

Z aktuálních událostí

■ V pátek 29. 1. jednaly **odborové centrály působící u Správy železnic (SZ)**, opět formou videokonference. Kromě jednání nad 2. změnou PKS se po dlouhých měsících podařilo najít společné kompromisní stanovisko zaměstnavatele a všech devíti odborových centrál, které působí u Správy železnic, nad Zásadami hospodaření s centralizovanými prostředky FKSP na rok 2021 (C-FKSP).

Vzhledem k hromadícím se připomínkám k novým výstrojním součástkám došlo ke společnému stanovisku na svolání pracovní skupiny pro OOPP a výstrojním součástkám.

■ V úterý 2. 2. probíhalo jednání **Představenstva OSŽ**, a to opět formou videokonference. V úvodu I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách Vladislav Vokoun stručně informoval o situaci na ČD: „**Nedávno byl schválen podnikatelský plán, který musel reflektovat na současnou složitou situaci. Samozřejmě ale v tuto chvíli je nejvíce diskutovaným problémem všeobecné hledání úspor, což vyvolává, zejména mezi administrativou, logické znepokojení,**“ řekl a dodal, že České dráhy pokračují v trendu přizpůsobování provozu požadavkům krajů a státu, část zaměstnanců je částečně na překážkách v práci a částečně na home office. Probíhá jednání s kraji, některé smlouvy končí, někde se musí podepsat dodatky. „**Zásady čerpání Sociálního fondu (SF) jsme podepsali už vloni a v tuto chvíli dojednáme konkrétní částky na specifické položky,**“ řekl Vladislav Vokoun a upřesnil, že navzdory epidemii se nepředpokládá krácení příspěvků na sport a kulturu.

Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo, informoval o setkání odborových centrál se zaměstnavatelem (26. 1.) prostřednictvím videokonference: „**Shodli jsme se na úpravě PKS 2020 prodloužením nebo přesunutím neuplatněných KOP do roku 2021 pro ty, kteří mají nárok jednou za dva roky, a do roku 2022 pro ty, kteří mají nárok jednou za 3 roky,**“ řekl Radek Nekola s tím, že zaměstnavatel ale není tomuto řešení (kvůli chybějícímu personálu) nakloněn a proto přišel s finanční kompenzací. „**To jsme odmítli jednak jako předčasné řešení, a jednak podle nás jde o pokus zpeněžit nepeněžní benefit.**“ Další jednání k tomuto bodu bude 8. 2. 2021. Smutnou informací bylo konstatování, že společnost ČD Cargo už ve dvou případech musela řešit dopady COVID-19 na zaměstnance. Řešila se i činnost Nadace železničerského centra SF. „**Shodli jsme se i na příspěvku z C-SF na pořádání sportovních a kulturních akcí, naopak neshodli jsme se na interní normě, která řeší složky nadtarifní mzdy,**“ řekl Radek Nekola a dále informoval o jednání ETF, sekce opravárenství (na téma digitalizace opravárenství), věnovavše problematice sjednocení automatických správ na nákladních vozech v Evropě (hledá se shoda například Evropou) a krátce informoval o jednání Dozorčí rady ČD Cargo dne 21. 1. 2021.

S pozitivními informacemi vystoupil Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při Správě železnic, když uvedl, že došlo ke shodě na zásadách C-FKSP na rok 2021 a všechny tři zbývající odborové centrály tento dokument podepsaly. „**Projednávali a podepsali jsme i druhou změnu PKS na rok 2021, která je zpravením textace v příloze 1 (článek 17),**“ řekl Petr Štěpánek s tím, že „stravenkový paušál“ se přesunul do jednání o 3. změně PKS

a zatím se čeká, jak jednání ohledně tohoto bodu dopadnou. Dále informoval o tom, že KOP u Správy železnic je nyní v situaci, kdy se čeká na výsledek výběrového řízení a běží odvolací lhůty. „**Zaměstnanci by mohli začít jezdit na konci února, respektive na začátku března. Předpokládá se, že nejdříve se bude jezdit na KOP v Česku, protože Slovensko je zatím z důvodů pandemie zavřené,**“ dodal Štěpánek.

Místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nadrážího republikového výboru OSŽ Bc. Renata Dousková informovala o tom, že ČD travel jako první z nedrážních organizací bude mít stravenkový paušál. „**Podle nás to není nejlepší způsob volby, ale zaměstnanci o to mají zájem,**“ dodala. Dále informovala o kolektivním vyjednávání v Dopravním zdravotnictví a o probíhající řešení stížnosti několika zaměstnanců Drážního úřadu.

O mimořádném jednání tripartity v pondělí 1. 2. 2021 informoval předseda OSŽ Mgr. Martin Malý: mělo jediné téma – návrh zákona o mimořádném příspěvku zaměstnanci při nařízené karanténě. „**Předkladatel návrhu (MPSV) tvrdí, že každá osoba se podle dostupných statistických údajů ve sledovaném období před karanténou v průměru setká s pěti osobami, ale většina při trasování hlásí jen jeden nebo dva kontakty, čímž se účinnost trasování výrazně snižuje. Ministřyně Maláčová proto navrhla vyplácet zvláštní příspěvek, který by sanoval propad v příjmech při čerpání nemocenské v případě karantény,**“ shrnul Martin Malý obsah jednání, které nevedlo k jednoznačnému závěru: „**Odbory návrh MPSV v zásadě podpořily, ale ze strany zaměstnavatelů zazněl nesouhlas. Zaměstnavatelé se obávají, že by to bylo lidmi zneužíváno a že by stát měl spíše přispět firmám na testování.**“

Dále Martin Vavrečka (místopředseda OSŽ pro správu majetku) informoval o využití programu COVID II nájemné v ZO až do června, podnikové konference přesunutou na říjen a sjezd uspořádat nejpozději do šesti měsíců od stávajícího data (listopad 2021). Předběžně plánovaný termín sjezdu je 25. a 26. 3. 2022. Konečné rozhodnutí však může učinit pouze Ústředí OSŽ, kterému bude problematika předložena k projednání na nejbližším zasedání, tj. 17. února 2021.

Vzhledem k nepříznivému vývoji epidemie Představenstvo OSŽ navrhlo definitivně zrušit oslavu třicetiletí OSŽ, vyslechlo informaci vedoucího MO OSŽ Ing. Ondřeje Šmehlíka o aktuální situaci v oblasti sportu, kultury (FISAIC/USIC) a rekreaci, informace Revizní komise OSŽ a bod „různé“, v němž na dotaz Miroslava Mainla, tajemníka PV OSŽ při SZ, ohledně režijek v Jihomoravském kraji Martin Malý uvedl: „**Mám to zatím pouze zprostředkované z vedení ČD, jednalo se o úpravu ceny příplatku pro držitele režijek na vlaky Jihomoravského kraje (JMK) a změně nastavení souvisejících plnění ze strany ČD, ale tyto návrhy byly ze strany JMK odmítnuty s tím, že obě strany (ČD a JMK) budou společně prosazovat zapracování zaměstnaneckého jízdného do jednotného cestovního tarifu.**“

-red-



Sněhová kalamita v pondělí 8. února komplikovala od ranních hodin provoz vlaků, zejména v Praze a středních Čechách. Na některých místech byla zavedena náhradní autobusová doprava, někde ale bohužel neumožnila špatná sjízdnost silničních komunikací zavedení náhradních autobusů.

VIII. sjezd OSŽ bude pravděpodobně až příští rok v březnu! zaznělo na aktivu k PKS ČD

S omluvou za malé zpoždění (způsobené problémy s připojením u účastníků videokonference) začala ve středu 27. 1. 2021 po 10. hodině v pořadí již čtvrtá a závěrečná videokonference (školení) k PKS Českých drah: „**Dnes je to repete pro oblast Plzeň a C. Budějovice. Minule bylo málo lidí, teď je nás čtrnáct,**“ s těmito slovy zahájil Antonín Leitgeb, tajemník Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD, svým způsobem netradiční „videoaktiv“ k PKS ČD. „**Hodně zdraví a pevné nervy do nového roku. Mrzí nás, že nemůžeme školení udělat tváří v tvář, tak jsme zvolili aspoň tuto formu, abychom vám mohli říct novinky,**“ dodal. „**Hlavně ať už skončí covid a můžeme se vrátit k normálu,**“ připojil se Vladislav Vokoun, předseda PV OSŽ při ČD, který si vzal na starost vlastní prezentaci PKS a změn v ní.

Zatímco PKS byla podepsána překvapivě brzy (již v říjnu loňského roku; nemalý podíl na tom měla pandemie, kdy zaměstnavatel musel reagovat na výpadek služeb, mimo jiné i paragrafem 209 – částečnou nezaměstnanost), v těsně podobě spatřila světlo světa paradoxně

pozdě, teprve až nyní: „**Čekalo se na vyhlášku o cestovních náhradách a na definitivní podobu minimální mzdy,**“ vysvětlil Vladislav Vokoun. A ani tentokrát nebyla PKS bez chyb (úprava se týkala Přílohy č. 1, článku 15 – Dovolena). „**Ale už je to opravené. Ať děláte, co děláte, vzdycky se nějaká chyba stane,**“ poznamenal Vladislav Vokoun.

Jinak změn v PKS ČD 2021 není mnoho: „**Stačily by říct dvě věty: zvedli jsme tarif a ponechali jsme benefity, a můžeme jít od toho, ale tak to úplně není. PKS ČD 2021 má sedm kapitol a došlo v ní k několika úpravám, byť struktura PKS zůstala stejná,**“ podotkl Vokoun. Konečný verdikt o akcích z centrálního Sociálního fondu BOZP by podle Vokouna měl padnout 9. 2. 2021 (po redakční uzávěrce). „**Pracovní podmínky, ochranné pomůcky, vše zůstává při starém. Nic jsme neměnili, ani v kondičních pobýtech, byť KOPky v lednu a v únoru nejsme schopni vlivem protiepidemických opatření zrealizovat. Ve hře je i forma relaxačních pobytů jako náhradní řešení,**“ dodal Vokoun.

Telegraficky pak Vladislav Vokoun informoval (v rámci základního textu PKS) o situaci v Jihomoravském kraji (řešíme to, bude vyvoláno v nejbližších dnech jednání s MD), o Sociálním fondu (stejný, plnění ve výši 2% ze mzdových nákladů), o penzijním a životním pojištění či o odstúpném („**Odstupné jsme z logických důvodů už loňský rok přesunuli do samostatné přílohy!**“, možnost až desetinásobku), o překážkách v práci (paragraf 209: pro první čtvrtletí platí, že leden 80%, únor a březen 70%), „**Podpisová doložka je čím dál delší, byť jedna odborová centrála zanikla. Tolik základní text,**“ informoval Vladislav Vokoun a dále se věnoval jednotlivým přílohám. Mluvil o zrušení superhrubé mzdy, o mzdovém nárůstu (2%), o výročních generálních ředitele Ivana Bednářka: „**Náš názor (jako členů Dozorčí rady ČD) je ten, že v žádném případě se nemůžeme ztotožnit s plošným snižováním mezd, jenom v opodstatněných případech, jde o cca 250 smluvních mezd v provozu, u dalších cca 700 ne-souhlasíme s provozu, u dalších cca 700 ne-souhlasíme s provozu,**“

(Pokračování na str. 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„**Věřím, že pokud se vše vrátí do starých kolejí, nebude muset dojít k žádným vážnějším restrikcím vůči zaměstnancům.**“

Na aktuální téma hovoříme s **JOŽKOU MATUŠŮ,** předsedou ZV OSŽ Slovácko

Rok 2020 byl z hlediska protiepidemických opatření složitý pro každého. Jak z tohoto pohledu hodnotíte činnost vaší ZO OSŽ Slovácko?

Rok 2020 se mně nehodnotí úplně lehce. Ale to asi nikomu z předsedů základních organizací. V naší ZO OSŽ ZST Veselí nad Moravou – Slovácko jsme alespoň stihli, těsně před vyhlášením covidových opatření, uspořádat vloni v březnu konferenci členů ZO. To jsem byl, v kontextu pozdějších událostí, opravdu rád. V době covidových omezení jsme, jak se závodním výborem, tak s členskou základnou, komunikovali e-maily. Stejně tak e-mailem probíhalo jednání ZV. Tady problém nemáme. Poněkud omezenější bylo z pochopitelných důvodů pořádání sportovních a společenských akcí – zde jsme, bohužel, museli naše členy hodně „ošidit“. Naše ZO pořádá za normálních okolností spoustu různých akcí rozličného typu a v loňském roce jsme stačili realizovat pouze menší část toho, co bychom uspořádali normálně.

Obtížná situace panovala rovněž při kolektivním vyjednávání. Splnily uzavřené kolektivní smlouvy vaše očekávání?

V situaci jež panovala v roce 2020, se nedá uzavřít kolektivních smluv hodnotit jinak než pozitivně. Nasmlouvané podmínky jsou u podniků, kde byly PKS uzavřeny, podle mého názoru

téměř maximem toho, čeho šlo v té situaci dosáhnout. Záměrně říkám téměř, vždy jde všechno udělat o něco lépe. Ale musíme si uvědomit, že i hůře a tady to akutně hrozilo. Za naši ZO a za mě osobně patří poděkování všem kolektivním vyjednávacím. Potřebná školení k PKS ČD, a. s., a Správy železnic, s. o., probíhají letos formou videokonferencí a těch se, samozřejmě, za naši ZO účastníme.

Jak dalece změnila mimořádná situace pracovní režim u zaměstnanců a členů vaší ZO OSŽ?

Současná situace na zaměstnanost a pracovní režim našich členů přišli velký vliv nemá. Pouze např. u vlakových čet se dočasně přešlo do režimu letmo, ale zaměstnavatel toho nijak nezneužívá. Toto si samozřejmě hlídáme. Také u našich členů v pozici dispečerů a výpravčích platil v některých obdobích loňského roku speciální režim kvůli omezení osobního kontaktu mezi zaměstnanci. V letošním roce očekávám zklidnění covidové situace a s tím spojené i zklidnění situace u zaměstnavatelů i v odborech. Věřím, že pokud se vše vrátí do „starých kolejí“ a nebudou (např. u ČD, a. s.) vznikat tak obrovské finanční ztráty, pak to všechny podniky, kde máme své členy, ustojí a nebude muset dojít k žádným vážnějším restrikcím vůči zaměstnancům.



Dařilo se vám uspokojovat zájem členů o odborové záležitosti, především v oblasti informovanosti?

Naše členy jsme samozřejmě průběžně informovali nejen o veškerém dění v OSŽ a ZO, ale i o vývoji situace u zaměstnavatelů. Máme v databázi adresy na více než 90% členů naší ZO, takže jakékoliv důležité informace jsme jim okamžitě předávali i s naším komentářem. Stejně tak jsme postupovali například při výpomoci OSŽ samoživitelům s následným vyřízením této pomoci. Dokonce jsme dostali i několik poděkování, čehož si vždycky moc vážíme.

(Pokračování na str. 2)

ZSSK CARGO přistoupilo k hromadnému propouštění

V posledních měsících slyšeli slovenští železniční odboráři z úst Andreje Doležala, ministra dopravy a výstavby Slovenské republiky, jen informace o hromadném propouštění z důvodu přijatých úsporných opatření.



Ilustrační snímek Michael Mares

„**Chtěli jsme ale znát příčiny tohoto stavu, a proto jsme se zaměřili na Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO), která je jednou ze čtyř společností působících na slovenské železnici a zároveň se jí propouštění zaměstnanců nejvíce týká,**“ říká Peter Píkna, místopředseda OZZ, předseda Podnikového výboru Odborového sdružení železničářů (OZZ) při ZSSK CARGO a člen dozorčí rady této společnosti. ZSSK CARGO ještě v roce 2019 zaměstnávalo zhruba 5300 zaměstnanců, k lednu 2021 má cca 4600 zaměstnanců. Po ukončení hromadného propouštění a organizačních změn se předpokládá, že na konci letošního roku by společnost ZSSK CARGO měla mít přibližně 4300 zaměstnanců. „**Důvodem hromadného propouštění, které schválil akcionář na podzim roku 2020, byla velká hospodářská ztráta zapříčiněná recesí v hutnickém průmyslu, která začala již v roce 2019. Následně se přidaly i faktory způsobené pandemií COVID-19. Ty především měly za následek velký propad na přepravách rudných vlaků. Naše hlavní přepravy jsou totiž primárně zaměřené právě na hutnický průmysl,**“ popsal Peter Píkna příčiny obrovského propadu v přepravách.

(Pokračování na str. 3)

„Věřím, že pokud se vše vrátí do starých kolejí, nebude muset dojít k žádným vážnějším restrikcím vůči zaměstnancům.“

(Pokračování ze str. 1)

Stejně jako jiné ZO OSŽ, i vaše základní organizace registruje značnou část seniorů. Jak ti prožili pro ně obzvláště náročný rok?

Pokud jde o seniory naší ZO, tak ty jsme museli osídlit úplně. U nás jsou zvyklí, že pro ně děláme dvakrát ročně společné setkání, kde se od nás dozví veškeré novinky a naše hodnocení situace na dráze jako takové. Zvláště v oblasti Jihomoravského kraje, kde se dělájí „kotmelce“ s režijními výhodami i pro seniory, je to pro ně důležité. Takto jsme, bohužel, pouze odpovídali na dotazy těch, co nás kontaktovali.

Letošní rok je rokem voleb v OSŽ. Jak se naně připravujete a nemáte souvislosti s nimi obavy z „covidových“ opatření?

Čekají nás volby jak do závodních výborů, tak do vrcholných orgánů OSŽ včetně podnikových výborů. Dále pak podnikové konference a ve finále sjezd. Nejen mým přáním samozřejmě je, aby se sjezd, popřípadě už podnikové konference mohly uskutečnit v normálním režimu. Z dlouholeté zkušenosti vím a cítím, že osobní styk je vždy daleko prospěšnější než

domluva přes různá média, byť sebelepší. Volby v naší ZO, vzhledem k situaci a blížícímu se termínu jsme připraveni provádět v naší ZO dvojitým způsobem (pokud se nic nezmění). Prvním z nich jsou volby per rollam pomocí e-mailu do speciálně zřízené e-mailové schránky, druhý způsob je klasický – tištěným volebním lístkem do volební urny – tak budou volit např. zaměstnanci DPOV, kteří mají své pracoviště na jednom místě, kde bude zřízena volební místnost. Volební místnost zřídíme také v obvodu železniční stanice Veselí nad Moravou – ta bude sloužit všem členům, kteří nemají e-mailové adresy. Způsobem per rollam pomocí e-mailu bude probíhat i konference delegátů z řad členů ZO, která bude předcházet volbám a bude schvalovat vše potřebné pro bezproblémové fungování naší ZO. Ideální by bylo provést konferenci pomocí videokonference, jenže, bohužel, všechny delegáty v jeden čas bychom asi k počítačům nedostali.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský,
snímek Michael Mareš

VIII. sjezd OSŽ bude pravděpodobně až příští rok v březnu! zaznělo na aktivu k PKS ČD

(Pokračování ze str. 1)

Dále Vladislav Vokoun informoval o změnách stravného a o „stravenkovém paušálu“: „Principiálně to není dobrá záležitost, minimálně pro rok 2021 byly ponechány stravenky v podobě jako vloni. Ano, jsme připraveni, pokud se ukáže, že stravenkový paušál má smysl, budeme o něm jednat. Ale zatím jsme nenašli nic, co by hovořilo ve prospěch zavedení stravenkového paušálu. Vrátime se k tomu ještě v letošním roce. Spíše jsem přesvědčen, že stravenkový paušál zase tak úžasný není,“ řekl na závěr zhruba sedmdesátinutového projevu.

Věra Nečasová poté představila drobné změny v zásadách Sociálního fondu a jeho čerpání (výše a rozpočet jsou zhruba stejné), mluvila i o Příspěvku do Nadace Železnice srdcem (byly vyplaceny již 3 miliony, také členové DR ČD a ČD Cargo, zvolení za zaměstnance, do Nadace přispívají) a o Směrnici o financování a organizování sportovních akcí. Zmínila zvýšený příspěvek na tuzemské dotované rekreace (z

2500 na 3000 Kč) a provedení srážek odborových příspěvků pro odvod daně za rok 2020 (opět elektronicky). Závěr jeho vystoupení patřil prezentaci aplikace „Moje OSŽ“ pro chytré mobilní telefony, která má již 1200 stažení.

Antonín Leitgeb, který školení moderoval, pak v závěru zmínil letošní „volební rok“ a peripetie spojené s covidem: „V úterý (2. 2.) zasedá Představenstvo OSŽ, které bude mít mimo jiné na programu prodloužení termínu konání konferencí v ZO až do června, podnikové konference bychom měli posunout až na říjen (z května) a sjezd, protože nám teď nikdo nezaručí, že ten sjezd by se mohl konat v rozsahu, na jaký jsme zvyklí, bychom přesunuli až na duben (na jednání představenstva byl nakonec navržen březen, poznámka autora) příštího roku,“ uvedl Antonín Leitgeb a otevřel diskusi, v níž se účastníci například dotazovali na to, jak mohou z prostředků Sociálního fondu uplatnit odměny pro dárce krve.

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Jana Čablíková:

„Bolí mne, když vidím zarostlé točny prázdných dep.“

Rodištěm Jany Čablíkové je Nymburk, který je obecně považován za důležitý železniční uzel. Snad i z tohoto důvodu měla Jana od malicka blízko k dráze, zvláště když své dětství prožívala jen pár metrů od železniční trati, vedoucí z Nymburka ve směru na Jičín a Mladou Boleslav. „Supění lokomotiv a dunění pračků bylo hudbou mého dětství,“ svěříje se poeticky. Na železnici nastoupila po mateřské dovolené v roce 1980 a začala pracovat v drážní laboratoři, která zkoušela barvy a nátěry vhodné pro vagony a lokomotivy. „Práce tam bylo dost, byla zajímavá a mě bavila. Zkoumat barvy a jejich vlastnosti bylo často i vzrušující,“ svěříje se. V této laboratoři pracovala nejprve jako chemik-specialista, později se vypracovala na funkci

kdy po vystudování a mateřské dovolené nastoupila na dráhu, se stala členkou FISAIC ve skupině výtvarného umění. Přivedl ji tam malíř Jaroslav Mokrá, který byl nádražák a člen FISAIC. Jejím dalším velkým koníčkem je také zpěv, kterému se již od mládí věnuje, v současné době aktivně působí v nymburském smíšeném pěveckém sboru Hlahol.

Její hlavním zájmem ale zůstává stále malování, v Nymburce založila se svými přáteli výtvarníky Výtvarné sdružení Jana Dědiny, které v názvu nese jméno jejího dědečka. V roce 2020 uplynulo 150 let od jeho narození a Jana Čablíková na něho vzpomíná v knížce Jan Dědina – malíř, kterou k tomuto výročí vydalo město Nymburk.

Železniční reprezentuje Jana Čablíková jako malířka v české železniční skupině FISAIC a snad nejvíc si považuje svého ocenění na soutěži FISAIC ve Švýcarsku v roce 2012, kde se její akvarel „Železniční gotika“ umístil na třetím místě. „Oceněním už je, když je dílo do soutěže vybráno, protože konkurence je velká, kolegové malíři jsou opravdu skvělí,“ přibližuje úroveň soutěží. Nejraději má portréty, jenže, jak sama říká, namalovat portrét, aby byl dobrý a ještě se líbil a neurazil, to už je oříšek. „A stejně tak to vidím i se železniční, tak mám nápady v tomto směru zatím v šuplíku. Ale snad na ně časem dojde,“ říká.

A jak vidí Jana Čablíková současnou situaci na české železnici – jak se zde projevuje její výtvarné citění? Jako jeden z negativních příkladů připomíná budovu nymburského nádraží, které chce Správa železnic zbourat. „Už jsme tu dvakrát hlasovali o jeho zachování a pořád to nekončí. Ten nový projekt je esteticky opravdu hrozný, ale v tom výhledu o hlasování vypadal, že to je jen tak pro formu, že to je i přes všechna hlasování – už rozhodnuto.“ Všeobecně pak v jejím pohledu převažuje spíše nostalgie a s ní spojená lítost z toho, jak se prostředí na železnici mění. „Bolí mne, když vidím zarostlé točny prázdných dep a historické budovy nádraží určené k demolici, aby ustoupily moderním projektům, které by jistě byly vítány a obdivovány na jiných místech. Kdysi se v českých zemích říkalo, že železnice je synonymem pokroku, moc bych si přála, aby to platilo i dnes s tím, že pokrok umí respektovat historii,“ svěříje se závěrem.

Miroslav Čáslavský,
snímek archiv redakce



vedoucí Zkušebny Českých drah a manažerka jakosti akreditované Zkušební laboratoře Českých drah. V současné době tato laboratoř již není součástí ČD, nicméně Jana Čablíková je s ní i dnes, v důchodovém věku, v kontaktu i jako odborný posuzovatel pro Český institut pro akreditaci (ČIA, o. p. s.).

A práce s barvami má spojitost s velkým koníčkem Jany, kterým je kreslení a malování. Geny zřejmě získala po svém dědečkovi, malíři Janu Dědinovi. I když k výtvarnému umění měla velice blízko, a malování jí velice bavilo, na vysněnou uměleckou školu nakonec nenastoupila. „Na přání svých rodičů jsem vystudovala vysokou školu chemicko-technologickou v Pardubicích, rodiče chtěli, abych dělala něco praktického,“ vzpomíná. Na kreslení a malování však nezapomněla a hned v roce 1980,



Celkový pohled na zastávku Úvalno, v popředí služební vůz, který bude sloužit jako samoobslužný bar.

NAVŠTÍVILI JSME

Úvalno

Zastávka Úvalno leží na trati mezi Krnovem a Opavou, asi pět kilometrů od Krnova, a těsně se dotýká polských hranic. Železniční přejezd, který zde protíná silnici vedoucí obcí směrem k polským hranicím, byl původně zabezpečen dřevěnými závorami, které byly obsluhovány z budovy zastávky, která tak současně sloužila jako závorářské stanoviště. Zastávka byla postavena v roce 1875 z hrázděného zdiva, její součástí byla poměrně rozlehlá čekárna a výdejní jízdenek. Určitý čas sloužila nádraží v Úvalně i jako nákladíště, převážně řepy. Budova zastávky sloužila svému účelu až do roku 2005, poté byly závoary nahrazeny automatickým světelným zabezpečovacím zařízením a zrušen byl i prodej jízdenek. V roce 2015 byla provedena generální oprava tratě, při níž došlo i k postavení nového nástupiště a betonového přístřešku. Původní chátřatřící budova byla zcela opuštěna a byla určena k likvidaci.

„O budovu jsem projevil jménem obce zájem v roce 2010, kdy jsem se stal starostou,“ říká starosta Úvalna Radek Šimek. „Jednání se SŽDC, které tehdy budova patřila, bylo poměrně zdoluhavé, avšak vstřícné a tak se nakonec podařilo budovu i s pozemky získat do majetku naší obce.“ Jak starosta dále dodává, záchranu nádraží podpořili z velké části také zdejší občané, kteří budovu pokládají za součást obce a mají k ní v mnoha případech i citový vztah. Hned jak přešla budova zastávky do majetku obce, byly zahájeny práce na její obnově. Práce byly financovány z obecního rozpočtu a byla na ně věnována také milionová odměna, kterou obec získala v roce 2018 za vítězství v soutěži Vesnice roku. Opravy trvaly přibližně rok a v současné době již čeká opravená budova na vybavení potřebným nábytkem.

„Nábytek již máme objednaný, stejně jako modelové kolejíště, které bude umístěno v místnosti bývalé čekárny,“ připomíná sta-

rosta Šimek. Celá budova bude sloužit jako informační centrum obce, připomínka historie a výchozí bod k dalším zajímavostem Úvalna, jimiž je kromě rozhledny Hanse Kudliča také opravovaná velkolepá rychta s pozoruhodným zrcadlovým bludištěm a retromuzeum v bývalé faře.

„Přes Úvalno vede poměrně využívaná cyklostezka podél řeky Opavy a tak bude opravená budova na nádraží sloužit také cyklistům, pro které zde bude mimo jiné i možnost nabití baterií do elektrokol,“ přibližuje další plány starosta. Kromě samotné opravené budovy, kde nebude chybět ani možnost občerstvení, sociální zázemí, prodejna suvenýrů a ústřední topení, budou mít návštěvníci možnost návštěvy samoobslužného baru, který bude otevřen ve vyřazeném služebním voze. Ten sem byl dopraven až z Českých Budějovic jako jeden z mála zachovaných vozů tohoto typu. „Věřme, že možnost samoobslužného občerstvení nebude zneužívána, podobné Lesní bary jsou občas k vidění i ve zdejších jesenických horách,“ říká starosta.

Poté, co bude bývalá železniční zastávka vybavena potřebným zařízením, mělo by dojít, někdy v měsíci dubnu, k jejímu slavnostnímu otevření, plánována je i jízda historického parního vlaku. „Doufám, že nám tuto slávu nezahatí epidemie covidu,“ obává se trochu starosta. Ale i kdyby otevření muselo být odloženo, hlavní práce jsou již vykonány a návštěvníci Úvalna se mohou těšit na novou atrakci této tisícileté obce. „Myslím, že podobnou cestou by se měly vydat i další obce, na jejichž katastrech chátřatřící opuštěné nádraží budovy. Důležité je projevit zájem, zahájit potřebná jednání a hlavně vytrvat!“ připomíná starosta. „Je to vyjádření úcty k práci minulých generací a zachování památek pro generaci současnou i budoucí.“

Miroslav Čáslavský



Starosta obce Úvalno Radek Šimek před opravovanou budovou zastávky, která přešla do majetku obce.

ZE SVĚTA

Soud zrušil trest odnětí svobody bývalému šéfovi italských železnic

Více než jedenáct let po nehodě vlaku v Toskánsku s 32 mrtvými zrušil nejvyšší italský soud sedmiletý trest odnětí svobody bývalému šéfovi italské železnice. Soudci rozhodli, že obvinění z usmrcení z nedbalosti vůči Maurovi Morettimu, jakož i bývalému šéfovi provozovatele železniční sítě (RFI) Michele Mario Elii, jsou promlčena. Případ je nyní třeba znovu projednat u odvolacího soudu. Nová žaloba se má zaměřit na obvinění z nedbalosti.

Moretti je odpovědný mimo jiné za „nemocnou“ infrastrukturu a chybějící systém pro vyhánění se rizikům. Kromě něj bylo před soudem postaveno dalších 30 zaměstnanců státní železniční společnosti Ferrovie dello Stato Italiane (FS), včetně několika vedoucích pracovníků. Moretti byl odsouzen k sedmiletému vězení za usmrcení z nedbalosti a ublížení na zdraví. Elii, který pracoval pro dečinou společnost Rete Ferroviaria Italiana (RFI), původně dostal 7,5letý trest, který byl později snížen na šest let.

V toskánském městě Viareggio vykořelil cisternový vůz naplněný zkapalněným plynem 29.

června 2009, když vlak projížděl stanicí. Celá oblast byla zpusťována následnou explozí a požárem, při němž zemřelo 32 lidí. Síla výbuchu zničila dva malé bytové domy, ve kterých žilo mnoho z obětí.

Z Nürnberger Blatt, 10. 01. 2021, zprac. –sh–

V Tibetu od června první Fuxing–vysokorychlostní vlaky

Fuxing–vysokorychlostní vlaky (VRV) zajdou v červnu letošního roku poprvé do čínské jihozápadní autonomní oblasti Tibet, kde bude uvedena do provozu nová trať. Dne 31. prosince 2020 byly dokončeny stavební práce na trati mezi hlavním městem regionu Lhasa a Nyingchi ve východním Tibetu. Bude to první elektrizovaná železnice v Tibetu. Fuxing–VRV, který má jezdit v Tibetu, bude speciální verzí vlaku, který jezdí rychlostí 160 km/h, jak uvedl zdroj Xin–hua. Bude zabezpečen kyslíkem pro dýchání a pohon bude alternativní: spalovací motor a elektrická energie, protože více než 90 % trasy probíhá oblastmi v nadmořské výšce nad 3000 m n. m. Společnost Tibet Railway Construction, která tuto trať staví, uvádí, že trať má délku 435 km, trať prochází 47 tunelů a přes 120 mostů. Ke konci

VŠIMLI JSME SI

● Z PRAHY-MODŘAN se stala koncová zastávka! Od 2. do 19. února nebudou vlaky v úseku Praha hl. n. – Praha–Modřany zastávka, některé spoje jsou nahrazeny autobusy. Důvodem je budování podchodu v km 10,571, tedy v prostoru mezi ulicemi Vltavanů a Vorašská za zastávkou Praha–Modřany směrem na Braník.

● KVŮLI NIŽŠÍMU POČTU cestujících zrušily České dráhy od 8. února do 25. března některé spoje railjet, které jezdí přes Brno a Břeclav do Vídně. Informoval o tom 7. 2. Břeclavský deník. Od stejného data ČD obnovily přepravu mezi Prahou, Brnem a Břeclaví spoji EuroCity Metropolitan. Dálkové vlaky mezi Prahou a jižní Moravou tak budou mít jiné časy odjezdu než doposud. Vlaky EC a IC Metropolitan pojedou až do Bratislavy a Budapešti.



● ŽST. LOUKA u Litvínova prošla v letech 2019–2020 kompletní rekonstrukcí a peronizací, v rámci čehož zde bylo aktivováno nové elektronické staniční zabezpečovací zařízení ESA, přičemž dopravní kancelář je umístěna v mobilní buňce naproti zachované bývalé výpravní budově. Zdejší architektonicky zajímavá stavědla se tak stala nadbytečná a vyladové budou zbourána. Zatímco stavědlo 3 na bývalém osekém zhlaví je nyní v totálně dezolátním stavu, stavědlo 2 (vedle dopravní kanceláře) vypadá navenek zachovale.



● NÁDHERNÉ ZIMNÍ POČASÍ s dostatkem sněhu, slunce i mrazu vylákalo v neděli 31. ledna spoustu zájemců na návštěvu Krušných hor. České dráhy tak na spěšný vlak 1956 Děčín–Ústí nad Labem–Moldava v Krušných horách místo obvyklého „žraloka“ nasadily kapacitnější soupravu sestavenou z motorových vozů ř. 843 a vloženého vozu Btn753, jak dokazuje snímek Martina Hájka z úvatové stanice Dubí.



● PO DLOUHÝCH LETECH podnětů, stížností a jednání se podařilo vedení obce Polerady prosadit u vlastníka pozemku, železniční zastávky Polerady, tolik potřebný celkový úklid spojený s demolicí objektu původního strážního domku u železničního přejezdu, s kácením a mýcením dřevin a opravou příjezdové cesty k objektu dopravní. Prostory okolo zastávky budou po letech opět uklizené a stanou se solidní vstupní branou do obce. Dobrou zprávou je i zrušení původně plánované demolice objektu bývalé dopravní a pokračující jednání obce s vlastníkem o možném dalším využití tohoto objektu i případném odkupu do vlastnictví obce Polerady. Snímek Roman Štěba.



Nebezpečí brzdových špalků z kompozitních plastů

Od prosince 2024 mají v západní a střední Evropě vzniknout „tiché železniční tratě“, na kterých již nebudou povoleny litinové brzdové špalíky. Odpovídající ustanovení mělo v Německu a ve Švýcarsku vstoupit v platnost v závěru loňského roku. Svědský dozorový úřad (Transportstyrelsen) varoval, že zkoušky s kompozitními brzdovými špalíky v žádném případě nesplňují zimní severské podmínky. Transportstyrelsen popsal bezpečnostní riziko v souvislosti s použitím těchto špalků v severské zimě ve Skandinávii, protože při tvorbě ledu v důsledku sněhových bouří a při extrémním chladu tyto špalíky vůbec neúčinkují. Bylo to prokázáno při testovacích jízdách na Haparandabahn v přítomnosti zástupců z jiných zemí.

Z Eisenbahn–Österreich, 12/2020, zprac. –sh–

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 7 – 19. 2. 1996

Otázka změn v technologii vedení vlaků, o nichž Obzor psal v předchozích číslech, je znovu nastolena v rozhovoru s olomouckým regionálním tajemníkem OSŽ Vladislavem Vokounem. „Očekávám, že souběžně s řešením otázky nevhovujících pracovních podmínek vlakových čet, kam patří zejména oblast hygieny, stravování, nocezení, nástupů do práce, ale také jejich psychologického zatížení, zdravotního opotřebení a dalších problémů,“ říká Vladislav Vokoun v rozhovoru.

Na první straně najdeme krátkou informaci z jednání tripartity dne 12. 2. 1996. Sekretář ČMKOS František Novotný hovořil po jednání o neochotě ze strany vlády na čemkoliv se dohodnout. Jediným úspěchem byl podle jeho slov příslib ministra práce a sociálních věcí Jindřicha Vodičky, že se pracovní komise tripartity bude zabývat transformačním projektem Českých drah ještě předtím, než bude projednán v poradě ekonomických ministrů.

Obzor č. 8 – 26. 2. 1996

Celá jedna strana osmistránkového čísla 8 je věnována privatizaci drážních bytů. Obzor zde uveřejňuje názory představitelů Českých drah, ministerstva dopravy, ČMKOS a OSŽ. České dráhy měly v té době ve vlastnictví 20 tisíc bytů, z nichž zhruba dvě třetiny se nalézaly v samo-

statných nezákladních objektech. Údržba bytového hospodářství byla nákladná a přinášela Českým drahám významné ztráty. Ministr dopravy několikrát prohlásil, že podporuje urychlenou privatizaci bytového fondu; s jeho spuštěním se čekalo pouze na úpravu legislativních podmínek.

Předseda OSŽ Jaromír Dušek uvedl, že stanovisko OSŽ k privatizaci bytů je záporné: „Až na velmi vzácné drobné výjimky se nedá říct, že nějaký majetek je zbytečný, dřív, než máme schválenou cílovou podobu projektu,“ řekl. K argumentu, že značnou část bytového fondu využívají „nenádražáci“, Jaromír Dušek odpověděl otázkou: „Co dražstvy, divy? Dopravní cesty či správe těchto objektů udělali pro to, aby ti, kteří s dráhou nemají nic společného, už tam dávno nebydleli?“ Podle předsedy bude OSŽ vystupovat proti privatizaci, pokud však tyto názory nebudou respektovány, bude usilovat alespoň o to, aby současně nájemníci získali byty přijatelným způsobem a aby i jejich cena pro ně byla úměrná.

Pro srovnání jsou na vedlejší stránce uvedeny výňatky z kolektivní smlouvy DB, a. s., kde je zakotveno přidělování bytů železničářům, případně podpora železničářských bytových společností a stavebních družstev železničářů. Pokud zaměstnanec nemohl být v přiměřené době přidělen byt, měl nárok na půjčku k postavení nebo koupi rodinného domku nebo bytu.

–ZS–

Provoz komplikovaly zaváté výhybky a námraza na trakčním vedení

Sněhová kalamita od ranních hodin v pondělí 8. 2. 2021 komplikovala provoz vlaků, a to na několika místech v ČR. Nejvíce sních postihl ranní provoz v Praze a středních Čechách, konkrétně v Kolíně či Nymburce. Provoz v rámci infrastruktury komplikovaly zejména zaváté výhybky nebo námraza na trakčním vedení. „Desítky regionálních vlaků a vybrané dálkové vlaky jsme byli nuceni odřeknout, další měly zpovězení v rádech několika desítek minut. Na některých místech byla zavedena náhradní autobusová doprava, někde ale bohužel neumožnila špatná sjižnost silničních komunikací zavedení náhradních autobusů,“ uvedl tiskový mluvčí CD Robert Pagan s tím, že v odpoledních hodinách se

situace v dálkové dopravě již stabilizovala, vybrané vlaky však byly ojedinele zpovězené vlivem ranní kalamity. Situace se v průběhu pondělního odpoledne zlepšovala i v regionální dopravě, především v okolí Prahy a ve středních Čechách. Částečně byla například odřeknuta linka mezi Prahou a Českým Brodem, omezení spojů bylo také na lince mezi Prahou a Lysou nad Labem, u některých vlaků byla současně omezena kapacita v souvislosti se změnou řazení. „Z důvodu námrazy na trakčním vedení byly v Moravskoslezském kraji i v odpoledních hodinách všechny vlaky v úseku Studénka–Mošnov a zpět nahrazeny náhradní autobusovou dopravou,“ dodal mluvčí.

Michael Mareš

Prověrky BOZP v roce 2020

Ačkoliv byl rok 2020 i z pohledu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v souvislosti s epidemickou situací v ČR poněkud složitější, prověrky BOZP bylo nutno na všech pracovištích a zařízeních v zaměstnatelů provést. Povinnost provádět prověrky je totiž stanovena přímo zákonem, konkrétně ustanovením § 108 odst. 5 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů. Konkrétně je zde stanoveno: „Zaměstnavatel je povinen organizovat nejméně jednou v roce prověrky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na všech pracovištích a zařízeních zaměstnavatele v dohodě s odborovou organizací a se souhlasem zástupce zaměstnanců pro oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a zjištění nedostatky odstraňovat.“ Nic víc a nic méně. Zákon tedy ponechává na zaměstnateli a na odborové organizaci, jakým způsobem budou tyto prověrky organizo-

vány. Význam prověrek je však zcela zřejmý. Z hlediska BOZP by měla být všechna pracoviště a zařízení u zaměstnavatele prověřena a zkontrolována, zda jsou pro zaměstnance bezpečná a nemohou ohrozit jejich zdraví a životy. A co je víc, než zdraví a lidský život? Oddělení BOZP Odborového sdružení železničářů v rámci své působnosti provádělo namátkové kontroly u zaměstnatelů, aby zjistilo, zda byla tato zákonná povinnost ze strany zaměstnavatele plněna. Na základě uskutečněných kontrol byla následně vypracována „Informace o průběhu a vyhodnocení prověrek BOZP v roce 2020“, která byla předložena dne 20. 1. 2021 na jednání Ústředí OSŽ, kde byla schválena. Tato informace je pro zájemce k dispozici na webu OSŽ, v položce BOZP, ke stažení.

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

PORADNA BOZP

Hlavou zed' neprorazíš

Je zvláštní, že si to každý několikrát za život vyzkouší, i když výsledek je obvykle nevalný a ve většině případů i odhadnutelný předem. Je to prostě něco, co patří k dospělosti a našemu egu, nutkavá myšlenka, že když to nevyzkoušíme, celý život budeme bojovat s pocitem, že by se nám to bývalo podařilo, nebo by se minimálně udřilo kus omítky a vypadla chůle. Někdy tou pomyslnou zdí mohou být naše možnosti a kompetence, někdy spleť zákonů a interních předpisů, ale může se stát, že se v realitě ocitneme v takových podmínkách, že se nám na hlavu může něco hodit doopravdy.

Pro tyto případy máme legislativu, která zaměstnavatele přímo nabádá k řádnému vybavení zaměstnanců OOPP, a dokonce v nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků je pro tyto případy nejen uvedena pomocná tabulka pro vyhledání konkrétních rizik (příloha č. 1), ale také hned v příloze č. 2 je výčet druhů OOPP pro ochranu hlavy, jakými jsou ochranné přilby, ochrany proti skalpování a ochranné pokrývky hlavy, a v příloze č. 3 jsou jednoznačně vyjmenovány práce a činnosti, které vyžadují poskytování ochranných prostředků, m. j. práve ochranu hlavy a lebky. Vezměme-li v úvahu pracoviště, na kterých se naši členové pohybují, jde především o práce na staveništi, práce spojené s údržbou, opravami a modernizací ocelových mostů, stožárů, věží, práce spojené s údržbou a opravami v jámách, výkopech, šachtách a tunelech, práce v blízkosti zdvihacích zařízení, jeřábů a dopravníků, práce na kontejnerech, strojním zařízení, při posouvání železničních vagonů, těžbě dříví, manipulaci s kulatinou a obsluha zakladačů a vysokozdvizných vozíků.

Jistým zklamáním při hledání zajímavostí pro tento článek bylo nalezení negace mýtu o tom, že nejvíce tepla uniká skrz hlavu, kterému věříme téměř všichni, naše matky a manželky obzvláště. Zásadní vliv přý mělo chybné nastavení

parametrů výzkumu americké armády v 50. letech minulého století při výzkumu o působení chladného počasí na vojáky. Vědeckou pravdou však je, že žádná část těla nemá při udržení tepla větší důležitost než jiná.

Co by vás však mohlo z pracovního hlediska zajímat, je to, že přidělit správnou ochranu hlavy je umění vzhledem k velkému výběru v sortimentu ochranných přileb a konkrétních rizik, pro které jsou svými parametry určeny. Mezi základní vlastnosti přileb patří například ochrana proti nárazu, tlumení nárazu, odolnost proti průrazu, plamění a odolnost upevnění na hlavě. Přílby mohou mít i další důležité vlastnosti, jakými jsou odolnost proti nízkým a vysokým teplotám, sálavému teplu, elektrické vlastnosti a odolnost proti postřiku roztaveným kovem.

Důležité parametry ochranné přilby se tedy musí vybírat s ohledem na rizika práce, a ne pouze podle ekonomických ukazatelů – výběr by měl zajistit někdo, kdo se profesně zabývá oblastí BOZP. Nezapomeňte, že podle výše uvedeného nařízení vlády, § 30odst. 3, je používání ochranných prostředků více zaměstnanců možné pouze v případě, že byla učiněna opatření, která zamezí ohrožení přenosnými chorobami a zaměstnavatel musí též zajistit systém včasné výměny ochranných přileb s ohledem na to, že dle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, § 104 odst. 4 je povinen udržovat osobní ochranné pracovní prostředky v použitelném stavu a ochranné přilby mají různé délky výměškové doby. Co je pro vás neméně důležité – na zaměstnance, který při pracovním úrazu bude mít na hlavě prošlou přilbu, může být pohlíženo, jako by ji vůbec neměl.

Ale pozor, žádná z průmyslových ochranných přileb, a dokonce ani přilba horolezecká, nejsou zkušeny pro případ pádu pracovníka na hlavu. Proto buďte opatrní, včas si vzpomente, co vám v mládí říkali rodiče a neskákejte do věcí bezhlavě a po hlavě.

Dana Žaková, svazová inspektorka BOZP

ZSSK CARGO přistoupila k hromadnému propouštění

(Pokračování ze str. 1)

V roce 2020 největší hutnický gigant na Slovensku, US Steel Košice, pro kterého ZSSK CARGO zabezpečuje většinu přeprav, odstavil z provozu i druhou vysokou pec. ZSSK CARGO tak bylo nuceno řešit vzniklou situaci úspornými opatřeními, mezi které patří i snížení osobních nákladů. „Proto na podzim roku 2019 byla zavedena přečkáka na straně zaměstnavatele ve výši 60 % a zároveň představenstvo společnosti ZSSK CARGO rozhodlo o snížení prémie a osobní hmotné zainteresovanosti o 50 %,“ popisuje Peter Pikna úsporná opatření a dodává: „Zaměstnavatel to prezentoval jako nutnost k překlenutí nepříznivého období, a právě toto období mělo být využito na změnu fungování firmy. Po více než roce trvání těchto opatření byla úspora na straně osobních nákladů vzhledem k narůstající hospodářské ztrátě firmy nepatrná. Proto zaměstnavatel vloni v červenci přešel i k nepopulárním opatřením, která měla formou sociálních programů motivovat zaměstnance k ukončení pracovního poměru.“

Na podzim loňského roku (2020) tedy společnost ZSSK CARGO přistoupila k hromadnému propouštění, rozděleného do čtyř etap, do kterého bylo zařazeno celkem 490 zaměstnan-

ců. Společnost přitom dodržela zákonem a podnikovou kolektivní smlouvou stanovené podmínky týkající se kompenzací pro propouštěné zaměstnance – nabídlá propouštěné zaměstnance ostatním společnostem ŽSR a ZSSK.

„Odborové organizace působící v ZSSK CARGO několikrát upozorňovaly bývalého generálního ředitele, představenstvo i akcionáře na neefektivní hospodaření firmy, ale zásahy do řízení firmy přišly bohužel pozdě. Zásadní opatření se začala realizovat až pod vedením nového předsedy představenstva. Restrukturalizace firmy formou personálního a hospodářského auditu se uskutečnila až na základě podnětu členů dozorců rady volených zaměstnanců,“ konstatuje dále Petr Pikna. Pokud se má ZSSK CARGO zotavit a dostat zpět do dobré kondice, musí podle Petra Pikny dojít především k eliminaci nevýhodných smluv a investic. „Úsek obchodu a provozu musí výrazně zefektivnit svojí práci, právě v souvislosti s deklarovanou úsporou o hledání podpory železniční dopravy jako dopravy ekologicky a energeticky nejméně zatěžující životní prostředí. V oblasti železniční nákladní dopravy se ve státech EU k tomu využívají různé způsoby,“ dodává Pikna.

Přijednáních s představiteli Ministerstva dopravy a výstavby SR odboráři navrhovali několik možností, například podporu jednotlivých vozových zásek (jako je tomu v Rakousku), které jsou dlouhodobě nerentabilní. „Téměř sto procent těchto přeprav na Slovensku vykonává právě společnost ZSSK CARGO a na ni navazávají více než 2000 zaměstnanců i zaměstnanců dalších podniků. Další možnosti nepřímé podpory tomuto segmentu dopravy by mohly být například slevy na poplatcích za dopravní cestu pro nákladní dopravu, zelená nafta, nižší cena elektrické energie, přelán zboží ze silnic na železnici, napojení nově vzniklých logistických center na železnici, či stejné podmínky pro všechny železniční nákladní dopravy, jako je kontrola dodržování doby odpočinku, pravidelné školení, zdravotní způsobilost, či kontrola stavu hnacích vozidel a vagonů a podobně,“ vypočítává Peter Pikna a s nadějí v hlase dodává: „Rok 2021 je vyhlášen rokem železnice. Všichni pevně věříme, že bude rokem, který konečně nastartuje zájem kompetentních orgánů tohoto státu na rozvoj železničního sektoru.“

Michael Mareš s využitím informací OZZ

NÁZORY

Nádraží Strašnice = Staré Strašnice

Půlnocí z 12. na 13. prosince 2020 skončil provoz na železniční trati z Vršovic do Hostivaře vedoucí přes zastávku Praha–Strašnice. Z hlediska formální logiky tak v jízdních rádech MHD Praha (a informačních systémech) ztratil smysl název zastávky MHD přílehlé „zaniklé/neexistující“ železniční zastávce – Nádraží Strašnice (v roce 1906 nesla pojmenování Strašnice zastávka, později Staré Strašnice zastávka, od roku 1942 Praha–Strašnice zastávka).

Pražský dopravní podnik rozhodl, „již“ s účinností od 4. ledna 2021, o změně názvu zastávky MHD na „Staré Strašnice“. V jízdních rádech MHD platných po tomto datu se používá nový název. Do doby jejich výměny, z důvodu změny jízdního řádu, však přetrvával název „Nádraží Strašnice“. Z dopravního místopisu tak zmizela další připomínka zaniklé železniční zastávky. Nicméně čas se nezastavil a pokračuje likvidace dalších částí původní trati, současně řešících letité dopravní problémy hlavního města. V období od 15. do 30. ledna proběhla výuka tramvajové trati v úseku Radošovic–Nádraží Hostivař.

Důvodem bylo snesení „problémového“ železničního mostu zrušené trati klenoucího se nad ulici Průběžná a odstranění obou opěrných zdí mostní konstrukce i v souvislosti s následným rozšiřováním vozovky. Nízká průjezdná výška pod mostem, často nerespektovaná řidiči nákladních vozidel, byla opakovaně příčinou stržení tramvajového trakčního vedení. Následovalo nejen zastavení provozu, ale též ucpání „klíčové“ dopravní komunikace spojující severní a jižní část městské části Praha 10. Všechny podjezdy pod „kolejovými soubory“ na Průběžné představují prostorově úzké dopravní hrdlo, silniční vo-

zidla musí jet po tramvajových kolejkách. Chodník pro pěší byl pouze na jedné straně. I z tohoto důvodu musely být demoliční práce prováděny z prostoru vozovky, z bezpečnostních důvodů nebyl umožněn ani průchod pěším. Nezbylo než užívat NAD, resp. pravidelných linek MHD vedených po odklonové trase. Kvůli cca 250 metřům uzavřené vozovky bylo, řečeno s nadsázkou, třeba objet „polovinu Prahy“. To dokládá, jaký dopad na dopravu měla „mimořádnost“ při stržení trati. Bez zásadních změn v umístění směrování železničních kolejí nebylo možné provést prostorové úpravy. V rámci výstavby zastávky (nádraží) Praha–Zahradní Město byla od 25. 7. do 25. 8. 2019 výuka MHD, při níž bylo sнесено kolejiště vedoucí ze zaniklého vršovického seřazovacího nádraží, odstraněna byla střední část původního soumostí. Přemostění Průběžné nahradila masivní betonová konstrukce (betonová „loby“ si přišla na své) s dostatečnou šířkou jízdních pruhů – pro tramvajové těleso (včetně nástupních ostrůvků), silniční vozidla i pro chodce. K rozšíření Průběžné ulice dojde i ve zbývajících úsecích. Na „jižní straně“ se jedná o „pou-

hé“ odstranění přebytočného materiálu, na „severní straně“ je třeba nejdříve vybudovat opěrné zdi, následně bude provedena rekonstrukce křižovatky Průběžná–Na Paděsátém. Do podjezdu bude v rámci „dopravního terminálu“ přeusunuta (zrušena) zastávka MHD „Na Paděsátém“, vlevo ve směru jízdy do Hostivaře bude vybudována nová tramvajová smyčka „Zahradní Město“ (bez obsluhy cestujících) nahrazující tramvajovou smyčku „Radošovicá“. Pro úplnost třeba doplnit, že v těchto místech (avšak v jiné poloze) existovala tramvajová smyčka „Zahradní Město“ v letech 1936–1987. V roce 1954 byla tramvajová trať prodloužena do Hostivaře. K dalšímu prodloužení trati, k nádraží Hostivař, došlo v roce 1982. I současnou smyčku Nádraží Hostivař čekají v budoucnu změny. „Odsun“ nástupišť žst. Hostivař do „nové polohy“ zkomplikoval přístup především na tramvajovou zastávku (prodloužení přestupní na dopravu vlaků/MHD), uvažuje se o prodloužení tramvajové trati do prostoru sídliště Petrovice a s tím související úpravy v rámci přestupního uzlu a přestupy mezi MHD a železnici ...

Miroslav Zikmund

Ad: Hostivice

V internetovém zpravodajství OSŽ je zpráva, že Ministerstvo kultury České republiky nechce prohlásit malou výtupnu v žst. Hostivice kulturní památkou. Mě to nepřekvapuje, neboť ani na mé návrhy ohledně prohlášení různých železničních staveb za kulturní památky nikdy ministerstvo kultury nereflektovalo, naopak z žadatelů udělá doslova hlupáky a neoborníky. Kdybych se ne-

obrátil v případě výpravní budovy žst. Praha–Bubny na vyslanec státu Izrael a neupozornil je na záměr boření nádraží, z nějž byly vypravovány transporty pražských Židů do koncentráků, bylo by již zbořeno. Stejně tak poslalo ministerstvo kultury do demolic nádraží Praha–Vysočany. Navíc při návrzích na prohlášení památek chceministerstvo osobní (!!) údaje žadatele a zaslání nikoli v elektronické podobě, ale v papírové, s rozsáhlou dokumentací, takže žadatele to vyjde na dost peněz, a pak se mu vysmějí. Poslední dobou mi připadá, že za kulturní památky již nechťají další objekty vůbec prohlašovat a že jejich stav bude „numeris klausus“, navíc i když je objekt prohlášen památkou, může mu být ochrana kdykoli zrušena – viz objekty dílen StEG v Bubnech či zboření různých nemovitostí v Praze nebo jejich znehodnocení – viz uvažovaná paneláková přístavba Invalidovny. Navíc není stát schopen ani donutit vlastníka k opravě památky či jejich vrácení do rukou státu – viz oťesný případ nádraží Praha–Výšehrad. Výtopna v Hostivicích má svůj historický význam, neboť se jedná o významnou železniční stavbu, která sloužila pro zázemí potrokových lokomotiv Buštěhradské dráhy a po citlivé opravě by se dala uvést do původního stavu. Tak se holt radši zboří. Vždyť památek máme ještě dost. Třeba Pražský hrad, ten nám vydrží, práh by Cimrman.

Martin Kubík

Bourání a kácení

Tak nejen bourání historických nádraží a jiných drážních budov, ale i kácení zdravých starých stromů. Jak jsme se dočetli v místním tisku, tak zaměstnanec Správy železnic v Zelenči přý omylem pokácel čtyři zdravé staré stromy, které nejdříve prošly dendrologickým průzkumem a ošetřením. Takta dobrá Správa se zase projevila jako kulturní barbaři. Oni snad vůbec nechápou, že kultúrom národa se také posuzuje podle toho, jak se staví k historickým dědictvím. Zaměstnanec Správy železnic se místo zachování železniční kultury 19. a první poloviny 20. století propůjčuje k tak hanebné činnosti, jako je bourání a kácení. Prý ta dobrá Správa uznala chybu a za každý chybně pokácený strom přý vysází 5 nových. Pro zajímavost, ví někdo ze špiček Správy železnic fakt, že za jeden pokácený starý strom je třeba vysázet 100 mladých? Tak kdy a kde, vážená Správo železnice, vysazíte těch zbývajících 4x95 stromků? Možná cestující veřejnost více ocení sázení nových stromů i jinde než v Zelenči. Místo vztýčování dalších obrovských „bigboardů“, propagujících SŽ s označením jako Dobré správy snad na všech pražských stanicích, by toto bylo prospěšnější. Petr Rádl



Podchod 11. května 2017...



...a 28. ledna 2021.

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



V husté chumelenici dne 29. 1. se osobní vlak č. 16513 společnosti RegioJet, jedoucí z Biliny do Ústí nad Labem, blíží k zastávce Libín. Zdá se, že čas těchto motorových jednotek (nejen na této trati) se pomalu blíží ke svému konci.

Komu zvoní hrana na trati č. 131?

Tak se zdá, že po dlouhých letech, kdy osobní dopravu na trati č. 131 (Ústí nad Labem – Úpořiny – Bilina) zajišťovaly diesellové motorové vozy a jednotky, zde naftovému provozu „zvoní hrana“. Alespoň co se osobní dopravy týče. Soukromý dopravce RegioJet, který od prosince zajišťuje dopravu na tomto provozním rameni, by měl splnit podmínku, kterou dostal od vedení Ústeckého kraje, totiž ukončit provoz motorových diesellových vlaků na trati „pod dráty“.

V současné době zde RegioJet zajišťuje osobní dopravu motorovými jednotkami řady 628 ve dvouhodinovém (ve špičce hodinovém) taktu. O víkendech zajišťují jeho vlaky z Biliny až do Mostu. České dráhy, a. s., na této trati v posledních letech používaly Regionovy, před tím Orchestriony řady 810 a v daleké minulosti

také motorové vozy řady 830 (M 262.0). Tedy pokud z důvodu přepravy uhlí zde nebyl osobní provoz zastaven. První byla osobní doprava zastavena od jara 1962 a obnovena na Nový rok 1967. Po druhé byl osobní provoz zastaven dokonce na dlouhých 15 let, od května 1976 do roku 1991. Pokud půjde vše podle plánu a výrobce dodá objednané jednotky v druhé polovině letošního roku, od nového grafikonu v prosinci by se měli cestující těšit na moderní vozy. Objednáno je celkem 7 jednotek za 0,5 mld. Kč. Kromě linky U5 (Ústí nad Labem – Bilina) hodlá dopravce RegioJet nasadit tato moderní vozidla také na lince U7 (Děčín – Ústí nad Labem) a na lince U13 (Most – Zatec západ). Jedná se o dvousystémové jednotky Pesa Elf II (řada 654). Jednotky by měly být provedeny v zelené barvě – symbol Dopravy Ústeckého kraje (DUK). Tak se máme na co těšit, vážení.

A. K. KÝŽ



Lokomotiva Siemens Vectron MS v barvách Unipetrolu.

ORLEN Unipetrol převzal první ze čtyř nových lokomotiv Siemens Vectron MS

Společnost Unipetrol Doprava ze skupiny ORLEN Unipetrol představila v litvínovském Chemparku novou lokomotivu Siemens Vectron MS v bíločervených barvách ORLEN Unipetrol. Převzetí nové lokomotivy je součástí postupné obměny vozového parku, který v příštích třech letech rozšíří další tři elektrické lokomotivy Siemens Vectron MS. Unipetrol Doprava díky postupné modernizaci vozového parku posiluje své přepravní kapacity, které zajišťují přepravu i do sousedních států, kde dlouhodobě funguje významná výměna zboží mezi společnostmi ze skupiny ORLEN. V barvách Unipetrolu budou nové lokomotivy Vectron s výkonem 6400 kW a nejvyšší provozní rychlostí 160 km/h přepravovat

především chemické produkty. Vectron jsou schopné provozu nejen v České republice, ale také ve všech sousedních zemích – v Polsku, na Slovensku, v Německu i Rakousku. Velký důraz je kladen nejen na výkon, ale také na bezpečnost. Kromě národních vlakových zabezpečovačů příslušných zemí budou lokomotivy vybaveny rovněž moderním jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS (European Train Control System), GSM-R a dálkovou diagnostikou.

František Hladík
Obzor děkuje Bc. Ivetě Vybrálové, předsedkyni ZO OSŽ - DOPRAVA Litvínov, za poskytnutí článku zveřejněném na intranetu skupiny Orlen Unipetrol.

Ostře sledovaná jízda parní lokomotivy

Loňská sezona parních jízd musela být z důvodu nepříznivé epidemiologické situace předčasně ukončena, nekonal se ani tradiční mikulášské jízdy a tak jedinou příležitostí jak spatřit parní lokomotivu na trati v čele vlaku je její případný přesun z místa opravy do místa deponie nebo zkušební jízdy. A právě k jednomu přesunu historických vozidel došlo ve dnech 22. a 23. 1. 2021 z Lužné u Rakovníka do Brna Maloměřic, kam se po opravě vlastní silou vracela parní lokomotiva 475.101 (na snímku) se zátěží v podobě motorové lokomotivy T478.1001 a jednoho doprovodného osobního vozu. Přesun těchto vozidel byl díky on-line veřejně dostupným informacím v celé trase ostře sledován stovkami fotografů a filmařů, kteří využili nevšední možnosti zdokumentovat jízdu parní lokomotivy v zimním období. A tak mohl vzniknout i záběr nedařivého zastávky Bezpráví, kde to bylo i se sněhovou kulísou navzdory právě probíhající oblévě.

Martin Kalousek



Tunel Mezno? Zázitek, na který asi nikdy nezapomenu, řekl ministr Havlíček

Vicepremiér a ministr dopravy Karel Havlíček navštívil v pátek 5. února 2021 dvě významné investiční akce na železnici v jižních Čechách. V doprovodu generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody se seznámil s průběhem prací na modernizaci traťového úseku ze Sudoměře u Tábora do Votic a na rekonstrukci výpravní budovy v Českých Budějovicích.

„Mezi Prahou a Č. Budějovicemi budeme mít jednu z nejmodernějších tratí v České republice,“ připomněl Karel Havlíček na úvod brífinku na českobudějovickém nádraží: „Jako student jsem z Prahy do Č. Budějovic jezdil dvě a půl až tři hodiny, v roce 2022 se už budeme moci poprvé projet po železničním

koridoru a bude to trvat jednu hodinu čtyřicet minut,“ dodal.

Cesta vlakem mezi Prahou a Č. Budějovicemi se zkrátí na 100 minut. Po dostavbě tunelů na IV. železničním koridoru v roce 2023 se cestovní doba na jih Čech zrychlí o 25 minut.

V Českých Budějovicích je od léta 2020 v rekonstrukci památkově chráněná budova nádraží. Práce zahrnují rekonstrukci obvodového pláště, oken a střechy. Po dokončení v roce 2022 bude budova důstojnou stavbou vítající cestující do jihočeského regionu.

„Co k tomu dodat? Klíčová budova v celých Českých Budějovicích. Kritická doba začne zářím, říjnem letošního roku, kdy se hlavní vstup bude muset uzavřít a bude se rekonstruovat. Ale bude to něco za něco. Budeme tady mít jedno z nejhezčích nádraží v České republice a troufám si tvrdit že možná i ve střední Evropě,“ dodal Havlíček s tím, že nejsilnějším zážitkem dne pro něj byla návštěva tunelu Mezno (840 m): „Tunel Mezno je úžasné inženýrské dílo, které jsem měl možnost vidět v různých fázích výstavby, od ražení přes izolace až po betonáž ostění. Byl to zážitek, na který asi nikdy nezapomenu,“ říká ministr Havlíček.

Michael Mareš



„Tunel Mezno je úžasné inženýrské dílo,“ říká ministr Havlíček (na snímku druhý zleva).



Soutěž pro amatérské filmaře

Železniční spolek Klub M 131.1 a Český železniční svaz FISAIC spolu s dalšími spolupřáteli vyhláší v příležitosti 2. ročníku festivalu filmů s železniční tematikou „Kraslický filmvláček“, který se uskuteční ve dnech 30. a 31. 7. 2021, soutěž amatérských filmařů nazvanou „O kraslické návštěvnicko“. Soutěž je vyhlášena ve věkových kategoriích do 20 let a nad 20 let s tématy:

- železniční provoz,
- historie železnic,
- akce pořádané pro veřejnost,
- činnost železničních spolků a muzeí,
- snímky s neželezniční tematikou natočené železničáři.

Doporučenými formáty jsou FMV, mpeg, avi a mp4, maximální délka snímku je 30 min. Snímky (nejvíce 3 na jednoho účastníka) zasílejte nebo osobně odevzdejte (na DVD, na USB flashdiscích nebo prostřednictvím www.uschovna.cz do 30. června t.r. na adresu Železničního spolku Klub M 131.1, ul. Kpt. Jaroše 2019, 358 01 Kraslice.

Současné poukažte za každý přihlášený snímek částku 100,- Kč (4 euro) na účet ZUS spolku č. 1693611/0300.

Blíže informace o akci poskytne Robert Koutný, tel. 602 203 548, koutny@rotava.cz.

–rk–

Sleva 30 %, nová 7kačka a další novinky VPN Family

VPN Family, program výhodně pro zaměstnance skupiny Českých drah a Správy železnic, vám oslaví začátek roku slevou, dostupným tarifem i televizí zdarma.

Sleva 30 % na paušál, volání a SMS

Není nad to si se (snad) blízkým jarem trochu provětrat plíce a hlasivky. Spojit se s blízkými můžete díky našemu hlasovému tarifu, k němuž vám v naší akci přidáme 30% slevu z ceny paušálu, provolaných minut a zaslanych SMS, a to až do konce dubna. Akce platí pro nové nebo portované hlasové SIM karty do VPN Family. Tak si s námi zavolejte a ještě si můžete za ušetřené peníze koupit něco jiného.

Sleva se vztahuje i na naše hlasové tarify s neomezeným voláním a SMS po celé ČR. S tarifem Povídam si ve VPN Family – Vodařone tak měsíčně ušetříte 105 Kč a s tarifem Bavím se ve VPN Family – O₂ ušetříte dokonce 120 Kč každý měsíc. Až do konce dubna vás vyjdou na 244 Kč, resp. 279 Kč měsíčně.



Nová 7kačka vás udrží na drátě

Představujeme novou 7kačku ve VPN Family – O₂, která nahrazuje SIM s KAČKOU. Přidává se k velmi populárnímu tarifu 7kačka ve VPN Family – Vodařone, který si pořídilo už 4600 z vás. Za paušál 7 korun můžete volat a posílat SMS do všech sítí za 1,10 Kč. 7kačku ve VPN Family – O₂ si mohou pořídit do páru všichni, kteří už u nás mají alespoň jednu SIM s tarifem Mluvím nebo Bavím se. 7kačka je ideální pro

Moudrost pro tento den
„Člověk je zodpovědný nejen za to, co udělá, ale i za to, co neudělá.“
Lao'c,
čínský filozof (asi 6. stol. př. n. l.)

Milan Novák
Původně pracoval u ČSD v SaZD Pardubice jako návěštní mistr. Dlouhá léta působil jako organizační pracovník Českého a později Ústředního výboru odborového svazu. Do konce života si zachoval členství v Odborovém sdružení železničářů. Čest jeho památce!
Vzpomínají bývalí kolegové

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

VPN Family
menší děti nebo starší lidé, kteří hovory spíše přijímají, než volají, nebo do různých chytrých zařízení. K tarifu lze přikoupit i datové služby.
Kuki Start na půl roku ZDARMA
Máme dárek pro všechny, kteří u nás mají alespoň 10GB datový tarif nebo balíček! Na půl roku ZDARMA od nás můžete mít chytrou televizi Kuki s tarifem Kuki Start. Navíc získáte i jednu mobilní licenci, a můžete tak Kuki sledovat i na tabletu, mobilu nebo PC. Po 6 měsících vám tato licence navíc zůstane a za tarif budete platit standardních 100 Kč měsíčně. Máte jedinečnou možnost vyzkoušet si skvělé pohodlí při sledování chytré televize.
Služby VPN Family používá už 45 tisíc z vás. 97 % zákazníků je s VPN Family spokojeno a 96 % zákazníků by ho doporučilo svým kolegům/kolegyním. Tak se k nim přidejte i vy!
O všech akcích a ještě mnohem více se dozvíte na našem portálu family.cdt.cz nebo nám zavolejte na zákaznické centrum na číslo **972 111 333** a poradíte se s našimi operátory.

FISAIC - Tvořte sami s námi 2021

Český železniční svaz FISAIC vyhlásil, podobně jako v závěru loňského roku, pro členy skupiny foto, film a video, výtvarné umění a nové literární, zajímavou soutěž, která proběhne online včetně vyhodnocení, bez přítomnosti autorů v měsíci únoru až březnu, neboť plánované akce se v tomto období z důvodu pandemie koronaviru nemohou konat.

Soutěž pod názvem „Tvořte sami s námi“ má inspirovat naše členy k tvůrčí činnosti v této nelehké době. Téma je pro všechny stejné: „Zima“.

Fotografové mohou zaslat na dané téma jeden snímek, výtvarníci zářnou fotoobrazu (technika je volná), filmaři mohou natočit krátký film, literáři napsat malou povídku a k tomu všichni soutěžící pošlou jednu svou fotografii (svou osobu), vytvořenou v průběhu tvorby. Z těchto autportrétů bude potom sestaveno „fototablo“ všech zúčastněných.

Blíží se velkonoční čas a tak jsme vyzvali k soutěži také členy skupiny kreativní ruční práce, aby vytvořily velkonoční ozdoby, které budou vystaveny v prostorách žst. Praha Masarykovo

nádraží. Nejlepší díla ze všech skupin budou zveřejněna na webových stránkách OSŽ. První tři nejlepší účastníci soutěže z každé skupiny budou odměněni věcnou cenou. Z účastníků všech akcí bude vylosován jeden člen, který vyhraje víkendový pobyt v Hotelu Ostřív v Železném Rudě pro dvě osoby. Uvedené akce jsou určeny pro členy Českého železničního svazu FISAIC. Tvořte sami s námi!

Ing. Jarmila Šmerhová,
výkonná tajemnice ČZS FISAIC



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), redaktorky 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.**