem, Plzeň – Domažlice či úseku Kolín – Havlíčkův Brod – Brno, všechny tratě jsou důležité pro nákladní dopravu. Na posledním uvedeném úseku se chystá i provozní zlepšení, kdy by měla být od léta roku 2021 k dispozici již postrková služba. Ta by měla pomoci překonat nákladním dopravcům vyšší sklonové poměry na Vysočině, mimo jiné i v souvislosti s omezením na I. železničním koridoru.

V průběhu roku 2021 lze také očekávat schválení dotačního programu pro nákladní dopravce, který by měl pomoci kompenzovat náklady, které hradí železniční nákladní dopravci z titulu POZE (poplatky za obnovitelné zdroje energie).

František Jemelka,
tiskový mluvčí Ministerstva dopravy ČR

Demolice výpravní budovy ve Varnsdorfu.

Špatná správa boří, jiní opravují a přistavují

Kdyby byli ředitelé „špatné správy“ stejně tak motivovaní hledat využití pro budovy, jako nyní hledají důvody pro jejich boření, byla by situace zcela jiná. Je to zjevné i ve Varnsdorfu a přilehlém Dolním Podluží. Ve Varnsdorfu se jedná o demolici většiny výpravní budovy, přitom na druhé straně kolejiště se objekt bývalé výtopny v soukromém vlastnictví opravuje a dokonce přistavuje. V Dolním Podluží jde o kompletní demolici výpravní budovy, betonový bunkr zde byl umístěn již dříve. Ze staničních budov se zde naštěstí zachová alespoň zděné skladiště, které prochází rekonstrukcí. Nachází se rovněž v soukromém vlastnictví stejně jako přilehlý, již opravený rodinný dům. Problém tedy není v lokalitě, ale v přístupu majitele. Převod staničních budov na bořitelskou správu byl jeden velký omyl. **Štěpán Hálek**

Zajímavé omezení nehod

Patrně po tragické MU Pernink přistupuje Správa železnic k netradičním řešením. Na trati D3 Nejdek – Potůčky – (Potůčky dopravna D3 – žst. Johanngeorgenstadt DB AG, v tomto úseku platí Dodatkové ujednání) je změnou od 6. 10. 2020 zrušena dopravna Horní Blatná, která je změněna na nákladiště a zastávku (nz), z Horní Blatné ve směru na osudný Pernink stoupání až 24 promile a směrem k Potůčkům klesání až 26 promile. Kapacita tratě se tímto opatřením zhorší.

Další tratí postiženou rušením dopravny je trať D3 Bečov nad Teplou–Blatno u Jesenice, kde se zrušila od Dušiček (symbolické datum!) 2. 11. 2020 dopravna D3 Otročín a změnila se také na nz. Tímto opatřením je prostorový oddíl mezi Bečovem nad Teplou až Toužimí skoro šestnáct kilometrů. Přitom vzdálenosti mezi dalším dopravnami na trati je obvyklých pět až osm kilometrů. V dopravně Otročín pamatuji v minulosti pravidelná křižování. Co se tímto opatřením ušetřilo, není známo! Naopak neustálé změny předpisů a nařízení vytvářejí v hlavách provozních zaměstnanců chaos.

Podle posledních zjištění má být od nového GVD zrušena také dopravna D3 Skalsko a tradičně změněna na nz. Přitom právě ve Skalsku byl do roku 1995 dirigující dispečer pro trať Mladá Boleslav – Mělník, mimo jiné se v dopravně Skalsko natáčely železniční záběry pro kultovní film Jiřího Stránského a režiséra Hynka Bočana Zdivočelá země. Navíc zde odbočovala do svého zrušení regionální trať Skalsko – Chotětov, do zrušení dopravní služby ve Skalsku sloužila část tratě pro odstavování patrových vozů pro přepravu automobilů Škody Mladá Boleslav. U zrušené tratě se nachází také pivovar Podkováň, jehož pivo se v „pravěké“ době socialismu dobře prodávalo v demokraticky „úspěšně“ zlikvidovaných stáncích na nástupištích v žst. Praha–hl. n. Od nového GVD má být zrušena také dopravna Lnáře (foto viz Cestujeme s Obzorem, červen 2020) na trati Nepomuk – Blatná. Správě železnic jde patrně o to, co nejvíce poškodit propustnost tratí řízených podle D3, aby se na nich nedal zvyšovat počet vlaků. **Martin Kubík**

Změna na lince R 14

Už je to tak. České dráhy, a. s., vypravily v sobotu 12. 12. 2020 poslední rychlíky na lince R 14 Ústí nad Labem – Liberec – Pardubice. Od neděle 13. 12. 2020 provoz na tomto dopravním rameni zajišťuje společnost Arriva vlaky, s.r.o. Kterak informoval dopravní zpravodajský web Zdopravy.cz, objevily se v sobotu 12. 12. ve vlacích na lince R 14 parte uvádějící, že současné služby Českých drah „vystřídá amatérismus a neznalost“.

V neděli 13. 12. jsme se s fotografickou kamerou vypravili do Ústí nad Labem, abychom zachytili první rychlíky mířící odsud do Liberce v režii společnosti Arriva. Ta zde nasadila, jako na svých ostatních rychlíkových linkách, dvoudílné motorové jednotky, složené z motorového vozu řady 845 a řídícího vozu řady 945. Tyto stroje byly vyrobeny v letech 1986–89 ve SRN společností Duewag a v letech 2012–2020 modernizovány společností Pars nova v Šumperku. Je poněkud zarážející, že zatím co na národního dopravce je vyvíjen tlak na co nejmodernější vozy, v některých případech (u soukromníků) nevadí nasazování do provozu i desítky let staré, partiové techniky z „výprodeje“ DB. Čas ukáže, jak se řada 845 dokáže popasovat s poměrně sklonově náročnou tratí do Liberce. Výkon motoru Daimler–Benz 410 kW; přenos výkonu přes dvouměničovou hydrodynamickou převodovku – poháněný jeden podvozek; max. rychlost 120 km/hod.; hmotnost 40+28 tun; počet míst k sezení 80+74, ke stání 70+84. Ztrátou výkonů na této lince dojde u ČD k uvolnění motorových vozů řady 843 („Apollo“, „Rakev“), které budou převedeny na jiné výkony a nahradí tak motorové vozy řady 854 „Katry“, jež čeká pravděpodobně „železničářský důchod“. V neposlední řadě se také jedná o ztrátu několika desítek pracovních míst. Většina pracovníků ČD (doufejme) bude zařazena na jiné pracovní pozice.

Na samý závěr lze než doufat, že ztráta výkonů Českých drah na několika linkách a z toho plynoucí nižší tržby, neprojeví se nikterak na výši platů, odměn a dalších benefitů vrcholných manažerů ČD, a. s.

A. K. Kýzl

Neděle 13.12., 9.27 hodin. Od třetího nástupiště v Ústí nad Labem hlavní nádraží se vydávají na cestu do Liberce na lince R 14B dvě spřažené motorové jednotky řady 845 společnosti Arriva vlaky, s. r. o., jako rychlík č. 1385. Vlaky společnosti Arriva zde od tohoto dne nahradily rychlíky Českých drah.

Jak se rozlišují vlaky

Jména vlaků sleduji od 60. let, od zaměstnání u ČSD intenzivněji (1974). Za komunistů hodně věcí za moc nestálo, ale vlaky, až na výjimky, měly docela výstižná jména a podle nich kolikrát cestující rozlišoval, kdy a kam pojede. To je, myslím, v této věci to důležité, komu jména vlaků slouží, určitě ne ajznbonům, ale cestujícím. Zájmem dopravce by přece mělo být, aby sloužil cestujícím, usnadňoval zákazníkům cestování.

Pokud pojmenuje všechny vlaky od rána do večera Labe, myslím ty do Děčína, navíc čtvrtina cesty vede podél Vltavy, tak to cestujícímu nepomůže. A pokud pojede z Litoměřic do Kolína přímým rychlíkem, jak mu, prosím, na nádraží pomůže, že od rána do večera jedou samé Střekovy, když vlastně Ústí vůbec neuvidí. Pokud pojede do ciziny, třeba do Německa, tak by si vybral jiný vlak, pokud pojede do Hamburku, jiný, pokud do Kielu, a jiný třeba jen do Drážďan. Také je možné, že ty EC všechny pojedou přes Berlín, ale on tam nejede, tak mu je to ukradené a aby si mohl vybrat, tak se všechny tyto spoje jmenují podle ikony české krajiny (citát z ČD pro Vás) Berliner.

Jak to mají ostatní dopravci, by mělo být odborářským novinám, které vydává OSŽ, asi úplně jedno. Co by nám nemělo být jedno, to jsou služby našeho národního dopravce.

Co bych si moc přál, aby rozhodování (nejen o jménech vlaků) bylo u Českých drah smysluplné a co nejméně připomínalo rozhodování v Kocourkově. **Petr Rádl**

Hlášení ve výtazích

S postupnou modernizací železniční sítě včetně stanic se zvyšuje počet podchodů (výjimečně i lávek) na nádražích. Z nich jsou zpravidla jedním z přístupů na nástupiště výtahy. Ty jsou často vybaveny hlášením, které cestující informuje o směru jízdy. Je zajímavé si všímat, s jakou „lidovou tvořivostí“ přistupují výrobci výtahů k pojmenování něčeho tak jednoduchého, jako je cesta mezi podchodem a nástupištěm. Např. v Berouně na nástupišti se nacházíte v 0. podlaží a podchod je 1. podzemním podlažím. V Týništi nad Orlicí je podchod v 0. patře a nástupiště v 1. patře. V Liberci je podchod nazýván přízemím a nástupiště 1. patrem. No a třeba v Ústí nad Labem je průchod 0. poschodím a nástupiště 1. poschodím. Domnívám se, že napříč sítí by mělo dojít ke sjednocení názvosloví. Směřuje-li výtah do podchodu, nechť je ohlášen „podchod“. V úrovni nástupiště pak používejme slovo „nástupiště“. A vede-li výtah na lávku, tak tuto úroveň nazývejme „lávka“. Takto správně (podchod – nástupiště) to je pojmenováno např. v nedávno zrekonstruované stanici Jaroměř.

Martin Hájek, Pardubice

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

K nejzajímavější části výstavy v mosteckém muzeu patří rozsáhlé kolejiště pro provoz historických plechových modelů.

150 let železnice na Mostecku

Na rok 2020 připadla kulatá nebo půlkulatá výročí některých tratí, z nichž se některé připomenuly spíše symbolicky, nebo se na některé pozapomnělo. Nakonec rok 2020 byl náročný, byly jiné starosti, než široce připomínat výročí tratí, dep a stanic, ačkoliv by si to jistě zasloužily. Jedno z výročí však připomenuto bylo na Mostecku. V době, kdy povolily restrikce ohledně COVID–19, si zde připomenuli již 150 let od příjezdu prvního vlaku.

Mostecko bylo v polovině 19. století rychle se rozvíjející oblastí s řadou dolů, hutí a průmyslových závodů. Pro další průmyslový rozvoj a obchod v oblasti nepostačovaly jen koňské povozy, ale bylo nutno vybudovat nové železniční tratě s napojením na již existující tratě. Za tímto účelem vzniklo na severu Čech hned několik železničních společností, které od roku 1858 budovaly výkonnou síť tratí a vleček. Významnou společností na severu Čech byla Ústecko–teplická dráha, která postavila mimo jiné trať z Duchcova přes Most do Chomutova. Tato trať byla pro provoz otevřena 8. 10. 1870. A právě toto výročí bylo připomenuto dne 3. 10. 2020 jízdami parní lokomotivy 433.002 mezi Mostem a Chomutovem.

Další připomínkou výročí se stala výstava v Oblastním muzeu a galerii Most. Výstava však byla postižena novými zpřísněnými opatřeními kvůli COVIDu a před opětovným uzavřením se stihla alespoň vernisáž. Po uvolnění opatření byla pak výstava otevřena jen několik týdnů, než byla opět zpřísněna opatření a muzea byla znovu zavřena. Samotná výstava představila vývoj železnice na Chomutovsku a Mostecku. Umístěna je v impozantní rozlehlé budově, která bývala německým gymnáziem, po roce 1945 zde byla průmyslová škola.

Již zmíněná vernisáž proběhla 2. 10. 2020. Na výstavě lze spatřit mnoho artefaktů ze železnice. Velkoformátové tabule představují jednotlivé etapy rozvoje železnic na Mostecku a Chomutovsku, doplněné nejen textem, ale i množstvím zajímavých historických fotografií a dokumentů. Ale nejzajímavější z celé výstavy o železnici na Mostecku a Chomutovsku je expozice historických železničních modelů a parních strojů.

Expozici vévodí veliké kolejiště s funkčními plechovými modely vláčků s mnoha originálními doplňky, které se vyráběly v první polovině minulého století. Vláčky a parní stroje do muzea zapůjčil sběratel pan Radek Vejřík, který je zároveň pracovníkem mosteckého muzea. Vzhledem ke svému zaměstnání tak může být přítomen na výstavě jako průvodce a ochotně zájemce zasvětí do tajů sbírání těchto historických modelů a hraček. Stěny sálu s modely jsou doplněny grafikami z tvorby Jiřího Boudy.

Vzhledem k opatřením a s tím souvisejícím uzavřením muzea bylo nakonec rozhodnuto, že výstava 150 let železnice na Mostecku a Chomutovsku bude oproti původnímu plánu probíhat do konce roku 2021 a otevřena bude, jakmile to situace dovolí.

Pavel Stejskal

Zima na Teplickém Semmeringu

Letošní (nejen) zimní sezona není příliš nakloněna ani naší železnici. Příslušní pracovníci, zejména osobní pokladní, vědí zdaleka nejlépe, o kolik procent v poslední době poklesl zájem veřejnosti o cestování vlakem. Jinak tomu není ani na kolejích „Krušnohorského (Teplického) Semmeringu“, dnes trať č. 135 Most – Moldava v Krušných horách. Koleje, které mají „horský“ nádech, postavila Společnost Pražsko–duchcovské dráhy. Poslední, nejnáročnější úsek z Hrobu na Moldavu, byl uveden do provozu dne 6. 12. 1884. Dnes se zdá téměř neuvěřitelné, že po těchto kolejích jezdívaly kdysi dokonce přímé dálkové osobní vlaky z Prahy na Moldavu. Leč kde jsou loňské sněhy.

Současný nízký zájem „obecenstva“ o svezení se po této krásné trati, překonávající zdejší hluboká údolí po příhradových mostech a nořící se do dvou tunelů, ovlivňují aktuální zdravotnická opatření z důvodu nepříznivé situace. Od neděle 27. 12. 2020 jsou totiž opět zavřeny všechny zdejší horské boudy, hotely a restauranty. Druhou příčinou nízkého zájmu výletníků je rovněž nedostatek sněhu, který ani neumožňuje běžkařům nasadit si na nohy svá „prkénka“ a vydat se na zimní túru do běžkařské stopy v okolí Moldavy, Mikulova či Nového Města. Pamatuji doby, kdy nádraží v Dubí doslova praskalo ve švech spoustou natěšených lyžařů. Z Teplic sem, k nádraží, zajížděla dokonce autobusová linka MHD č. 8. V neděli 27. 12. vystupuji proto na zastávce Mikulov (720 m n. m.) z vlaku Sp č. 1956 (Děčín – Moldava) dočista sám.

Ukončete výstup a nástup, dveře se zavírají a „Žralok“ řady 844, pokřtěný jako „Bolek“, po malé chvíli mizí v útrobách Mikulovského, 334 metrů dlouhého tunelu, který začíná pár metrů od zastávky. Ta samá situace se opakuje zhruba za hodinu, když zde (opět sám) nastupuji do Sp 1957, abych se svezl alespoň do stanice Dubí. V případě Dubí se jedná o jednu z úvraťových stanic v naší železniční síti. Zde, na nádraží, nacházím otevřenou a docela příjemně vytopenou čekárnu. Za což patří dík manželům Našincovým, kteří zde provozují malé železniční muzeum. Otevřená čekárna totiž není v dnešní době zdaleka tak samozřejmá věc, jako kdysi. Dnes zde všude vládne klid a pohoda.

Pokud se ale naplní plány na těžbu lithia na Cínovci, možná nádraží opět ožije. Jedním z plánů je totiž prorazit za stanicí, někde v prostoru, kde se kdysi nacházela točna pro parní lokomotivy, štolu, kterou by se sem dopravovala vytěžená ruda a nakládala do železničních vagonů. To je ale ještě asi hudba vzdálené budoucnosti. Tak někdy v lepších časech na Teplickém Semmeringu na viděnou, vážení.

A. K. Kýzl

Je krátce před 10. hodinou v neděli 27. 12. 2020. „Žralok“ řady 844 „Bolek“ se rozjíždí ze zastávky Mikulov v Krušných horách (721 m n. m.), aby po malé chvíli zmizel v útrobách Mikulovského tunelu.

Moudrost pro tento den

„Republika je pěkná věc, ale politické strany vždy budou hájit v prvé řadě své vlastní zájmy. Kdo však bude dbát o zájmy státu jako celku?“ ***Karel I.***, *poslední rakouský císař, český král (1887 – 1922)*

Zemřel Ivo Nevřivý

Ve věku 71 let zemřel ve čtvrtek 24. prosince někdejší dlouholetý předseda ZV OSŽ DKV Ostrava Ivo Nevřivý. Celý život pracoval v Depu kolejových vozidel v Ostravě. Po vzniku OSŽ se stal předsedou ZV OSŽ v tomto depu (dnes SOKV Ostrava) a v této funkci působil až do roku 2008, kdy odešel v rámci reorganizace podniku do předčasného důchodu. Současně s funkcí předsedy byl členem dalších navazujících orgánů v rámci OSŽ. Významnou měrou se zasloužil o opravu rekreačního objektu v beskydské Ostravici, který jeho zásluhou přešel do majetku odborů. Čest jeho památce.

Miroslav Čáslavský

Odešel nám kamarád

Dne 13. 12. 2020 nás zastihla smutná zpráva o odchodu našeho kamaráda

Josefa Malechy.

Dlouhá léta pracoval v OSŽ jako člen revizní komise. Pracovní život věnoval železnici, do důchodu odešel poslední jízdou na své milované mašince. Byl to čestný člověk, vždy si stál za svými názory. Měl rád výlety, táborové ohně a kytaru, nikdy nezkazil žádnou legraci a uměl naladit dobrou náladu. Pepo, děkujeme za vše, budeš nám chybět, budeme vzpomínat.

Kamarádi z RK OSŽ z let 1993 – 2009

O trati Pečky - Kouřim - Bečváry

Trať Pečky – Bošice – /Kouřim/ Zásmuky – Bečváry byla uvedena do provozu od 25. října 1881, takže v letošním roce oslaví již 140. výročí provozu. Při jejím vzniku byla doslova lemována cukrovary: Plaňany, Svojšice – Karlov u Bošic, Kouřim, ale i cukrovar hraběte Sternberga v Zásmukách, založený již v roce 1836. Poslední provozní cukrovar v Plaňanech pracoval prokazatelně ještě v roce 1981 (po roce 1990 byl zbořen).

Po roce 1990 došlo k privatizaci 39 českých a moravských cukrovarů, což znamenalo téměř jejich vyhlazení, v Čechách zbyly po tzv. úspěšné Klausově a Ježkově privatizaci v provozu dva celé cukrovary a na Moravě pět. Což je docela úspěch. Plno tratí, z nichž trať na Kouřim nevyjímaje, z přepravy pro cukrovary doslova žily. Likvidace místního průmyslu jde ruku v ruce s omezováním provozu tratí. V České republice na rozdíl od Německa nedošlo naštěstí k plošné likvidaci tratí. Němečtí železniční aktivisté upozorňují, že po sjednocení Německa a totální důsledně řízené likvidaci průmyslu v tehdejší Německé demokratické republice (NDR), došlo prý prakticky ze dne na den k zastavení výroby a tím pádem k vyprázdnění dělnických vlaků. V ČR je či bylo na rozdíl od NDR v roce 1990 rozvinuto více cestování vlakem, dojíždění na chaty a do škol, což ušlou frekvenci vyvážilo.

Trať Pečky – Kouřim/Bečváry zažila také svou katastrofu a to se vznikem krajského uspořádání v roce 2004, kdy vedení kraje pod taktovkou ODS v roce 2006 zastavilo pravidelnou osobní dopravu na trati Bošice – Zásmuky – Bečváry, ač nádraží v Zásmukách leží blízko centra a Zásmuky jsou živým městečkem. K vnitřní tunelaci tratě do Zásmuk patří i to, že důchodci nad 70 let jezdí dosud v autobusech PID zcela zdarma a ve vlaku musí určitý, sice malý peníz, ale stále platit. Tato nesrovnalost v tarifu PID vyrůstá již z divokých 90. let, kdy byl účel tehdejší vlády rušit tratě a neopravovat je, což vyústilo v železniční stávku v roce 1997. Kdyby trať tehdy podemlela povodeň, již by se nerozjela, naštěstí pro Kouřimku přišla povodeň na trať až v červnu 2013 a přesně do roka byla opět zprovozněna a navíc generálně opravena. Škoda, že kraj dosud neobnovil pravidelnou osobní dopravu do Zásmuk. Zrušení osobní dopravy do Zásmuk mělo za důsledek i zrušení dopravní služby v žst. Bošice a sídlo dirigujícího dispečera bylo převedeno do Plaňan. Plaňany tak zůstávají poslední obsazenou stanicí na celé trati.

Více o trati a okolí na webu osz.org v Cestujeme s Obzorem.

Martin Kubík

Dopravna D 3 Bošice, 30. prosince 2020 ráno, motor 810.220–4 směr Kouřim. Budova stanice byla postavena koncem 20. let 20. století, předtím bylo sídlo výpravčího v dřevěném provizoriu v prostoru dnešního skladu. Trať na Kouřim je číslována z Bošic, proto km 0,100. Páteřní trať vede na krajem zakleté Zásmuky.

Trať rovně vede do Zásmuk s traťovou rychlostí 60 km/h a téměř nic po ní z vůle Středočeského kraje nejezdí (kromě pár vlaků KŽC v létě), vpravo směr Kouřim.

Správa železnic vydala lednové číslo Moderní železnice

V titulním článku představuje generální ředitel Správy železnic (SŽ) Jiří Svoboda novou koncepci zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy. Jejím hlavním cílem je snížit pravděpodobnost vzniku mimořádných událostí v důsledku lidské chyby. V rozhovoru Jiří Svoboda poděkoval zaměstnancům za zvládnutí velmi složité situace roku 2020. Fungování organizace významně ovlivnila opatření namířená proti šíření koronaviru, na druhou stranu na investice i údržbu měla SŽ k dispozici rekordní objem finančních prostředků.

V sekci Strategie najdeme informace o nové Koncepci seřaďovacích stanic, jejímž cílem je efektivní provoz tohoto segmentu zařízení služeb. Na vzniku koncepce se podíleli i experti ŽESNAD.CZ a Sdružení finální verzi podpořilo.

Plná verze je k dispozici na www.sprava.zeleznic.cz v sekci dokumenty. **–rš–**

Předplatné Obzoru
tel. 737 275 079
e-mail:
marie.bartova@osz.org

Novým podchodem od metra na Žižkov, zatím provizorně výtahem

Společnost Penta v prvním lednovém týdnu otevřela nový podchod ze sedmého nástupiště pražského hlavního nádraží směrem na náměstí Winstona Churchilla. Jedná se o provizorní řešení do doby, než bude vybudován podchod na Žižkov. Cestující tak při cestě z nádraží na Žižkov nemusí složitě obcházet přes Bulhar, ani riskovat zdraví či život při přecházení kolejí. Jak uvedla společnost Penta, nová trasa zkrátí cestu z Vinohrad a Žižkova přímo na Hlavní nádraží do doby, než dojde Správou železnic k prodloužení severního podchodu, jehož dokončení se předpokládá do konce roku 2021. Nový výtah, který se nachází v místě původního nákladního výtahu na sedmém nástupišti, zainvestovala společnost Penta.

Cestující, který má v úmyslu použít nový podchod z hlavního nádraží směrem na Žižkov, musí dojít na sedmé nástupiště, severní část, směrem k bývalé provozní budově, výtahem sjet do suterénu, popojít pár kroků pod kolejemi a dalším výtahem vyjet zase nahoru a po úzkém chodníčku pokračovat směrem k Seifertově ulici a pak po schodišti k prodejně Lidl a na náměstí Winstona Churchilla. Trasa není o moc kratší než trasa přes koleje, ale je mnohem bezpečnější.

–mmč–

Provizorní cesta od podchodu z pražského hlavního nádraží směrem na Žižkov.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

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

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X