

Z aktuálních událostí

■ Dne 10. března se formou videokonference konalo jednání **Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s.** Hlavními hosty byli generální ředitel ČD Ivan Bednárik a poslanec Martin Kolovratník, který představil v parlamentu pozměňovací návrhy k zákonu o drahách.

Generální ředitel Ivan Bednárik se vyslovil mimo jiné k probíhajícímu testování zaměstnanců ČD. V diskusi se členy podnikového výboru se hovořilo i o dojíždění pracovníků na „persky“, neboť někteří lidé se bojí chodit do nemocnic. Jak uvedl generální ředitel, výjimky bohužel neexistují. K osudu provozní budovy na hlavním nádraží v Praze, kde mají své zázemí provozní zaměstnanci ČD, kterou chce developer využít komerčně, řekl: „Budeme hledat řešení, aby se tato budova udržela.“ Člen PV Martin Janeček kritizoval množství výluk v okolí Prahy, přičemž Správa železnic o nich podle jeho slov informuje dopravce na poslední chvíli. „Bude to ještě horší,“ nepotěšil tazatele Ivan Bednárik. „Nemáme to v rukou, můžeme jen požadovat lepší informace a s větším předstihem, budu o to usilovat,“ přislíbil. Člen PV Jiří Běhounek upozornil na velké množství dat, která jsou strojevedoucí nuceni zpracovávat před nástupem směny. Ivan Bednárik uvedl, že během krátké doby budou vyměněny strojevedoucí tablety za větší a výkonnější. Uznal, že objem zpracovávaných údajů bude třeba přehodnotit. „V horizontu 3–6 měsíců se uvidí, zda se to podaří vyřešit,“ dodal.

Velká část jednání PV byla věnována diskusi s poslancem Martinem Kolovratníkem (ANO) nad jeho pozměňovacím návrhem k zákonu o drahách. Martin Kolovratník trval na tom, že návrh je veden sňahou pomoci železnici, nikoli ničit lokálky. Jak uvedl, slabinou návrhu však je, že nebyl předem dostatečně prodiskutován. PV vysvětlil svůj odmítavý postoj k návrhu, motivovaný historickou zkušeností. Obě strany však projeví ochotu o věci dále diskutovat. Podrobněji se této problematice věnujeme na jiném místě.

Některým zaměstnanecům záležitostí se v další části jednání věnovala ředitelka odboru 10 GR ČD Ing. Monika Horáková. Informovala o testování zaměstnanců ČD, dále o tom, že navrhované změny katalogu budou realizovány až po kolektivním vyjednávání 2021/22 a zodpověděla dotazy k využití institutu částečné nezaměstnanosti.

Závěr jednání patřil organizačním změnám a bodu „různé“. PV zvolil člena PV Petra Dvořáka do komise pro OOP a vyjádřil nesouhlasné stanovisko k jakýmkoliv návrhům na změny struktury OSŽ po VIII. sjezdu, které nebudou dostatečně finančně kryty ze strany navrhovatele.

■ Ve čtvrtek 11. 3. 2021 jednal (formou videokonference) **Podnikový výbor (PV) OSŽ ČD Cargo.** Předseda PV Radek Nekola informoval o jednání s vedením společnosti na aktuální témata (testování zaměstnanců), jednání komise OSŽ pro strukturu, v níž má PV OSŽ ČD Cargo svého zástupce Petra Kubičku, a o jednání Dozorčí rady ČD Cargo, kde byl představen dokument o budoucí koncepci seřadovací nádraží, důležitý materiál pro budoucnost jednotlivých vozových záseků. Jak dále uvedl, v rámci jednání DR ČD Cargo zazněla i informace o probíhající účetní uzavěrce hospodaření společnosti za rok 2020 a dalších možných aktivitách společnosti ČD Cargo v evropských zemích v souvislosti s expan-

zí. Poté Petr Kubička informoval o jednání komise OSŽ pro strukturu, včetně nesouhlasného stanoviska PV OSŽ při ČD k návrhům Nedrážního republikového výboru OSŽ na změnu struktury OSŽ po VIII. sjezdu.

Do videokonference se poté přihlásil ředitel personálního odboru Ing. Mojmir Bakalář, mimo jiné i s aktuálními informacemi z testování zaměstnanců (čtyři druhy samotestů jsou distribuovány do organizačních jednotek). Podle Mojmiry Bakaláře by měl být na skladech dostatek respirátorů i roušek. V diskusi pak odpověděl na dotazy z pléna, mimo jiné na chybivost testerů, na odměny za samotestování na vlastní náklady i na výtku ke kontrolám v OJ (PV požaduje okamžité zastavení vyhodnocování využitelnosti zaměstnanců jako neodůvodnitelné a zcela nevhodné.)

Poté se členové PV OSŽ ČD Cargo vrátili k projednávání závěrů komise OSŽ pro strukturu, vzali na vědomí zprávu z jednání komise pro strukturu po VIII. sjezdu OSŽ ze dne 16. 2., a doporučili dále usilovat o ekonomicky a funkčně udržitelnou strukturu OSŽ s ohledem na rozsah, pravomoci jednotlivých oddělení a budoucí finanční udržitelnost.

■ Jednání **Ústředí OSŽ**, které se konalo ve středu 17. 3., probíhalo formou videokonference. V úvodu informovali Vladislav Vokoun, I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD a Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo, o dění v ČD, resp. ČD Cargo (bližší informace přinášíme v této rubrice na jiném místě).

Informace ze zásadních jednání v Správě železnic přednesl místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při Správě železnic Petr Štěpánek. Uvedl mj. že zájem o přednostní očkovaní (z titulu zařazení do kritické infrastruktury státu) projevilo cca 63 % zaměstnanců. Telegraficky poté referoval o stravenkového paušálu (viz 3. změna PKS) a o podpisu smlouvy s dodavatelem k poskytování KOP. Na pobyt by mohli zaměstnanci začít jezdit začátkem dubna (lokality: Jeseník, Darkov, Skalka a Brusno) s tím, že v současné době se musí respektovat pandemická opatření.

Informace z Nedrážního republikového výboru (NeRV) OSŽ přednesla místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV Bc. Renata Dousková, která uvedla mj. že testy na COVID se provádějí na všech poliklinikách AGEL. Je vhodné upozornit, že antigenní testy za splnění podmínek jsou hrazeny ze zdravotního pojištění. Dále informovala o tom, že se odborům při jednání s ministerstvem zdravotnictví podařilo prosadit nový dotační program pro rok 2021 pro lůžkovou péči, ale i pro zdravotníky v nelůžkovém sektoru. Bylo ukončeno kolektivní vyjednávání ve společnosti RYKO Děčín a k zaměstnavateli, kde stále ještě běží kolektivní vyjednávání, patří společnosti Trilex nebo Dopravní podnik města Brna.

Člen Ústředí OSŽ a Správní rady (SR) Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra Ing. Bc. Petr Toman BA (Hons) informoval o personálních změnách ve Správní radě ZPMV. Dále uvedl, že je nutné se do budoucna zaměřit na po-covidové zaměstnance a nabízet v zařazením i procedury odpovídající jejich postižením.

Ústředí OSŽ dále projednalo Inventuru majetku k 31. 12. 2020, předběžné výsledky hospodaření OSŽ za rok 2020, schválilo rozpočet OSŽ na rok 2021 a vzalo na vědomí informace o přípravě sjezdu OSŽ. -red-



Vloni na podzim obdržela výpravčí železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí Ing. Bohumila Gavlasová od vedení Správy železnic ocenění **Železničář roku 2020** za to, že v červnu zabránila srážce dvou osobních vlaků, z nichž jeden projel cestovně návštěvníkem ve stanici. Reportáž z Frýdlantu nad Ostravicí naleznete v tomto čísle na straně 2. Snímek Michael Mareš

Konzervace trati jako záchrana liniové stavby?

Zhruba padesát minut diskutoval ve středu 10. 3. 2021 poslanec hnutí ANO Martin Kolovratník prostřednictvím videokonference se členy Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách a generálním ředitelem ČD Ivanem Bednárikem nad návrhem zákona o „zákoně o záchraně drah“.

„Nejsem zlý poslanec z malostranských paláců, jsem z Pardubic a mám k železnici blízko. Celou politickou kariéru se snažím být transparentní, nehraji postranní hry, proto mě zaskočilo, že OSŽ tento návrh odmítá a je proti,“ řekl Martin Kolovratník v úvodu s tím, že svým způsobem cítil křivdu a poslal proto předsedovi PV OSŽ při ČD Vladislavu Vokounovi emotivní dopis. Nicméně s odstupem času připouští „dvě slabá místa“ jím předloženého návrhu: provozní slepota a absenci diskuse: „...že jsme to nikde nevyvěšili a bral jsem to za hotovou věc, i proto jsem z vaší záporné reakce do dnešního překvapen,“ dodal.

Pozměňovací návrh poslance Kolovratníka vysvětluje z pozice místopředsedy Správní rady Správy železnic: „Jako člen Správní rady bojuji za Správu železnic. Peníze, které na údržbu dostáváme, netečou ze zdi, ale musíme si je vybo-

tovat, a víte všichni, že kromě investiční přípravy jdou velké peníze i do bezpečnosti. Takže na údržbu nemáme tolik, kolik bychom jako správci infrastruktury potřebovali. Pak dostáváme za uši, v jak hrozném stavu jsou ty lokálky, a právě proto se vymyslel přechodový stupeň, když už všechny ostatní mechanismy sežou, tak je tady jedna naděje – konzervace trati jako záchrana liniové stavby,“ popsal důvod jím předloženého pozměňovacího návrhu zákona. „Nechceme nenávratně trať zrušit, ale zákon zatím nic jiného než provoz, nebo zrušení nezná.“

Martina Kolovratníka „mediální humbuk“ kolem zákona překvapil: „Představa, že ta zlá Správa železnic se s nikým nebude bavit a za dva roky přijde a ty koleje vytrhá, je blbost,“ prohlásil a dodal: „Tohle by se nikdy nestalo. Pochopitelně (jako Správa železnic) přijdeme za krajem a budeme s ním mluvit, a myslím si, že by to měla být férová debata: tak pojďme se podívat na ty náklady. Ale kraj namítne, my tam chceme ty lokálky zachovat a přispějeme na jejich údržbu. Jinými slovy bude tlak na to, aby správce infrastruktury komunikoval s krajem. Nejsme pitomci, nechceme jít proti zdi. Proto jsme i snížili

podmínku počtu osobních vlaků z původního limitu 1500 nebo 1040. A teď pojďte do mě!“ vyzval úsměvem k diskusi.

První diskutující, Ivan Bednárik, souhlasil se snížením kvóry (počtu osobních vlaků): „Proměje ten pozměňovák smysluplný,“ konstatoval. Předseda PV OSŽ při ČD Vladislav Vokoun pak vysvětlil odmítavý postoj OSŽ: „K tomu názoru nás vedla historická zkušenost. Víme, jak se ohýbají paragrafy, máme s tím špatnou zkušenost. Na rovinu říkám, že nevěřím úředníkům ministerstva dopravy, proto jsem rád, že do novely bude zapracována garance, že k případné konzervaci budou dávat stanoviska další kompetentní úřady (například VÚSC). To situaci mění, i snížení kvóry je pozitivní. Doposud z návrhu nebylo vůbec zřetelné, že se kromě správce infrastruktury, Drážního správního úřadu a Ministerstva obrany ČR, může relevantně ke konzervaci vyjádřit i někdo jiný. Myslím si, že usnesení Předsavenstva OSŽ bylo naprosto oprávněné. Občas by neškodilo, kdyby se namísto protihlukových gabionových stěn udělaly stěny obyčejné a pak by zbylo i na lokálky. I to nás vede k ostrážitosti.“ (Pokr. na str. 2)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Vzrůstá počet mladých lidí, kteří vidí svoji budoucnost u železnice.“

Na aktuální téma hovoříme s **KARLEM TOMEČKEM**, předsedou ZV OSŽ Břeclav

Pokud se ohlédnete zpátky do minulého roku, co bylo ve vaší práci jiné, jak se projevila celosvětová pandemie COVIDu ve vaší základní organizaci?

Rok 2020 byl z tohoto pohledu rokem nesmírně složitým, epidemie měla vliv na spoustu do té doby „normálních“ činností, především co se týká akcí, pořádaných pro naše členy. Skončili jsme prakticky na jaře, do té doby jsme stihli uspořádat zájezd na lyže do Jeseníku na Ovčárnu, uspořádat ples a zajistit vstupenky na dva koncerty. Pak již nastal útlum, způsobený nouzovým stavem, který trvá prakticky dodnes. Náš závodní výbor řešil a řeší především problémy, které se projevují ve změnách turnusů, týkající se především výluk. S vedením jednotlivých složek (Správa železnic, České dráhy, ČD Cargo) je spolupráce v tomto směru dobrá, dokážeme se vždy domluvit.

Jaké je ve vašem obvodu situace, která se týká zaměstnanosti?

Problémy jsou u ČD Cargo, kde chybí zaměstnanci především v posunu. Tam se lidé moc nehlasí. Nenaplněné stavy jsou i u výpravčích, ale tam se daří je naplnovat. Hlásí se například studenti po ukončení školy (i vysokoškoláci), kteří mají zájem pracovat na dráze. Nejprve formou brigády, jako signalisté, ale pak se rozhodnou udělat kurs na výpravčí a pracovat na dráze trvale. Zajímají se také o práci u Centrálního dispečerského pracoviště. Mnozí z těchto mladých lidí, a jejich počet vzrůstá, vidí svoji budoucnost právě u železnice, i když původně vystudovali jiný obor (například Vysoké učení technické) a to je potěšující.

Mají tito mladí lidé také zájem o členství v OSŽ?

Ano, sami se hlásí, největší motivací pro ně je,

zdá se, možnost uzavření pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavatelem. Toto pojištění se jim jeví jako velice výhodné, neboť jen těžko by hledali tak výhodné podmínky, jaké nabízí prostřednictvím Kooperativa pojišťovny, a. s., právě OSŽ.

Zmínili jste se o problémech na turnusových pracovištích. Jak se konkrétně projevují?

S poklesem výkonů jsou některé práce omezeny, při jednání se zaměstnavatelem se však daří zajišťovat, aby ztráty podniku nebyly řešeny na úkor provozních pracovníků. Podařilo se například prosadit, aby náhrada mzdy za odpadlé výkony byla 80 procent, namísto 70 procent. Takový odpadlý výkon se považuje za překážku na straně zaměstnavatele. Tento postoj lidé oceňují, zajímá je ale, co bude dál. Zatím totiž není vidět světlo na konci tunelu.

Kde konkrétně se ve vaší stanici takový pokles výkonů projevuje?

Je tomu tak například u vlakových čet a osobních pokladních. Lidé méně jezdí vlakem a výkony u vlakových čet a v osobních pokladnách klesají. V Břeclavi bývají otevřeny tři pokladny, v současné době jsou však otevřené pouze dvě a to ještě ve zkráceném režimu. Zaměstnankyně – osobní pokladní – tak přicházejí o část mzdy, je to ale lepší, než kdyby přišly o práci úplně.

Epidemická situace zasáhla i organizaci voleb před blížícím se sjezdem OSŽ. Ten byl sice odsunut až na příští rok (2022), volby do závodních výborů však již probíhají. Jaká je situace u vás?

Kandidátky máme sestavené, v našem závodním výboru kandiduje 23 odborářů. Zasedání našeho závodního výboru a následně i konferenci

Ostře sledované průjezdy vlaků

Originální nápad, který se ujal. Když se před lety na zábradlí mostu nad tratí Buštěhradské dráhy (120) v Praze ve Stromovce objevila cedule s průjezdy vlaků pod mostem, mnozí si toho ani nevšimli. Teď je most nad tratí tradičním cílem vycházek rodičů s dětmi, podle jízdního řádu se sem ostatně chodí. Most bývá často obsypán dětmi. Děti jsou jako utržené ze řetězu, když vlak pod nimi projede a ony přebíhají na druhou stranu mostu, aby mu ještě zamávaly. „Někoho rozumného, pořádkumilovného a vtipného napadlo nechat vyrobit pevnou, téměř nezníčitelnou ceduli z gumové plachty a rádně ji připevnit na obě strany mostu. Ve stylizovaných konturách mašinky jsou vytištěny všechny průjezdy vlaků pod mostem. Samozřejmě jen ty, které jsou v jízdním řádu, chybí tedy pohyb nákladních vlaků,“ píše portál kudyzudy.cz.

Autorem „jízdního řádu“ je sdružení Letenská parta. Půjde-li někdy do Stromovky, nezapomeňte se na mostě zastavit a pokochat se vláčkem, který se vynoří ze 125 metrů dlouhého tunelu a projede pod vámi směrem k Bubnům nebo naopak. Je to pohled, který se nikdy neomrzí. -mmc-



Most nad tratí Buštěhradské dráhy (120) v Praze ve Stromovce se stal tradičním cílem vycházek rodičů s dětmi. Vlaky je zde možno pozorovat téměř každých 10 minut. Děti jsou nadšené, když vlak pod nimi projede a ony přebíhají na druhou stranu mostu, aby mu ještě zamávaly.



jsme uskutečnili per rollam, ale volby chceme uspořádat klasickým způsobem – do urniček, zdá se nám to jednodušší než per rollam. Některým členům totiž chybí zkušenosti s touhle volbou a mohlo by dojít k problémům. Volební urny budou rozmístěny spolu s volebním řádem a kandidátkou na pracovištích, kde na průběh voleb bude dohlížet volební komise. Lidé budou volit při nástupu do práce. Bude to trvat sice déle, ale volby to neohrozí.

Mnohá jednání OSŽ jsou nyní prováděna za pomoci techniky, jako například videokonference. Jaké s tím máte zkušenosti?

Zpočátku jsem se trochu obával, jak to bude fungovat, ale zdá se, že technika funguje a daří se plnohodnotně jednat i v mimořádných podmínkách. Netýká se to jen jednání, ale i například různých školení a dalších záležitostí. Mám z toho dobrý pocit, je to i určitý příslib do budoucna, až bude mimořádná situace za námi. Doufáme, že to bude už brzy.

Děkují za rozhovor.

Miroslav Čáslavský

Konzervace trati jako záchrana liniové stavby?

(Pokračování ze str. 1)

Podle Vladislava Vokouna je také problémem chybějící „pořádná dopravní politika“. „Ta stávající spíše připomíná slohové cvičení pro publikum, a současná schválená koncepce veřejné osobní dopravy je na tom podobně!“

„Chápu vás, rozumím vašim obavám, a v tomhle (nedůvěra k úředníkům MD) vás plně chápu, já to občas vidím podobně, komunikace není jednoduchá,“ připustil Martin Kolovratník. „Nicméně myslím si, že tím, že na objednatel vyvíjíme tlak, můžeme dráze hodně pomoci,“ dodal s tím, že na finalizaci textu pozměňovacího návrhu je ještě relativně dost času. „Máme na to dva týdny – minulý týden jsem slíbil na dopravní komisi Asociace krajů, že to s nimi prodiskutu-

jeme. Chci i vám dát slib, že bychom se na to podívali i s vámi,“ navrhl.

Do diskuse se poté zapojili i tajemník PV OSŽ při ČD Antonín Leitgeb („Z vašeho vystoupení jsem zacítil postesk nad špatnou výkonností ministerských úředníků, možná by to chtělo interpelovat pana ministra, aby s tím něco udělal. V této republice neexistuje smysluplná koncepce dopravy a s ní souvisí koncepce veřejné dopravy, ta provázanost prostě chybí.“) a člen PV OSŽ při ČD Martin Janeček, který upozornil na konkrétní problémy z provozu (výluky).

Martin Kolovratník pak v závěru vyslovil přesvědčení, že se (obě strany) „neslyší“ naposledy a že si budou společně naslouchat: „Tak ať to jezdí, ať máte zelenou,“ uzavřel. Michael Mareš



Směrem na Ostravu se vlaky z Frýdlantu nad Ostravicí elektronicky nabízejí do Bašky, z Kunčic pod Ondřejníkem pak do Frenštátu pod Radhoštěm.

NAVŠTÍVILI JSME

Frýdlant nad Ostravicí

Železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí se během posledních let změnila k nepoznání, ze stanice bez zvýšených perónů, podchodu a s elektromechanickým zabezpečovacím zařízením, se před osmi lety stala stanicí koridorových parametrů. „Dokončeno to bylo v roce 2013 na podzim, kdy jsme se sem nastěhovali,“ říká výpravčí Ing. Bohumila Gavlasová s tím, že oficiálně byla stanice včetně zabezpečovacího zařízení dokončena 10. 2. 2014. Následně se pak pokračovalo v modernizaci celé tratě až do Valašského Meziříčí (projekt Revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí byl dokončen v roce 2016) včetně dálkové obsluhy Kunčic pod Ondřejníkem. Výpravčí z Frýdlantu nad Ostravicí jako dirigující dispečer obsluhující prostřednictvím DOZ i sousední Kunčice pod Ondřejníkem (jako dirigující dispečer obsluhující od konce roku 2000 i trať D3 do Ostravice). K vlaku už výpravčí ve Frýdlantu nad Ostravicí nechozí, ale výprava vlaků jím zůstala. Vlaky jsou vypravovány nejčastěji návštěvní, ale z první koleje směrem do Přruha není vidět na návštěvní, proto jsou zde vlaky i z důvodu vzdálenosti ke hřbitovnímu vozidlu vypravovány radiostanicí.

Železniční trať z Ostravy (–Kunčic) do Valašského Meziříčí je frekvenčně rozdělena na dvě části: Mezi Frenštátem pod Radhoštěm a Ostravou, kde jezdí nejvíce lidí, jezdí vlaky každou hodinu, ve špičkách půlhodinu. Mezi Frenštátem pod Radhoštěm a Valašským Meziříčím, kde není taková frekvence, jezdí vlaky každé dvě hodiny. Do Frenštátu (až na malé výjimky) jezdí klasické čtyřvozové soupravy „Brejlovcem“, nebo „Kvatra“ se dvěma nebo čtyřmi vozy, na frekvenci mezi Frenštátem a Valašským Meziříčím stáčí jedna regionova. „Rychlíky už tady nejezdí, pouze jednou denně sem přijede spěšný vlak ze Svinova (odjezd ze Svinova v 8.24 h), který o víkendu kvůli zvýšené frekvenci turistů jezdí až do Frenštátu,“ říká Bohumila Gavlasová dále a dodává, že ve Frýd-

lantu je každou hodinu přípoj na Ostravici, v raních špičkách pak každou půlhodinu. „Z Frenštátu se nejčastěji jezdí na Pustevny, tady zase na Lysou horu – buď turisté vystoupí ve Frýdlantu a jdou na autobus, a nebo přestoupí na vlak do Ostravice, odkud vyrazí pěšky na Lysou horu. O víkendech proto jezdí do Ostravice dvě spojené regionovy, ale někdy ani to nestačí.“ Beskydský vlak jezdí i výpravčí Gavlasovou: „Jen nerada chodím o víkendech, kdy je na horách přelidněno. Raději vyrazím jinam než na Lysou, na jiné kopečky, které třeba nejsou tak známé a kde není tolik lidí. Ještě se chodí i na tento kopec (Ondřejník), ten má necelou tisícovku. Byly na něm hodně vykáčené stromy kvůli kůrovci a jsou odtamtud teď nádherné výhledy do všech stran.“

Za duchapřítomnost obdržela Bohumila Gavlasová vloni na podzim od vedení Správy železnic ocenění Železničář roku 2020 (Ocenění za záchranu života, zdraví a majetku organizace). Vloni v červnu zabránila srážce dvou osobních vlaků, z nichž jeden projel cestovně návštěvní ve stanici.

Úsek tratě mezi Frýdlantem nad Ostravicí a Hostašovicemi patří k nejkrásnějším tratím v České republice. Dráha vedoucí podhůřím Beskyd se vine mezi malebnými stanicemi a zastávkami s výjimečnou architekturou, jako jsou například Čeládná a Mořkov. Současná železniční trať 323 vznikla stavebně ze dvou úseků: Společnost Ostravsko-frýdlantské dráhy otevřela pro provoz svůj úsek z Ostravy do Frýdlantu nad Ostravicí před 150 lety: 1. 1. 1871. Dráha moravských měst pak svůj úsek z Valašského Meziříčí do Českého Tešína v letech 1887 a 1888. Dodejme, že Severní dráha císaře Ferdinanda vybuďovala v roce 1888 ve Frýdlantu nad Ostravicí, severně od původní budovy z roku 1870, nové nádraží. Výpravní budova byla v letech 1915 až 1916 prodloužena přístavbami.

Michael Mareš



Severní dráha císaře Ferdinanda vybuďovala v roce 1888 ve Frýdlantu nad Ostravicí nové nádraží. Výpravní budova byla v letech 1915 až 1916 prodloužena přístavbami.

ZE SVĚTA

Kapacita rakouské železniční sítě

Rakousko usiluje o obrát v dopravě, do roku 2025 se má podíl železnice v nákladní přepravě zvýšit ze současných 32 na 40 procent. Rovněž v tzv. Bílé knize Evropské komise jsou stanoveny podobné cíle – do roku 2030 se má ze silniční nákladní dopravy při přepravě nad 300 km přesunout 30 procent na železnici, do roku 2050 dokonce 50 procent. Předpokladem pro dosažení těchto cílů je ovšem dostatečná kapacita železniční infrastruktury. Rakouská Hospodářská komora proto zadala studii zabývající se touto problematikou. V této studii se počítá s nárůstem osobní a nákladní dopravy o dvě procenta ročně a vyplývalo z ní, že existuje celá řada úseků s nedostatečnou kapacitou, kde hrozí přetížení a zachezení. Patří mezi ně i úsek Gänserndorf – Břeclav (Nordbahn) a ve Vidni most přes Dunaj (Stadlauer Brücke), který už nyní vykazuje téměř stoprocentní zatížení a s dokončením modernizace tratě Wien – Marchegg – Bratislava se situace ještě zhorší. Vzhledem ke stále delším přípravným termínům při plánování a realizaci projektů ke zvýšení kapacity železniční sítě je tedy nejvyšší čas k zahájení těchto prací, pokud nemají stanovené cíle přesunout nákladní dopravu ze silnice na koleje zůstat pouze na papíře. Ze „Schienenverkehr aktuell“ Jiří Zajíček

DB a SNCF navrhují ekodaň pro nákladní automobily

Šéfové nákladní dopravy společností Deutsche Bahn (DB) a francouzské národní železniční společnosti (SNCF), Sigrid Nikuttová a Frédéric Delorme, navrhují zavedení ekologické daně pro dálkovou silniční nákladní dopravu a ekodaňky pro dopravu šetrnou k životnímu prostředí. DB a SNCF mají, „jakožto provozovatele největších železničních sítí v Evropě zvláštní odpovědnost,“ řekl deník Handelsblatt Frédéric Delorme, generální ředitel společnosti Rail Logistics Europe z SNCF. Snížení emisí CO₂ lze dosáhnout pouze tehdy, když se více nákladní dopravy přesune na železnici. Delorme a Nikuttová chtějí především podporovat dopravu jednotlivých vozových zářezí. Paní Nikuttová označila provoz jednotlivých vozových zářezí za „páteř ekonomiky“. Přeprava tuny zboží po železnici je pro klima šestkrát méně škodlivá než silniční doprava. V současnosti se v Německu přepravuje po železnici pouze 18 % zboží. Spolková vláda chce do roku 2030 zvýšit tento podíl na 25 %. Ve Francii je pouze 9 % zboží přepravováno po železnici. Cílem je zdvojnásobit to do deseti let.

VŠIMLI JSME SI

MINISTERSTVO DOPRAVY

chystá železniční dopravcům za ztráty způsobené pandemií koronaviru rozdělit až 1,5 miliardy korun. Lidovým novinám to řekl ministr dopravy Karel Havlíček. Má jít jak o náhradu škody za spoje, jejichž provoz dotuje stát či kraj, tak i za komerční spoje. Dopravci by měli žádat ve dvou dotačních podtitulech, podpora čeká na schválení Evropskou komisí. Železniční dopravci dosud od státu nedostali pro svůj obor žádnou přímou pomoc, ztráty počítají kvůli razantnímu propadu počtu cestujících ti menší ve stamilionech, České dráhy v miliardách.



JAKO Z ČERNOBÍLYCH

filmových týdeníků z dob reálného socialismu vypadá oficiální přístup k vlakům ve směru z Nuslí z Čestmírových ulic (rodiště hudebníků Schelingeryových), je to právě 40 let co se utopil ve vodě Dunaje Jiří Schelinger... na nová nástupiště č. 4 a č. 3 žst. Praha–Vršovice. Správa železnic je dobrá správa. Špatná zpráva pro cestující, ale i pro železničáře, co jdou do služby. Na snímku Martina Kubíka je stav 5. března, die vyšlapaného chodníčku v bahně u plotu je vidět, že tento stav je dlouhodobý. A nic.



OD ZÁŘÍ 2020

probíhají práce na přestavbě uzlu stanice Pardubice. Na počátku března 2021 probíhaly práce v žst. Pardubice hl. n. mj. v kolejišti mezi 2. a 3. nástupištěm, když byly vytrhány koleje č. 4, 6 a 8. (na snímku Stanislava Hájka).



ŽELEZNIČNÍ STANICE

Louka u Litvínova prošla v letech 2019 – 2020 kompletní rekonstrukcí, v rámci níž bylo vystavěno nové ostrovní nástupiště s úrovnovým centrálním přechodem, bylo aktivováno nové elektronické staniční zabezpečovací zařízení ESA a v neposlední řadě došlo ke změně konfigurace kolejí. Nyní je zatím tato stanice prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště řízena z nové přízemní výpravní budovy, v budoucnu bude dálkově ovládaná z regionálního řídicího centra v železniční stanici Teplice v Čechách. Díky této investiční akci zde skončí služba signalisté a architektky zajiřující stavědla se tu tak stala nadbytečnou a budou demolována. Zatímco stavědlo č. 3 (na nynějším zhlaví stanice) je již v dezolátním stavu, stavědlo č. 2 (na snímku Tomáše Martínka ze dne 4. 12. 2020) vypadá navenek zachovalé.

NA TRATI

mezi Sternberkem a Uničovem byla začátkem března zastavena kolejová doprava. Koleje jsou vytrhány a trať je připravena k modernizaci. Vlaky by zde měly opět vyjet po opravené trati koncem prosince, do té doby jsou nahrazeny autobusy NAD. Díky tomu, že některé autobusy vnechávají zastávky mezi oběma stanicemi, nedochází ke zpožděním oproti původnímu jízdnímu řádu.

Švýcarské SBB

vykázaly za rok 2020 rekordní ztrátu

Pandemie covid-19 loni srazila švýcarské SBB do ztráty ve výši 617 mil. franků (více než 14,5 mld. korun). Jde o největší ztrátu státních drah od jejich proměny na akciovou společnost. Ztrátu způsobily především divize osobní a nákladní doprava. V nekonsolidovaných datech vykázala osobní doprava ztrátu dokonce 661 milionů franků a nákladní doprava ztrátu 35 milionů franků. V denním průměru loni SBB přepravily 843 tisíc cestujících, což je málo přes jednu třetinu ve srovnání s rokem 2019. Vedle ztráty z hospodáření stouply i dluhy SBB o 3,27 mld. franků na celkem 34,6 mld. franků. Vzhledem k situaci začaly SBB šetřit na zaměstnancích. Snížením počtu pracovníků o jeden tisíc, pozastavením benefitů apod. uspořily stamilionové náklady. –rš–

Zdroj: nau.ch

Železničáři jsou velmi odolní!

Podstatnou část svého vystoupení v rámci jednání Ústředí OSŽ ve středu 17. 3. věnoval Vladislav Vokoun nařazenému testování zaměstnanců: „V celé Skupině ČD máme 22 294 zaměstnanců, včetně ČD Cargo bylo doposud testováno 17 278 lidí a ve Skupině ČD bylo k 14. 3. celkem 80 pozitivních testů, to je pozitivní zpráva,“ poznamenal. Také společnost ČD Cargo „hybe“ testování zaměstnanců: „Teď, v tuto chvíli, vnímáme určité obavy z toho, že by se mělo testovat pouze na pracovištích, nikoliv doma. Někdo si prostě neuvědomuje, že železnice, a železniční podniky obecně, působí na celém území republiky a těch nástupních míst jsou stovky. Nedovedu si představit, kdo by naskakoval na výkon za pozitivního zaměstnance na místech, kde náhrada není možná,“ poznamenal Radek Nekolaa dodal: „Mám z toho takový pocit, že stát nezvládl ani očkování, ani testování, a teď ještě firmám diktuje naprosto nesmyslné podmínky.“ Vladislav Vokoun jeho slova doplnil: „I ČD byly nuceny udělat dílčí změny ve způsobu testování na pracovištích, které nejsou zaměstnanci vnímány s velkým pochopením. Na základě stále se měnících rozhodnutí kompetentních orgánů a složitosti železničního provozu, těmito orgány zjevně nepochopeného, se jim ani nelze divit. Jak říkám, naše vláda často činí chaotické kroky – občas to připomíná mužstvo okresního přeboru, které může někdy překvapit, ale nemůže hrát extraligu.“

V diskusi se k testování postupně vyjádřili Bořivoj Jiránek („V případě testování až na pracovišti stačí, když bude jeden pozitivní a zastaví se doprava.“), Věra Nečasová („V této době mám již několik telefonických dotazů: když předseda ZO je důchodce a navštěvuje kancelář v objektu výkoně jednotky, kde zaměstnavatel pro něho nemá antigenní test, jak má postupovat? Koupí si antigenní samotest v lékárně a prokazatelně prezentuje, že je negativní. V tomto pří-

padě se mohou samotestovací sady u ČD účtovat na Sociální fond, čl. 11.“), Bc. Renata Dousková, která připomněla, že samotesty jsou infekční materiál a podle toho se s nimi musí nakládat, a Petr Kubička na téma srovnání testování u ČD Cargo a Správy železnic. K „interpelaci“ Petra Kubičky se vyjádřil Petr Štěpánek: „Původně jsme měli informaci, že se budou zaměstnanci sami testovat doma, jenže na základě vládního nařízení rozhodl generální ředitel SŽ, že testování bude prováděno pouze na pracovišti. Pokud se setkáte s případem, že některý vedoucí zaměstnanec dělá něco špatně, pak se obraťte na ředitele OR,“ uvedl Petr Štěpánek s tím, že od 2. 3. bylo otestováno asi 24 000 zaměstnanců, z toho kolem stovky bylo pozitivních případů.

Michael Mareš



Předseda ZO OSŽ Zdeněk Kodalík testuje v OCÚ Západ zaměstnance oblastního centra údržby. Snímek archiv Zdeňka Kodalíka.

PŘEDSTAVUJEME

Petr Toman: „Vymysleli jsme systém, který umožňuje i v době koronavirové volit, aniž by se lidé potkávali.“

Vážná kolegyně, vážený kolego, z důvodu nepříznivé epidemiologické situace probíhají volby do ZV ZO OSŽ Všetaty elektronickou formou per rollam. Na níže uvedeném odkazu, po přihlášení vašim unikátním jménem a heslem, naleznete kandidátní listinu, která slouží jako hlasovací lístek. V rámci volby máte možnost souhlasit, nebo nesouhlasit s uvedenou kandidátní listinou.



Tolik základní informace, která byla 1. března (2021) rozeslána všem aktivním členům ZO OSŽ Všetaty. Nakonec na tuto formu hlasování přistoupilo 182 z celkem 195 aktivních členů ZO OSŽ Všetaty (bez důchodců) „Zkušenosti s touto formou máme veskrze pozitivní, výsledkem jsem mile překvapen. Nakonec volilo 131 členů (130 bylo pro, 1 byl proti navržené kandidátní listině, což je úctám přes 70 %,“ říká staronový předseda ZO OSŽ Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons). Volby do ZO OSŽ tak ve Všetatech proběhly regulérním způsobem v původně navrženém termínu. Všetaty jsou tak jednou z mála základních organizací, možná vůbec první ZO, která má volby za sebou, navzdory usnesení Ústředí OSŽ o posunutí termínu voleb. „A hlavně jsme vymysleli systém, který regulérně umožňuje i v době koronavirové volit, aniž by se lidé potkávali,“ dodává.

(K elektronickým volbám byl využit software Moodle, který je určen k elektronickým kurzům a výuce, ale jednou z funkcí je i možnost hlasování. Členům, kteří nedisponují vlastní e-mailovou schránkou, byla nabídnuta v případě zájmu mož-

nost získat anonymní údaje od volební komise. Stejnou formou proběhla i lednová konference ZO, kde delegáti schvalovali kandidátní listinu, volební řád, návrh rozpočtu a návrh zásad hospodaření. V případě konference měli delegáti navíc možnost výběru mezi souhlasím – nesouhlasím – zdržel jsem se).

Hlasování, které bylo anonymní, proběhlo v termínu od 1. do 12. března 2021. Členové ZO schvalovali složení závodního výboru, delegáty na podnikové konferenci i na VIII. sjezd OSŽ. Zvolen na další čtyři roky byl i desetičlenný ZV ZO OSŽ včetně staronového předsedy Petra Toman. „Obvykle volíme předsedu a ZV zvlášť, ale tentokrát byl na kandidátní listině přesný počet, takže bylo možné volit komplet ZV včetně předsedy – možnosti byly souhlasím, nebo nesouhlasím,“ říká dále Petr Toman.

Když Ústředí OSŽ 17. února odložilo volby do základních organizací až na červen, mnohým ZV se ulevilo. „Ale my jsme volili v původně navrženém termínu, aniž bychom chtěli posunout termín voleb,“ konstatuje Petr Toman. „Když je něco připraveno, tak je škoda to měnit. Myslím, že do června se nic nezmění. Něco jiného by bylo, kdyby čísla počtu nakažených klesala, tak by se o tom dalo uvažovat, ale zatím spíše stagnují, takže podle mě bylo zbytečné odsouvat něco, co bychom stejně museli udělat.“

Podle Petra Tomanu není systém, který ve Všetatech použili, koncipovaný pouze na volby do ZV ZO, ale lze jej použít kdekoliv a kdykoliv, při různých volbách, je to podstatně přenositelný na všechny ZO ZV. „Stačí mít šikovně ajťáky. Vyzkoušeli jsme si, že v případě zhoršené epidemiologické situace není problém udělat touto formou třeba i podnikové konferenci, nebo sjezd OSŽ. Systém jsme úspěšně vyzkoušeli už při letošní konferenci, která proběhla ve dnech 4. až 11. ledna 2021 a musím říct, že to mělo daleko větší úspěch než při prezenčním způsobu,“ říká na závěr Petr Toman.

Dopady pandemie však pociťuje Petr Toman i jinak – na privátní podnikové síti PPS od T–mobile. „Dost lidí nás kontaktuje a ruší telefonní čísla z důvodu úmrtí jejich blízkých, jsou mezi nimi i lidé s koronavirem. V rámci členské základny zatím nastěti žádný z členů na onemocnění COVID-19 neumřel, byť tam byli i těžší případy s hospitalizací. K dnešnímu dni nemám informace, že by někdo umřel,“ uzavírá.

Michael Mareš

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 13 – 1. 4. 1996

Na první straně najdeme reportáž z demonstrace zdravotníků, uskutečněné v Praze 25. března 1996. Rečníci na demonstraci poukázali nejen na nízké mzdy, na trvalý odliv zdravotníků za vyššími příjmy do jiných sfér, ale i na přebujelou administrativu a na nekoncepčnost zdravotnictví. „Stávka v minulém roce přinesla změnu postojů v médiích, ve veřejnosti, ale jediný, kdo zatím nezměnil svůj přezíravý postoj ke zdravotníkům, je premiér vlády profesor Václav Klaus,“ zaznělo na demonstraci. Odborové sdružení železničářů vyjádřilo zdravotníkům svoji solidaritu.

Petr Kašík, předseda představenstva Majetkové, správní a delimitační unie odborových svazů, v rozhovoru vysvětluje princip převodu majetku po bývalém ROH (Revoluční odborové hnutí) na jednotlivé svazy. Jak uvádí, majetek se v jednotlivých emisních vlnách postupně vkládá do akciové společnosti G.E.N., která za něj emituje akcie. Cena těchto akcií je vedena na analytických delimitačních účtech jednotlivých svazů. Podobně se dělí i takzvaný zbytný majetek – jeho případným prodejem se získávají finanční prostředky, které se na základě počtu členů dělí na analytické účty jednotlivých odborových svazů.

Obzor č. 14 – 9. 4. 1996

„Do roku 1998 se počítá s 10% redukcí osobní dopravy ročně“ – oznamuje titulek na první straně. Článek přináší informace z poradby ministrů k projektu restrukturalizace, s níž

členy ústředí OSŽ seznámil náměstek ministra dopravy Ing. Dalibor Zelený 27. března 1996. „České dráhy zůstanou ve státní rukou, nebude posilována konkurence na železniční dopravní síti, dojde k přízpůsobení nabídky poptávce co do rozsahu i struktury a stát bude určitým způsobem železniční dopravu podporovat“ – to byly stručné teze projektu restrukturalizace. Vzhledem k tomu, že nabídka železniční dopravy byla podle slov Ing. Zeleného 4x větší než poptávka, bude se každý rok redukovat osobní doprava o 10%. „České dráhy mají tak rozsáhlou síť, že jí nebudou schopny celou provozovat,“ uvedl Ing. Zelený. Ke konkurenci bylo řečeno, že nebude posilována vytvořením subjektů ČD jejich vydělováním z podniku. České dráhy tedy měly technologicky zůstat jako jeden celek.

Porada ministrů dále vyslovila souhlas s tím, aby nejztratovější tratě byly urychleně privatizovány, přeměněny na vlečky a v krajních případech i rušeny. Část tratí měla být nabídnuta k privatizaci jako pilotní projekty. Doporučené pilotní projekty zahrnovaly tratě Dobruška – Opočno, Kostelec u Jihlavy – Slavonice, Český Těšín – Frýdek-Místek a tratě v okolí Hodonína.

Na straně 3 najdeme reportáž z rozloučení zaměstnanců s lokomotivním depem Praha-Lišeň, které k 31. března 1996 ukončilo svoji činnost. V Praze totiž vzniklo jediné depo se sídlem na Masarykově nádraží, kam přešla i veškerá administrativní lišeňského depa. Organizační změna znamenala i určitý zásah do zaměstnanosti.

–zs–

V Koutech nad Desnou stále není vyřešena situace v otázce odpočinku mezi směnami

Vlakové čety na rameni Nezamyslice – Kouty nad Desnou mají svůj turnus stanoven tak, že v koncové stanici Kouty nad Desnou je stanoven několikahodinový odpočinek mezi vlaky. Pro tento odpočinek v průběhu dělené směny by měla být podle platné kolektivní smlouvy zabezpečena místnost, která je uzamykatelná, vybavená stolem a sedacím nábytkem, s přístupem k pitné vodě. Zajištěna by měla být rovněž úschova služebních a osobních věcí, přičemž není vyloučeno zajištění příznivějších podmínek.

Jak ale vypadá situace v praxi? Uzamykatelná místnost se zvláštním vchodem a s příslušným vybavením je sice vlakovým četám zajištěna, kámen úraz je však v tom, že tuto místnost sdílí se zaměstnanci úklidové firmy, která zajišťuje úklid vlakových souprav v této železniční stanici. Oddělení těchto dvou zaměstnaneckých skupin je zabezpečeno pouze nevyšokou skleněnou přepážkou, která nezajišťuje potřebné soukromí. „Zaměstnankyně úklidové firmy jsou hluché,

v mnoha případech také vulgární a jejich chování naprosto vylučuje potřebný klid pro odpočinek,“ říká jeden z oslovených vlakvedoucích. Jak dále dodává, zaměstnankyně této společnosti rovněž někdy nevykonávají řádný úklid vlakových souprav a většinu času tráví právě ve společné místnosti. „Někdy jsme z toho doslova zoufalí,“ dodává vlakvedoucí.

Abyste alespoň nějaký klid, tráví vlakové i lokomotivní čety často odpočinek v sousední dopravní kanceláři, která však nesplňuje požadavky potřebného vybavení. Místnost určená k odpočinku, vybavená podle kolektivní smlouvy, tak zůstává nevyužitá. Výše popsaná situace v Koutech nad Desnou trvá více než rok a nezměnila se ani po ujití podniku, který prostřednictvím tiskové mluvčí přislíbil, že je snahou zaměstnavatele, aby místnost byla k dispozici pouze zaměstnancům Českých drah. Situace byla popsána v Obzoru č. 5/2020 v rubrice „Navštívili jsme“. Mezi možná řešení patříto, že by vlakové soupravy byly uklíze-

ny v odpoledních hodinách, kdy zde vlakové čety mají ostřejší obraty než v dopoledních hodinách. „Pokud by uklízení četa pracovala odpoledne, nebyl by problém tak vypjatý, dopoledne ale musíme trávit tříhodinové pauzy ve velice špatných podmínkách,“ dodává výše citovaný vlakvedoucí. Ideálním řešením je však samostatná místnost pro úklidovou četu.

Podle vyjádření tiskové mluvčí Českých drah Vandy Rajnochové se doposud nepodařilo najít uspokojivé řešení popsané situace. „Situaci ohledně odpočinkové místnosti v Koutech nad Desnou řešíme. Vzhledem k nedostatku prostor v objektu se nám však zatím nepodařilo najít takové řešení, které by plně uspokojilo požadavky vlakových čet i potřeby úklidové firmy. V hledání optimálního řešení, které by situaci vyřešilo, však nadále pokračujeme,“ sdělila mluvčí. Se situací byl rovněž seznámen inspektor BOZP, který přislíbil provedení kontroly na tomto pracovišti. Miroslav Čáslavský

NÁZORY

Cestování s různými dopravci

Rád bych se s vámi podělil o zážitek svého syna a doufám, že bude třeba i zveřejněn. A myslím, že podobných případů by se našla spousta. Jsem dlouholetým zaměstnancem, momentálně Správy železnic. Můj syn vloni dosáhl věku 26 let a zároveň ukončil studium na VŠ, tudíž přišel o výhody rodinného příslušníka. Koupil si s přítelkyní auto, jelikož se jim finančně cestování vlakem již nevyplatilo. Jenže nedávno musel auto nechat v servisu a z domova do Olomouce, kde zůstal po škole, jet vlakem. A protože na železnici existuje konkurence a není jednotné jízdné, koupil si jízdenku z domova do Pardubic s přestupem v Hradci Králové vlakem ČD a z Pardubic do Olomouce RegioJetem. Jenže vlak do H. Králové měl zpoždění a připoj v HK a tudíž i v Pardubicích mu ujel. Jenže nejbližší spoj z HK byl vlakem Arriva a v Pardubicích s návazností na vlak ČD. Takže z původně koupené jízdenky za 296 Kč využil jen v úseku z domova do H. Králové (cca 50 km) a dále aby se dostal nejbližším spojem z HK do Olomouce zaplatil dalších 210 Kč. Nechtějte slyšet jeho reakci, když mi volal. Ani jsem se mu nedivil, asi bych reagoval stejně. A co z toho plyne? Tam nahore něco udělejte. Buď zrušte konkurenci, nebo zaveďte jednotný tarif. -pm-

Odpověď Cendis

Projekt OneTicket má své příznivce i odpůrce. K těm druhým patří zejména cestující, kteří preferují to nejlevnější cestování po české železnici. Smysl OneTicket je však jiný. Nenabízí mi to nejlevnější, ale to nejjednodušší, aby lidé nemuseli řešit, se kterým dopravcem pojedou, jaké má který dopravce tarify, podmínky apod. OneTicket umožňuje přepravu s různými dopravci na základě jednoho jízdního dokladu. Díky tomu je celá cesta pasažéra považována za jednu přepravní smlouvu a práva cestujících jsou tedy chráněna neohledně na dopravce, který danou část přepravy realizoval. Aktuálně jsou do systému zapojeni všichni dopravci se spoji objednanými v závazku veřejné služby. O zapojení komerčních spojů aktuálně probíhají jednání s dopravci. OneTicket zároveň nenahrazuje tarify jednotlivých dopravců. Cestující si tak může sám vybrat, čemu dá přednost. Martin Opatrný, tiskový mluvčí Cendis

Ruina nádraží Vyšehrad se rozlila jako sliz vinou nesystémového prodeje tehdejších ČD

Na proskribované kulturní památce nádraží Praha-Vyšehrad ve vlastnictví jedné soukromé osoby, její jméno se může každý dozvědět v Nahlázení do katastru nemovitostí, se objevily další díry ve střešní krytině, jak to asi po sněhové oblévě a deštěch vypadá uvnitř, si může každý domyslet.

Výpravní budovu, v níž do roku 2013 sídlili výpravní vyhledávací Vyšehrad, prodal kolem roku 2006 tehdejší vlastník České dráhy soukromému majiteli (proč?!), vlastnictví kulturní památky se od té doby několikrát změnilo, změnil se i stav památky do stavu ruiny. Přitom Správa železniční a dopravní infrastruktury, která má málo nemoovitostí, kdybyto tehdy ČD neprodaly, mohla zde mít dnes Správa železnic kanceláře, místo vycucené nakoupené také ruiny centra Kliniky na Žižkově.

Technologie dalkově řízené výhybny Vyšehrad se přesunula do kontejneru, který je však také ve špatném stavu vlivem



Díra ve střeše na budově bývalého nádraží Vyšehrad vypovídá o majiteli nádraží všechno, v osmdesátých letech v budově sídlil Kabinet bezpečnosti práce ČSD, to jsou paradoxy, by rekla postava z Havlových hry Audience.

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

Odbory a BOZP v roce 2020

Je zřejmé, že u zaměstnavatelů, kde aktivně působí odborová organizace, mívají zaměstnanci zpravidla lepší pracovní podmínky a kvalitnější pracovní prostředí, než u zaměstnavatelů, kde odbory vůbec nepůsobí. Nebo tam působí odborová organizace, která tuto oblast nepovažuje za svoji prioritu, případně se o ni vůbec nezajímá.

Ano, jedná se o oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP). Je důležité si připomenout, že péče o oblast BOZP patří již tradičně k hlavním úkolům odborových orgánů a organizací na všech úrovních. I z platné legislativy je patrné, že právě v oblasti BOZP mají dosud odbory nejsilnější oprávnění. Záleží jen na tom, zda tato svá oprávnění odborové organizace znají a dostatečně je využívají.

Nejdůležitějším úkolem pro odborové orgány a organizace je provádění kontrolní činnosti na úseku BOZP u svých zaměstnavatelů. Toto oprávnění vyplývá z ustanovení § 322 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Na druhé straně pak stojí povinnost zaměstnavatele výkon kontroly odborové organizaci umožnit, jinak se zaměstnavatel vystavuje možnosti udělení sankce ze strany inspekce práce až do výše 300 000 Kč. Oddělení BOZP OSŽ v roce 2020 provedlo celkem 352 kontrol nad stavem BOZP u zaměstnavatelů a zjistilo cca 421

závad a nedostatků v oblasti BOZP.

Další významnou oblastí byla i oblast šetření a odškodňování pracovních úrazů, kde hlavním úkolem byla kontrola zaměstnavatelů, zda šetří a odškodňují pracovní úrazy správným způsobem, dále odborné poradenství a konzultace pro odborové organizace v oblasti pracovní úrazovosti. Významnou činností oddělení BOZP byla i lektorská činnost, která byla oproti jiným roků významně utlumena z důvodu pandemické situace. Pravidelnou činností oddělení bylo i připomínkové návrhy nových nebo novelizovaných právních předpisů a vnitřních předpisů zaměstnavatelů v působnosti OSŽ.

Oddělení BOZP se rovněž podílelo na provozování tzv. krizové linky a nově zavedené linky úrazové. Úrazová linka sloužila členům OSŽ pro poskytování odborného poradenství na úseku pracovní úrazovosti.

V neposlední řadě i v roce 2020 pro svazové inspektory BOZP platilo, že úspěšně a kvalifikovaně zastupování našich členů před zaměstnavatelem je zapotřebí se neustále vzdělávat, tedy prohlubovat nebo zvyšovat svoji kvalifikaci. Bližší informace o činnosti oddělení BOZP v roce 2020 lze najít ve Zprávě o činnosti oddělení BOZP OSŽ U za rok 2020, která je k dispozici na webu OSŽ, v poloze BOZP/ke stažení.

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

PORADNA BOZP

Zítřka je taky den

Každý máme s odkládáním nepřijemných věcí na potom nějaké zkušenosti. Nebojte se, jsme v tom společně, napříč celou zeměkouli. Jižní národy používají slůvko mañana nebo domani, u nás se začne mluvit v množném čísle (podíváme se na to, budeme se tím zabývat) a ve vědeckých a jiných lepších kruzích se tomu říká prokrastinace, což je odvozeno od latinského výrazu cras (zítra) a znamená to totéž, jako odkládat plnění úkolů na později, ale zní to mnohem lépe. V tuto chvíli prokrastinuji i já, protože místo umývání podlah a zehlení píšu tenhle článek a zároveň brouzdám po internetu ve snaze najít něco, co by vás zaujalo.

Když se řekne bezpečnost a ochrana zdraví při práci, může vám to znít jako jedna z těch věcí, která se zdá natolik složitá, že její bližší zkoumání je lepší odložit na neurčito. Myslela jsem si to i já do chvíle, než jsem si, čerstvě po nástupu do pozice drážního bezpečáka, vzala na dovolenou namísto knížek zákoník práce (zákon č. 262/2006 Sb., v platném znění) a strávila s ním 14 spokojených dní mezi koupáním, spánkem a jídlem. Ano, vím, učení bolí, ale je to mnohdy jediná možnost, jak (v našem případě) držet krok se zaměstnavatelem nebo být minimálně o krok napřed, nebo jak pomoci rodině, kolegům a kamarádům při řešení pracovních záležitostí, které mohou mít pro ně až fatální důsledky. Jak jinak, než učením se dozvíte, jaká jsou vaše práva a povinnosti, za co všechno odpovídá zaměstnavatel a jak se odškodňují pracovní úrazy, co je to porušení pracovní kázně zvlášť hrubým způsobem (a jestli vás za to vyhodí), jaký je rozdíl mezi informováním a projednáním, jak správně vypadá zkouška na alkohol (a věřte mi, že je věda, udělat ji správně), co jsou to ty právní a ostatní předpisy BOZP nebo pokyny zaměstnavatele a proč, něco jako výpověď dohodou, vlastně neexistuje. Prokrastinace, jak jsem také našla, mnohdy končí až trvalým stresem, pocitem viny a psychickou krizí, ale úplně stejně na vás zapůsobí dojem z vlastního selhání na důležitém jednání se zaměstnavatelem způsobeném odkládáním přípravy – chybou způsobenou vadšími nedostatečnými znalostmi např. v oblasti BOZP.

Zvlášť pokud jste členy výboru ZO OSŽ a ne jen běžnými zaměstnanci a členy, by vám nějaké to školeníčko z BOZP nejen neškodilo, ale zcela jistě prospělo a zároveň, s ohledem na Stanovy OSŽ, by mělo být pro vás něčím jako morální povinností a jasnou volbou. Jak jinak než alespoň se základními znalostmi legislativy, která se týká této oblasti, můžete kvalitně zastupovat své členy (případně nečleny, pokud jste odborovou organizací s největším počtem členů v místě) na jednáních se zaměstnavatelem v tak důležitých a složitých věcech, jako je např. šetření pracovních úrazů a dosažení jejich co nejvyššího odškodnění nebo zajištění pozůstalé rodiny. Mám pro vás dobré zprávy – bez ohledu na to, co se v současné době děje okolo nás, takovou možnost máte i v době covidové, ba dokonce je těch možností v průběhu roku vícero. Stačí si na webových stránkách OSŽ najít termíny odpovídajících školení pořádaných OSŽ-U, v tomto případě jeho oddělením BOZP, která jsou pro vás nově pořádaná on-line formou. Stejně tak nás můžete kdykoli požádat o metodickou pomoc – v současné době nejlépe telefonicky nebo e-mailem. Právě vy a vaše ZO OSŽ jste důvodem naší existence – pro vás se my, svazové inspektory bezpečnosti práce, neustále vzděláváme a skládáme každých pět let státem předepsané zkoušky určené pro odborné způsobilé osoby v oboru bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a stáváme se odborníky se znalostmi i v dalších oborech (mj. požární ochraně, nakládání s nebezpečnými látkami, pedagogice, poskytování zdravotní pomoci). Pro vás studujeme legislativu, vyrábíme desatera ke stažení, píšeme zprávy o činnosti, články do časopisů, připomínkujeme předpisy zaměstnavatele, provozujeme Úrazovou linku a spolupodílíme se na zajištění Krizové linky. Pro vás se snažíme neustále zlepšovat, být v obraze a úkoly neodkládat na potom, alespoň v profesním životě.

Pojďte do toho s námi! I BOZP může bavit, nejen pomáhat. Záleží jen na vás, zda nabízené možnosti plně využijete nebo budete prokrastinovat v BOZP dál.

Dana Žáková, svazová inspektorka BOZP



Hranické viadukty byly v roce 2007 prohlášeny kulturní památkou.

Zachraňme hranické viadukty!

Od roku 2007 jsou slavné Hranické viadukty (součást Severní dráhy císaře Ferdinanda) o třech mostech v délce 430 metrů prohlášeny kulturní památkou. Nejstarší – cihlový viadukt stojí od roku 1844, prostřední – kamenný byl zprovozněn v roce 1873 a nejmladší stavba třetího, betonového viaduktu, skončila (po přerušení za 1. světové války) v r. 1937. Každý z těchto tří viaduktů má okolo 30 oblouků. Elektrizace se trať dočkala v roce 1959.

V tehdejší době byla stavba viaduktů velmi náročná, zaměstnala až 2,5 tisíce dělníků (byli to tzv.

2004, byl rekonstruován nejmladší, betonový viadukt a zároveň se přestal používat nejstarší viadukt z cihel, který stojí nejlépe k městu.

V letošním únoru (rok 2021) nechala Správa železnic tyto cihlové viadukty opáskovat, protože prý z viaduktů padají úlomky cihel a mohlo by dojít ke zranění procházejících, a v budoucnu (po schválení barvy a snad i typu památkářů) tam prý bude stát plot. Je tohle řešení (oplocení tak vzácných a bezmála stoosmdesátiletých historických viaduktů) rozumné? Nezaslouží si tato železniční, stále funkční, silně frekventovaná a krásná historická památka více? O nevkusu a ráda bych věřila, že unáhleným nápadu či rozhodnutí nechci polemizovat – proto jen krátce – no comment.

K viaduktům jsem si v době covidu udělala několikrát procházku i s fotoaparátem, abych nakonec zjistila, že rekonstrukci nepotřebuje jen cihlový viadukt, ale i ten nejmladší, betonový, po kterém nepřetržitě jezdí vlaky, protože na mnoha místech patrně vlhkostí jaksi nebezpečně nabobtnává. A je s podivem a opravdu strašně moc smutné, že tento prošel opravou teprve (!!!) před 17 lety.

Hana Dostálová



V únoru 2021 nechala Správa železnic cihlové viadukty opáskovat.

barabové, kteří pracovali na železničních mostech, tunelech, ap.). Ale neobešla se ani bez obětí, jichž nakonec bylo přes 20.

Za 1. světové války na hranických viaduktech pracovali také italsí zajatci – a na 21. pilíři nejmladšího – betonového oblouku je jako memento kámen označen zapuštěným reliéfním datem a iniciálami dvou italských zajatců, kteří se při práci zřítily dolů a zabili se (všechna historická data tu použita jsou z panelu před viadukty).

Mnohem později, při budování železničního koridoru v r.



Nejmladší oblouky nabobtnávají vlhkem.

Kunčice pod Ondřejníkem budou mít novou čekárnu



Nádražní budova v Kunčicích pod Ondřejníkem prošla částečnou úpravou už při revitalizaci trati v letech 2015–2016. V současnosti probíhá návažná opravná a investiční akce, která zahrnuje kompletní výměnu zastřešení včetně krovů, opravu a uvedení režného zdiva a dřevěných prvků fasády do původního stavu a výměnu dřevěných stropních konstrukcí, oken a dveří. Součástí akce je také vybudování nové čekárny pro cestu-

jící včetně veřejných WC s bezbariérovým přístupem a celková oprava dřevěného přístřešku. Investice zahrnuje vybudování splaškové kanalizace a plynofikaci objektu. „V současné době jsou dokončeny stavební práce na opravě střešky, sanaci suterénu budovy a napojení na obecní kanalizaci. Ukončení stavebních prací předpokládáme v červnu,“ dodal mluvčí Správy železnic Dušan Gavenda. –mmč–

RegioJet opustil v tichosti vlak na Komárno

Soukromý dopravce RegioJet, který se i v letošním roce chystá provozovat turistické vlaky například do chorvatské Rijeki (pakliže se ovšem zlepšší covidová situace) a v Česku provozuje lukrativní dálkovou i krajskou železniční dopravu (Ústecký kraj), od nového GVD v prosinci 2020 v tichosti opustil svou slovenskou vlakovou loď, trať na Žitném ostrově – Bratislava hlavní stanice – Dunajská Streda (Dunaszérdahely) – Velký Meder (Nagygyezyer) – Komárno – a vrátil ji zpět státu. V současné době tak trať provozuje opět ZSSK ve spolupráci s vozovým parkem ÖBB, což je dobrá zpráva pro železničáře, neboť na trati musí být po deseti letech soukromníka provozu uznávaný opět režijky. RegioJet jezdil na trati od roku 2011. ZSSK převzal však osobní dopravu na trati pouze nouzově na dva roky.

V okolí tratě je několik termálních lázní: hlavně Velký Meder či Dunajská Streda, doufejme, že covid odezví a železničáři se na tato místa dostanou ještě se slovenským národním dopravcem ZSSK. Za časů vlády dopravce RegioJet se kolikrát stalo, že v Bratislavě hlavní stanice pravidel-

ně ujížděly přípoje směr Praha po příjezdu zpožděného vlaku, navíc zdrženého na několik minut u vjezdu v Bratislavě hl. st. Výpravčí mi v roce 2017 pravil: „Nemusíme na soukromníka čekat.“ Tím se stala jízda z termálních lázní kovočkou, navíc po rošádě s platností jízdenek a hlavně místenek na určitý vlak.

Slovensko je zpožděním na určitých tratích posledního léta pověstné. Nejhorší situací byla například v roce 2019 u rychlíků ZSSK relace Bratislava – Lučenec – Číž kúpele – Košice, kde zpoždění 45 minut bylo pravidlem. Kuriozitou je i odkaz na stránkách ZSSK na mapu, v níž jsou zakresleny všechny tratě, na nichž se může provozovat osobní doprava, ale ve skutečnosti se provozuje tak na třetině z nich.

Nejpkantnější informace pro železniční historiky a šotouše: na mapě jsou zakreslené i přes 50 let zrušené tratě (např. Lučenec – Halič při Lučenci, Mníšek nad Hnilcom – Smolník atd.), ale i tratě, které nebyly nikdy dostavěny (Slavošovce – L ubenik – Revúca – Tisovec či Plavecký Mikuláš – Jablonica). Martin Kubík

Postoloprty pustnou

Žst. Postoloprty jsem navštívil 9. dubna 2018 (viz Cestujeme s Obzorem 16. 5. 2018). U výpravní budovy byla krásná zahrádka, na níž tehdy zahrádkáři seli semena zeleniny či květin. Postoloprty jsem navštívil nyní opětovně 22. února 2021 a zahrádka (dalo by se říci inspektorská zahrádka) mě překvapila svou zpuštělostí, z čehož se dá lehce usoudit, že ti, co se o zahrádku starali, z nějakého důvodu odešli či byli odejiti z namutého majetku Správy železnic. Ostružiny ze zanedbané zahrádky přerůstají na nástupiště.

Postoloprty za tři roky od mé návštěvy pustnou i jako město. Před několika lety byla zbořena historická kasárna, nová zástavba se jaksi nekoná, před kasárnami se propadla střecha bývalého velkostatku u kontribuční sýpky, takže je vidět dírou rozpulené střechy až na kostel, zámek je i nadále bez oken. Potom, co kraj zadal osobní dopravu na trati Most – Žatec RegioJetu a ČD, a s., zbyla

pouze trať Postoloprty – Louny, byla zrušena pokladna ČD, v ní nyní sídlí pokladna RegioJetu, avšak za mé návštěvy byla i ta do odvolání uzavřena. Takže – jednou budem dál...

Při jízdě ve vlaku RegioJet na Most i nadále chybí informační systém o zastávkách „na znamení.“ Všechny zastávky vlak projel, aniž jsem něco slyšel či viděl. Ústecký kraj vymýšlí pro cestující i další „zlepšení“, docela nechápu, proč dopravce AŽD nezastavuje u uzlové žst. Obrnice, takže si cestující musí koupit jízdenku až do Mostu a další z Mostu, chce-li jet s AŽD do Lovosic. Cesta se tak pro lidi bez síťových jízdenek Ústeckého kraje docela prodraží. Navíc Ústecký kraj zdražil i denní jízdenku ze 130 Kč na 140 Kč a to od 1. 1. 2021. Velmi zmatečná je i zónovost v tomto zakletém kraji. O výborném systému PID si v Ústí mohou nechat jet zdát.

Martin Kubík



Stav udržované zahrádky u výpravní budovy Postoloprty 9. 4. 2018.



Pustnoucí zahrádka u výpravní budovy Postoloprty 22. 2. 2021.

Smutný osud Kozí dráhy

Společnost Duchcovsko-podmokelské dráhy (DPD) uvedla dne 2. 10. 1871 do provozu svoji první trať, spojující Duchcov–Liptice s Podmokly (dnešní Děčín). Koleje vedly přes Košťany, Teplice Lesní bránu a Telnici k říčnímu přístavišti na Labi v Rozbělesích. Následujícího roku zprovoznila DPD trať z Oseka přes Louku u Litvínova do Chomutova. Celý projekt byl brán jako konkurenční k Ústecko-teplické dráze (UTD) a sloužil zejména k přepravě uhlí z místních čertných dolů. V roce 1926 byly obě paralelní tratě propojeny vybudováním spojky, vedoucí z Oldřichova (UTD) do odbočky Barbora u Košťan (DPD), což umožnilo přímé jízdy vlaků z Teplic v Čechách do Oseka a dále do Chomutova.

Koleje někdejší společnosti Duchcovsko-podmokelské dráhy, vedoucí pod úpatím Krušných hor, doplatily asi nejvíc na zdejší těžbu uhlí. Dráze se nevyhnuly četné přeložky z důvodu rozšiřování těžby a úsek Duchcov – Chomutov byl nakonec postupně zrušen celý. Pouze v roce 1984 byl obnoven provoz na 8 km původní trasy mezi Chomutovem a Jirkovem (dnes trať č. 133). Vlnou těžební činnosti se tak někdejší trať bývalé společnosti DPD rozpadla na dvě provozní části. Na úsek dlouhý 13 km z Oldřichova u Duchcova do Litvínova a 40,3 km dlouhou trať Oldřichov – Děčín hl. n., známou u veřejnosti jako „Kozí dráha“. V roce 2007 byla na „Kozí dráze“ ukončena pravidelná doprava a od července 2011 zde byla zahájena nepřetržitá výluha v důsledku poškození trati a jejího postupného rozkrádání. V roce 2013 byl poté částečně zprovozněn úsek mezi Děčínem a Telnicí. V roce 2013 přepravila zde dle údajů „Kozí dráha“ během 22 provozních dní téměř 10 tisíc cestujících. Převážně nepravidelný provoz byl ale i na tomto úseku ukončen 26. 10. 2015. Od té doby je osud dráhy nejistý. Postupně se objevilo několik návrhů, např. na vybudování cyklistické stezky na tělese dráhy, či jeho využití k postavení dal-



Historický snímek z 31. 3. 2013 za stanicí Telnice, kdy byl zprovozněn úsek mezi Děčínem a Telnicí.

ničního přivaděče z Děčína k dálnici D 8. Žádný z těchto návrhů nebyl naštěstí realizován. V lednu 2020 odhadla Správa železnic náklady na zprovoznění celé „Kozí dráhy“ na 100–150 mil. Kč.



Zde, za stanicí Teplice Lesní brána, měly koleje vést v nové stopě a velkým obloukem u obce Újezdeček se před stanicí Retenice napojit na hlavní trať č. 130.

Moudrost pro tento den

„Je důležitější, jak člověk osud přijímá, než to, jaký ten osud je.“

Wilhelm von Humboldt, německý diplomat a filozof (1767-1835)



Na svou poslední cestu se dne 13. 3. 2021 vydal dopravní kontrolor pan

Jaroslav Sesták

z Jindřichova Hradce. Ve věku 64 let podlehl dlouhé těžké nemoci. Dráze se věnoval celý svůj život. Začínal jako průvodčí u JHMD, dále pracoval jako výpravčí v Jarošově nad Nežárkou, poté kreslil GVD a pokračoval jako školař. Nakonec se stal dopravním kontrolorem, kterého dělal, dokud mu to zdraví dovolilo. Podávalo se mu splnit si svůj sen – projet všechny železniční tratě v ČR. Ty nejkrásnější chtěl projet se všemi šesti vnoučaty. Kdo jste ho znali, prosíme, věnujte mu tichou vzpomínku. Děkujeme, rodina Sestáková

Vyšla Moderní železnice

Správa železnic vydala březnové číslo bulletinu Moderní železnice. Titulní článek informuje o financích na letošní investiční akce ve výši 31,2 mld. Kč. Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda vidí stavby na železnici optimisticky. Letos se dokončí mimo jiné stavby elektrizace a zkapacitnění tratě Uničov – Olomouc, modernizace železnice mezi vinohradskými tunely a stanicí Praha–Hostivá, optimalizace tratě Beroun – Králův Dvůr, modernizace a elektrizace tratě Šakvice – Hustopeče u Brna či rekonstrukce stanice Sklené nad Oslavou a kolejové úpravy ve stanicí Žďár nad Sázavou. Celkem se letos dokončí modernizace 97 km tratí. Letos plánuje Správa železnic také rekonstrukce 200 přejezdů za téměř dvě miliardy korun, na velké části z nich dojde ke zvýšení zabezpečení.

Březnový bulletin dále informuje o výměně mostu přes Labe v rámci rekonstrukce železniční tratě mezi Čelákovcem a Lysou nad Labem. Plná verze bulletinu Moderní železnice je k dispozici na webových stránkách Správy železnic (<https://www.spravazeleznic.cz/documents>). –rš–