

Z aktuálních událostí

■ Dne 25. 3. jednání formou videokonference Podnikový výbor (PV) OSŽ při Správě železnic (dále SZ). Jednání řídil předseda PV Petr Štěpánek, v průběhu jednání se zhruba na hodinu připojili zástupci zaměstnavatele v čele s personálním ředitelem Ing. Pavlem Kouckým.

Petr Štěpánek v úvodu shrnul veškerá jednání od posledního zasedání PV OSŽ při SZ; začíná jednáním odborových centrál se zaměstnavatelem dne 26. 2. (kde probíhalo doladování třetí změny PKS; výsledkem je, že od 1. 4. si mohou zaměstnanci vybrat ze tří variant poskytování stravenek. V této souvislosti byla projednána 1. změna Rámcových zásad čerpání FKSP). Další jednání následovalo 3. 3., které zaměstnavatel svolal kvůli zahájení povinného testování zaměstnanců. „Testování bylo zahájeno na CDP a poté na všech dalších pracovištích SZ,“ řekl Petr Štěpánek a dodal: „Pokud jde o očkování zaměstnanců, kteří jsou zařazeni do kritické infrastruktury státu, zaměstnavatel čeká na dodání vakcín.“ Zároveň byla zahájena distribuce vitamínových prostředků všem zaměstnancům organizačních jednotek. „Další věci, kterou jsme projednávali, byla organizační změna k 1. 4. na OR a na GR, kde se nově zřizují úseky obchodních a správních činností, při této organizační změně nedochází ale ke snížení počtu zaměstnanců,“ konstatoval Petr Štěpánek. Na jednání 16. 3. (odborových centrál se zaměstnavatelem) byli zástupci OSŽ informováni o probíhající výstrojování zaměstnanců a prodloužení termínu do konce května. „Byla podepsána smlouva na poskytování KOP a zaměstnanci by měli začít jezdit od dubna,“ dodal Petr Štěpánek, kterého poté doplnili tajemníci Miloš Paleček (informoval o nových košících, o tom, že se čeká nakatalog výstrojních součástek a na řešení bundokošil a termoprádla) a Miroslav Maincl („Mikiny budou jako součást ochranných pomůcek pro signalisty a zaměstnance infrastruktury.“).

Další hodinka patřila zaměstnavateli: jmenovitě personálnímu řediteli Ing. Pavlu Kouckému a jeho třem kolegyním: JUDr. Lence Vláškové, Bc. Jitce Dolejšové a Ing. Haně Kohoutové. „Co se týče pandemické situace,“ řekl na úvod Pavel Koucký, „aktuálně máme 157 zaměstnanců v karanténě, 425 nemocných. Pokud jde o samotné testování, tam jsme už na počtu 41 570 testů, z toho 144 pozitivních, z toho 134 bylo potvrzeno formou PCR testu. Zatím nemáme informace o tom, že by PCR test nepotvrdil předcházející pozitivitu samotestem,“ dodal Pavel Koucký s tím, že pokud jde o očkování zaměstnanců kritické infrastruktury, snaží se Správa železnic „víc diverzifikovat“. „Oslovili jsme společnost Agel, aby se v případě, že se dostanou do situace s využitím zbytkových vakcín, obrátili na nás; oslovili jsme i krajské koordinátory se stejným požadavkem: budete-li mít zbytkovou kapacitu, jsme připraveni ji využít, zatím se jedná pouze o jednotlivce. Posunulo se to pouze u hasičů – podařilo se proočkovat 164 hasičů z různých regionů,“ vysvětlil. „Pokud jste se zmínili o výstrojních součástkách, tak do 31. 5. 2021 se odkládá termín realizace s tím, že by se měly případné náměty využít. A pokud se týká organizační změny, byl vydán Pokyn ge-

nerálního ředitele č. 12/2021 s tím, že popisuje veškeré úkony, které je třeba udělat pro organizační změnu oblastních ředitelství účinnou od 1. 4. 2021,“ uvedl.

Pavel Koucký se zmínil i o hackerských útocích, které zasáhly Správu železnic a poté se věnoval vývoji počtu zaměstnanců a průměrné mzdy, včetně počtu zaměstnanců pracujících na dálku, sloučení OR Ostrava s OR Olomouc, novele předpisu D1 (k 1. 1. 2022 bude finalizován text, platnost od 1. 7. 2022) a také problematice BOZP: „Shodli jsme se, že nebudeme v této etapě provádět dohlídky na pracovištích a pokyn vydáme až v okamžiku, kdy nám to epidemiologická situace dovolí.“

Pavla Kouckého poté doplnila Lenka Vlášková (na téma KOP – bude opět umožněno na základě předchozí dohody sjednat absolvování kondičního pobytu s rodinným příslušníkem, ale v součinnosti zaměstnanec se zařizem, v němž KOP absolvuje). A Hana Kohoutová doplnila informace o organizační změně na OR, SSV a Generálním ředitelství k 1. 4. 2021 a o poskytování mimořádného příspěvku při nařízené karanténě. Poslední informace zaměstnavatele patřila personálnímu ředitelství k 1. 4. 2021 a o poskytování mimořádného příspěvku při nařízené karanténě. Poslední informace zaměstnavatele patřila personálnímu ředitelství k 1. 4. 2021 a o poskytování mimořádného příspěvku při nařízené karanténě. Poslední informace zaměstnavatele patřila personálnímu ředitelství k 1. 4. 2021 a o poskytování mimořádného příspěvku při nařízené karanténě.

V rámci organizačních záležitostí byli členové PV OSŽ při Správě železnic informováni o jednání komise pro strukturu po VIII. sjezdu OSŽ a po diskusi bylo přijato usnesení, které bude prezentováno na dalším jednání komise.

Závěr patřil informacím o školení funkcionářů a v úplném závěru apeloval Petr Štěpánek na to, aby ZO neodkládaly volby do ZO na červen. „Nemáme cenu čekat na poslední chvíli. Nicméně mám obavy a nedokážu si představit dělat podnikovou konferenci formou videokonference, doufejme, že se sejdeme fyzicky,“ uzavřel. –red–

Řídící výbor schválil změnu Stanov akciové společnosti České dráhy, a. s.

Řídící výbor schválil změnu Stanov akciové společnosti České dráhy, a. s., podle které bude mít Dozorčí rada namísto devíti šest členů. V souladu se zákonem bude počet členů dělitelný třemi a třetinu budou tvořit volení zástupci zaměstnanců. Změna vejde v platnost v květnu.

Dozorčí rada ČD, a. s., bude nově zasedat ve složení – Lenka Hlubučková, Vladislav Vokoun, Antonín Leitgeb, Pavel Kysilka, Jan Vrátník a Vojtěch Kocourek. Mgr. Radek Joklík, ředitel odboru komunikace GR ČD, a. s.



České dráhy převzaly na začátku března od společnosti Rolling Stock Lease do nájmu 6 vicesystémových elektrických lokomotiv řady 193 Vectron, které rozšíří stávající flotilu 11 vozidel tohoto typu. Lokomotivy budou nasazeny na linku R18 z Prahy do Starého Města u Uherského Hradiště. Na snímku Michaela Mareše ze dne 30. 3. 2021 R 887 Slováký expres v čele s 193.699-6 opouští Prahu hl. n.

Cestovní kanceláře se připravují na sezonu, stejně tak i OSŽ!

Britům, kteří se pokusí vycestovat ze země bez závažného důvodu, bude hrozit pokuta 5000 liber (přes 150 000 Kč), napsal deník The Times. Britská vláda dříve tvrdila, že by dovolené mohly začít od 17. 5., to ale podle premiéra Borise Johnsona aktuálně nepřípadá v úvahu. Nehrozi podobný scénář i nám? Zeptali jsme se ředitelky CK ČD travel Mgr. Blanky Jišové: „Je velice ošemetné teď cokoliv psát o tom, co bude příští týden. Natož co bude v létě,“ odpověděla s tím, že covidové pasy jsou stále v jednání na úrovni EU. Těch se účastní zástupci Ministerstva zahraničních věcí ČR, kteří pak jednají s Asociací CK. „A my máme z jednání pravidelné výstupy. Stále se ladí detaily (uznávání očkování, ochranná lhůta pro prodělání covid, doklad o protilátkách), poslední slovo bude vždy mít cílová destinace, která může nastavit

vlastní vstupní podmínky včetně karantény.“ Cestovat na zahraniční dovolenou lze i nyní, zájemci si mohou vybrat například Egypt, Maldivy či Kanárské ostrovy (test před odletem, test při příletu do destinace, test po návratu domů + karanténa). „Destinace nabízíme, ale upozorňujeme na vysoký počet klientů pozitivně testovaných v zahraničí. Pokud nemají příjisti covid, musí platit vysoké částky za léčbu a karanténu,“ říká Blanka Jišová dále: „V ČR jsou momentálně uzavřené hotely a neumím odhadnout, kdy by mohly být opět otevřeny. Lázně fungují pouze pro pacienty příspěvkové (tj. křížkové). Lázeňské pobyty nebo KOP, které nabízíme, není možné realizovat. Vzhledem k tomu, že to byly poslední typy pobytů, které byly rušeny (27. 2. 2021), předpokládáme, že budou i jako první povolené. Pomá-

hají totiž i při léčbě pocovidových stavů,“ dodává. Podobně hovoří i vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ Ing. Ondřej Šmehlík: „Nic zatím nenasvědčuje, že by podobné omezení jako ve Velké Británii bylo i u nás. Ale po loňských zkušenostech víme, že situace se mění neustále. Zatím se normálně jezdí například na Kanárské ostrovy nebo do Egypta, samozřejmě omezení ve formě testů a karantény se musí dodržovat. Aktuálně se všechny CK připravují na sezonu, stejně tak i OSŽ v případě apartmánového domu Orion v řadě Leptokáři. Náš první odlet do Orionu má být 30. 5. Slibujeme si hodně od digitalizovaného covidpasu, který by měl cestování zásadně zjednodušit,“ uzavírá Ondřej Šmehlík.

Více v rubrice Dovolena s OSŽ na poslední straně. Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Vlakové čtyři trápí nejen mimořádná epidemiologická situace, ale i přetrvávající problémy s výlukami.“

Na aktuální téma hovoříme s MARTINEM JANEČKEM, komandujícím RP ZAP Praha a členem PV OSŽ při ČD

Současná mimořádná epidemiologická situace klade zvýšené nároky na práci všech železničářů, vlakové čtyři nevyjímaje. S jakými problémy se v této situaci podle vašich zkušeností setkávají členové vlakových čet?

Problémů je celá řada, počínaje nošením roušek nebo respirátorů, přes zákaz vycházení až po testování zaměstnanců v souvislosti s COVID-19. Přetrvávají ale i potíže, které zde byly i před epidemií, především v oblasti výluk a problémů s nimi spojených. Nošení respirátorů je pro vlakové čtyři velmi nekomfortní, stejně jako pro cestující, s tím rozdílem, že vlakové čtyři je musí nosit po celou dobu služby. Není málo těch, kteří mají problémy s dýcháním a o to jsou pro ně služby složitější. Co se týká dopravy do zaměstnání, zaznamenali jsme jen několik případů, kdy Policie ČR kontrolovala naše kolegy, ale to bylo spíše kvůli nočnímu zákazu vycházení. Testování mobilního personálu probíhá formou samotestování, prozatím bez závažnějších problémů. Bohužel v práci komandujících a dalších zaměstnanců ZAP se to projevilo vyšší administrativní činností jak v evidenci, tak v distribuci testů. Ochranných pomůcek je dostatek – vlakové čtyři mají k dispozici respirátory, rukavice, dezinfekční gely. Obecně se dá říci, že vlakové čtyři trápí nejen mimořádná epidemiologická situace, ale i přetrvávající problémy s výlukami.

Výluky jsou problémem na celé síti Správy železnic. Jak se z vašeho pohledu konkrétně dotýkají práce vlakových čet? Jaké problémy musíte nejčastěji řešit?

Pokud budu mluvit za RP ZAP Praha, tak zde je situace doslova katastrofální. Velké množství výluk opravou velmi znesnadňuje práci nejen vlakových čet. Výluková opatření jsou vydávána velmi pozdě, dále je velké množství nepředpokládaných výluk. Bohužel se nám přes veškerou snahu s manaže-

rem regionálního pracoviště ZAP Praha Ing. Joškou a s ředitelkou OJ ZAP Ing. Kubíkovou nedáří dosáhnout včasnějšího informování o výlukách ze strany Správy železnic. Zaměstnancům se souvislostmi výlukami mění rozpis služeb a průběh směn takřka každý den, což jim samozřejmě na klidu nepříjde. Ve vlacích pak musí s cestujícími řešit především příjisti mezi vlaky a intenzivně cestujícím vysvětlovat, proč je výluka, proč zrovna tento vlak jede odklonem nebo v jiné časové poloze a další dotazy. Na vlakové čtyři se přitom ze strany cestujících snaší nespravedlivá kritika za něco, co nemožno ovlivnit.

Vycházet dobře a slušně s cestujícími je nepochybně velmi důležitá, jsou však případy, kdy je nutné zakročit „ostřeji“. Jak je to třeba s případy, kdy cestující odmítají nosit respirátory?

Cestující jsou v převážné většině slušní a chápou tento stav. Bohužel se najdou i případy, kdy si odmítají nasadit respirátor a vlaková četa musí použít až tu nejposlednější z variant, což je vyloučení z přepravy. Naštěstí takových případů není mnoho, snad i proto, že v souvislosti s epidemií došlo k velkému úbytku cestujících, hlavně v mezinárodní a dálkové dopravě. Obecně bychom velice uvítali lepší spolupráci s Policií ČR, zejména ohledně bezpečnosti na vlaku. Zatím tato spolupráce není příliš efektivní, je špatná dlouhodobě a nezlepšila se ani v době pandemie. Doprovody vlaků neexistují, kromě doprovodu fanoušků – ti teď naštěstí nejedou. Na rizikové vlaky se snaží zaměstnavatel nasazovat bezpečnostní agenturu, ale hlídek je bohužel málo a stojí nemalé finanční prostředky.

Na podnikovém výboru (PV) OSŽ při ČD, jakož i na výboru OSŽ při RP ZAP Praha určité věci nyní tyto záležitosti řešíte. S jakým výsledkem?



Vzhledem k celkovému zastoupení členů PV, řeší podnikový výbor veškeré problémy našich členů napříč funkcemi a jednotkami ČD. Bohužel z důvodu pandemie probíhají tato jednání formou videokonference, která nemůže nikdy plně nahradit jednání „z očí do očí“. Poslední PV se konal za účasti předsedy představenstva pana Bednářka a pana poslance Kolovratníka a samozřejmě s ředitelkou O10 paní Horákovou. S panem poslancem se diskutovalo ohledně „konzervace“ lokálů a s panem předsedou provozní situace na ČD ohledně oprav vozů, ekonomiky firmy nebo například budoucnost tzv. nové výpravní budovy v Praze hl. n., která se bytostně týká jak vlakových čet, tak strojvedoucích, protože zde mají obě složky zázemí a v neposlední řadě nocležnu. Pokud se týká otázky výluk, ty se musí řešit na nejvyšších místech na úrovni vedení ČD. Správy železnic a s objednateli dopravy. Oslovili jsme v této věci generálního ředitele ČD, který přislíbil pomoci.

Děkuji za odpovědi. Miroslav Čáslavský, snímek Michael Mareš

Velikonoce začaly na Masarykově nádraží v Praze, ztratila se nekrásnější kraslice!

V úterý 30. 3. 2021 ráno se na Masarykově nádraží v Praze konala malá slavnost. Generální ředitel a předseda představenstva Českých drah Ivan Bednárik a prezident ČZS FISAIC a l. místo předseda OSŽ Vladislav Vokoun tady oficiálně zahájili velkonoční výstavu ručních děl, které vyrobily zručné ruční členky Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC při OSŽ. „Je velmi příjemná a krásná, že naši zaměstnanci touto cestou připomínají důležitost těchto svátků, bez úcty a respektu k minulosti ale nemáme nárok na budoucnost. Tradi-

ce a zvyky jsou přesně to, co tvoří náš typ civilizace ve střední Evropě,“ uvedl hlavní patron akce – generální ředitel ČD Ivan Bednárik s tím, že člověk nemusí být ortodoxní věřící, aby vnímal velkonoční svátky jako krásnou a příjemnou připomínku něčeho, co dělá lidi lepšími. „I když, jak jsme zkonstatovali s kolegou Vladislavem Vokounem, ten nekrásnější exponát už dělá někomu radost doma, ale dobře, i to se stává. Přisrůbovat kraslici a zabezpečit ji tak proti krádeži, by bylo opravdu divné.“ (Pokračování na str. 2)



Generální ředitel a předseda představenstva Českých drah Ivan Bednárik (vpravo) a prezident ČZS FISAIC a l. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun oficiálně zahájili velkonoční výstavu.

Velikonoce začaly na Masarykově nádraží v Praze, ztratila se nejkrásnější kraslice!

(Pokračování ze str. 1)

Také prezident ČZS FISAIC Vladislav Vokoun je rád, že se pokračuje v tradici, kterou s kolegou Bednářem začali o Vánocích. „Na naše lidi jsem pyšný, protože kromě svého řemesla ještě ukazují obrovské množství kreativity, a jsem rád, že alespoň touto cestou můžeme potěšit cestující, byť to cestování o letošních Velikonicích je poněkud omezené. Ale výstava je skutečně nádherná, chtěl bych za to poděkovat vedení Českých drah, protože je umístěna na jednom

z nejpěknějších míst na Masarykově nádraží. Takže doufám, že tato tradice bude pokračovat i o příštích Vánocích, které chceme vyhlásit tematicky v nějaké barvě,“ dodal.

Do soutěže FISAIC „Tvořte sami s námi“ byly letos zapojeny i členky skupiny kreativní ruční práce, které soutěžily o nejlepší velikonoční výrobky: nejlepší velikonoční ozdoba a nejlepší kraslice. Nejvíce bodů získala za velikonočního zajištění Marie Havlíková, nejkrásnější kraslice, kterou někdo odci-zil, vytvořila Lucie Vokounová. Velikonoční ozdoby a kraslice jsou vystaveny v železniční stanici Praha Masarykovo nádraží před osobními pokladnami.

Michael Mareš, snímky autor a FISAIC



Velikonoční výstava ČZS FISAIC v Praze na Masarykově nádraží.



Tato kraslice zaujala nejen porotu, ale bohužel i zloděje.

Jihočeský kraj dá dopravcům 100 milionů jako náhradu za pandemii, zároveň ale od 13. června omezí železniční dopravu

Jihočeský kraj zaplatí dopravcům 100 milionů korun jako náhradu za loňské ztráty spjaté s koronavirem, uvedla ČTK. Většina peněz půjde firmám provozujícím autobusy. Kvůli dopadům covidu zároveň kraj od 13. června omezí železniční dopravu, jde o více než 60 vlaků, kraj tak ušetří 16,5 milionu Kč. Vyplyvá to z rozhodnutí krajských zastupitelů. Informace ČTK potvrdil Hana Brožková z kanceláře hejtmána a Martin Stach ze společnosti Jikord, která je jihočeským koordinátorem dopravy. Hejtmánství využije peníze z hospodářského výsledku za loňský rok. „Jihočeský kraj je povinen uhradit dopravcům doplatky ztráty z vyúčtování předchozího roku nejdele do 15. dubna,“ uvedl vedoucí kraje v důvodové zprávě zastupitelům.

U autobusových dopravců činí ztráta 94,6 milionu korun, u Českých drah a firmy GW Train Regio jsou uznané náklady související s covidovými omezeními 1,6 milionu Kč. U vlaků nese riziko tržeb dopravce, jak uvedl Stach.

Kvůli snížení ekonomických dopadů pandemie omezí kraj železniční dopravu. „Zrušených je deset vlaků, dalších 58 bude jezdit jen v určité dny. Zrušené jsou dva páry vlaků na Bechyňce, jeden pár na trati Tábor – Písek, vlaky na trati do Strakonice, do Divčic,“ zmínil příklady Stach. Z ušetřených 16,5 milionu uhradí kraj zvýšené ztráty v dopravě, které souvisejí s pandemií.

Michael Mareš s využitím zpravodajství ČTK

PŘEDSTAVUJEME

Jaroslav Vavřík: „Koleje se staly mým osudem.“

U železnice začínal Jaroslav Vavřík v roce 1966 jako výhybkář v železniční stanici Brno-Maloměřice. Po absolvování kurzu pro výpravčí vykonával nezbytnou počáteční praxi, načež následovala

Mnoha železničářům je Jaroslav Vavřík znám právě jako vedoucí rekreačního střediska Prudká, k němuž má vztah již od dětských let, kdy sem jezdil na tábory, později jako oddělová a hlavní vedoucí. „Po smrti otce zakladatele, pana Jaroslava Straky, jsem středisko převzal. Doufám, že se mi podaří ho uchránit před všemi negativními vlivy a stále sloužit rekreaci a z původně sezonního se stalo střediskem s celoročním provozem. Pokud je mi známo, je vlastně jediným zařízením ve vlastnictví základní odborové organizace (Brno hl. n.) v Česku,“ vyjadřuje svůj vztah k tomuto středisku.

Život Jaroslava Vavříka je neodmyslitelně spojen s odbory, po celou dobu pracovního poměru u ČSD/ČD byl členem a funkcionářem nejprve v Brně-Králově Poli, později v Brně hl. n. Působil také ve vyšších odborových orgánech, zejména jako předseda koordinační komise, která měla za úkol rozdělovat volné kapacity jednotlivých provozovatelů táborů pro ty, kteří tábory neměli. S touto prací má tedy bohaté zkušenosti, které využívá i v provozu rekreačního střediska Prudká.

Toto středisko vzniklo v roce 1959 a až do roku 1990 zajišťovalo převážně dětskou rekreaci a to nejen v létě, ale i v zimě. Poté se Prudká začala naplňovat všemi možnými aktivitami od profesních školení, rodinných rekreací, dětských táborů, sportovních her až po různé podnikové teambuildingy. V průběhu let prošlo středisko pod vedením Jaroslava Vavříka rozsáhlými úpravami, zajišťovanými ve velké míře vlastními silami i prostředky. „Všechny opravy a úpravy financujeme sami – bez dotací,“ zdůrazňuje Jaroslav Vavřík. K jeho profesnímu profilu patří také více než 40 let činnosti v zájmovém klubu Klubu železničářů v Brně, kde působil jako průvodce (backař) lehkých vozů nebo vedoucí poznávacích i pobytových zájezdů.

A jak hodnotí Jaroslav Vavřík současnou situaci na dráze? „Následující roky zřejmě nebudou tou ideální procházkou, neboť všechny ty neustálé změny v organizaci zaměstnavatele včetně měnících se řídicích pracovníků určité nejsou tím pravým sálkem kávy. Ale možná se mylím, což by bylo dobré,“ říká. Co ho zřejmě mrzí nejvíce, stejně jako většinu nejen jihomoravských železničářů, je naprostá degradace odvětkého železničářského benefitu – režijek, které na Brněnsku ztratily velkou měrou na svém původním významu – odměnit železničáře za jejich nelehkou službu podniku a celé společnosti.

Miroslav Čáslavský



vojenská základní služba, kde působil u železničního vojska v Olomouci jako vlakvedoucí u rychlých nákladních vlaků, později jako dopravní dispečer při výlukách. „V srpnu 1968 nás překvapily spojenecké armády a to tak, že nás na trati obklíčily se zbraněmi a donutili přerušit práci. Domnívali se, že demolujeme tratě,“ vzpomíná na tu dobu Jaroslav Vavřík.

Po návratu z vojny pracoval nejprve jako výpravčí v různých stanicích na Brněnsku, kde vzpomíná zejména na železniční stanici Brno-Královo Pole: „Ze stanice na klíče a přilehlých tratových úseků 'na hubu' jsme přešli na relovku a autoblok. Docela významný skok,“ hodnotí tuto modernizaci. A pak přišla další změna. Po nabídce na zaměstnání u Ústavu podnikové výchovy (ÚPV) si večerně doplnil vzdělání a pět let zde pracoval jako železniční pedagog.

Nakonec však Jaroslav Vavřík zakotvil v rekreačním středisku Prudká, kde působil od roku 1976 prakticky dodnes. „Vztah ke koleji jsem si však udržoval například tím, že jsem 30 let jezdil ve vedlejším pracovním poměru s tramvajemi (salinami) v Brně jako řidič. Takže koleje se staly mým osudem,“ popisuje svůj pestrý železničářský život.



Prodej jízdenek je po dobu výluky zajišťován z náhradního pracoviště osobní pokladny.

NAVŠTÍVILI JSME

Újezd u Uničova

Železniční stanice Újezd u Uničova leží na trati Olomouc – Šumperk, která v současné době prochází rozsáhlou modernizací, spojenou s elektrizací celé této trati. Zásadní změnou projde také Újezd u Uničova, kde v současné době probíhají práce na kompletní rekonstrukci železničního spodku a svislému a výstavbě nových nástupišť s přístřešky na nástupištech. Nové bude také osvětlení stanice, zabezpečovací zařízení a informační a orientační systém. Na celé trati se počítá s podstatným zvýšením rychlosti až na 160 km/h.

„Podle výlukového rozkazu byla od 1. března v železniční stanici Újezd u Uničova zahájena výluka celé dopravy a ukončena dopravní služba. Po ukončení výluky se již výpravčí do této stanice nevrátí, po dohodě s nimi byli přeloženi do jiných železničních stanic v provozním obvodu (PO) Olomouc, takže ke snížení personálního stavu nedošlo,“ říká náměstkyně PO Olomouc hl. n. Liběna Večeřová. Jak dále dodává, po skončení výluky bude provoz v této stanici řízen dálkově. „Do vybudování Regionálního dispečerského pracoviště (RDP) v Olomouci nejprve ze sousedního Uničova, ke konci roku

2021 společně s ostatními stanicemi v úseku Olomouc – Uničov bude provoz řízen z RDP v Olomouci,“ vysvětluje.

Prodej jízdenek zajišťuje v Újezdě na základě požadavku krajského úřadu osobní pokladna, která je v současné době přemístěna do provizorní budky u zastávky autobusů náhradní dopravy na zhlaví stanice. „Od 4. března prodávám jízdenky z náhradní budky, do staré budovy se již pokladna nevrátí, takže z 99 procent zde po skončení výluky asi končím,“ říká osobní pokladník Petr Bradáč. „O tom, zda zde pokladna zůstane, by mělo rozhodnout jednání s krajem,“ dodává s tím, že pokud zde prodej jízdenek skončí, má připraveno místo pokladníka v jiné stanici na trati.

A jak vypadá stanice Újezd v současné době? Koleje i s výhybkami jsou vytrhané, plán upravují stavební stroje, nové koleje a pražce jsou již připraveny k položení. Stanice bude mít v nové podobě o jednu kusou kolej méně, zůstanou zde dvě koleje, z nichž jedna bude sloužit jako předjízdna. Současná přízemní budova s čekárnou, osobní pokladnou, dopravní kanceláří a záchody pro cestující je v současné době uzavřená.

Podle sdělení Správy železnic tato budova není součástí stavby, o jejím dalším osudu se rozhodne na základě příslušných jednání. V úvahu přichází její prodej nebo zbourání, případně jiné využití. Budovu totiž nebude možné využít pro prodej jízdních dokladů. Bude daleko od nového nástupišť, což je značně zkomplikovalo, zejména z časového hlediska, přístup k vlakům. Nové bude cestujícím sloužit nové parkoviště a přístřešek na kola. Přístup na nástupišť bude přes přilehlý přejezd, který bude nově opatřen závorami. Sociální zařízení pro cestující by mělo být v technologické budově.

Práce na přestavbě nádraží v Újezdě u Uničova skončí koncem tohoto roku, kdy se sem vrátí vlaková doprava. Ta bude zpočátku zajišťována motorovou trakcí, po dokončení elektrizace tratě zde budou nasazeny nové elektrické jednotky. Ty začnou jezdit postupně až od roku 2023, kdy vstoupí v platnost nově uzavřené smlouvy o závazku veřejné služby v dopravě s Olomouckým krajem.

Miroslav Čáslavský



...a na začátku přestavby stanice.

ZE SVĚTA

Koronavir ovlivnil finanční rok Švýcarských spolkových drah

Důsledky pandemie Covid-19 jsou značné. Velký pokles poptávky: o třetinu méně zákazníků ve vlacích a v železničních stanicích. SBB vykázala ztrátu 617 milionů CHF, dluh vzrostl o 1,5 miliardy CHF. Důsledkem SBB od jara 2020 zavedlo opatření na úsporu nákladů, např. zmrazení nákladů ve správě, upřednostnění projektů a odložení investic; díky vládě je vždy zajištěna likvidita, veřejná doprava navíc získala finanční podporu od Konfederace a kantonů; v roce 2020 se zvýšila bezpečnost, přesnost, spokojenost zákazníků a image, stejně jako spokojenost a motivace zaměstnanců; v roce 2021 se SBB zaměřuje na kvalitu, stabilitu jízdního řádu a plánování výluk a bude více investovat do kolejových vozidel. Finanční situace zůstává napjatá.

Po dobrém začátku roku 2020 zasáhl Covid-19 SBB masivně: v loňském roce bylo denně přepraveno průměrně 843 000 cestujících, o třetinu méně než v předchozím roce (1,32 milionu cestujících). Počet osobokilometrů klesl o 40,6 %; v dálkové dopravě poklesl o 43,7 % a v regio-

nální dopravě o 32,4 %. Mnoho dojíždějících (pendleřů) pracovalo z domova a cestujících za volnočasovými aktivitami ze Švýcarska i ze zahraničí výrazně ubylo.

V mezinárodní osobní dopravě poptávka klesla ještě výrazněji: v osobních kilometrech ve srovnání s předchozím rokem o 51,2 %.

(Pozn. zpracovatele: Jak asi dopadla česká železnice ve srovnání s nejlepší železnici Evropy?) Z SBB, 15. března 2021, zpracoval-sh-

Vláda podporuje pohon vlaků bateriemi a palivovými články

Pro další elektrizaci železniční dopravy v Německu chce spolková vláda podporovat alternativní pohony vlaků. Nový program financování ministerstvem dopravy nabízí do roku 2024 74 mil. eur. Podporováno bude například pořízení vozidel s bateriovým pohonem, či palivovými články, aby vozidla mohla jezdit na neelektrizovaných nebo jen částečně elektrizovaných tratích. Financování mají být mimo jiné zařízení na nádražích, které by měly zajistit dobíjení baterií.

Spolkový ministr dopravy Andreas Scheuer zdůraznil: „Méně dieselových lokomotiv zna-

VŠIMLI JSME SI

● **SPRÁVA ŽELEZNIC** na počátku března 2021 oznámila, že ke konci roku 2023 (asi po dokončení přestavby uzlu Pardubice) začne přestavba uzlu Česká Třebová, která by měla trvat 68 měsíců. S ohledem na to, že v září 2020 započala přestavba uzlu Pardubice, souběžně s ní (od dubna 2021 do konce roku 2022) započne komplexní rekonstrukce úseku Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí a někdy v roce 2028 začne dokončení koridoru (úsek Brandýs nad Orlicí – Ústí nad Orlicí bude „narovnan“ v nové trase), čekají cestující na l. koridoru mezi Pardubicemi a Českou Třebovou – Olomoucí/Brnem „krušná léta“, za něž se už dnes např. České dráhy začínají omlouvat (viz CD pro vás číslo 3).



● **OBLUKY** zůstaly, železniční trať mezi pražským Smichovem a Radotínem je rekonstruována ve stávající stopě s malými směrovými odchylkami, například zvětšením poloměru oblouků. V konečné podobě jsou už obě tratové koleje mezi Zlíchovem a odbočkou Barrandov. Narovnaní tratě v místech bývalého hradla Barrandov a Barrandovského mostu, jak potvrdil mluvčí Správy železnic Dušan Gavenda, nebylo kvůli hustotě silniční sítě v okolí mostu z prostorových důvodů možné.



● **PRIMÁRNĚ** pro tranzitní nákladní dopravu, ale také pro odklony osobních vlaků a rychlíků a v současnosti také pro dopravu stavebního materiálu slouží Most intelligence. Na snímku Martina Kubíka stavební vlak 58849 míjí vjezdové návěstidlo dálkové řízené Odbočky Tunel a pokračuje směrem nové AH (automatické hradlo) Braničský pivovar a žst. Praha-Křč. Odbočka Tunel je dálkové řízena ze železniční stanice Praha-Radotín.



● **POHLED** na Odstavné nádraží Praha-Jih (ONJ), 27. února zde mimo jiné posunovala lokomotiva 714.026 zvaná „Veselá kráva“. Tyto lokomotivy jezdily zpočátku hojně na trati Praha-Dobříš, na tratě se dostaly po snížení nápravného tlaku před opravou Měchenického mostu někdy v roce 1997. Nyní se běžně objevují ještě na spešním vlaku Šp 1494/1495 Praha-Masarykovo nádraží – Louny a zpět. ONJ začala být budována již v roce 1961, jeho zdokonalování stále pokračuje. V roce 1998 bylo vybudováno kolejové spojení do ranžuru Praha-Vrsovice (ranžír zrušen na Den čarodějnic 30. dubna 1999) nyní žst. Zahradní Město a Eden. Snímek Martin Kubík.

mená méně znečišťujících látek, méně hluku.“

Aby železnice byly ještě šetrnější k životnímu prostředí, měl by to být mix elektrických hnacích vozidel a čistých vlaků. Začátkem roku 2019 představilo ministerstvo dopravy elektrizační program s dalšími opatřeními. Je dohodnuto, že do roku 2025 by mělo být 70 % tratí v Německu elektrizováno – dosud bylo 61 % tratí v Německu „pod trolejí“.

Z Transportweb, 3. 3. 2021, zpracoval-sh-

Wiener Lokalbahnen Cargo se stává WLC

Dceřiná společnost Wiener Lokalbahnen pro nákladní dopravu chce zdůraznit svou mezinárodní orientaci a novou identitu, když se přejmenovala na WLC. Kromě Rakouska a Německa nedávno získala WLC licenci dopravce v České republice.

Společnost navzdory současné pandemické krizi připravuje další internacionalizaci. Připravuje založení vlastní pobočky v České republice, odkud by měla v budoucnu dopravovat vlaky do Polska a na východ Německa. Společnost již dnes jezdí do Rotterdamu, Maďarska a Rumunska.

Z Eisenbahn Österreich 2/2021, zpracoval-sh-

Obzor č. 15 - 15. 4. 1996

Na první straně najdeme informaci o tom, že se zástupci odborových svazů na železnici sešli s ministrem dopravy Vladimírem Budným a generálním ředitelem ČD Ing. Rudolfem Mládkem, aby projednali „Extrakt projektu restrukuralizace Českých drah“. Na podnět OSŽ byl tento dokument doplněn o sociální program. Šest odborových centrál neprojevilo proti předloženému dokumentu námitky, předseda OSŽ Jaromír Dušek podepsáni souhlasu podmiňoval projednáním v představenstvu a ústředí OSŽ. „Nejdříve co nejvíce zkomplikujeme potenciálním zákazníkům uzavírání smluv, pak poukážeme na nedostatečnou vytiženost vlaků a nakonec, tváříce se, že sladujeme nabídku s poptávkou, vlaky rušíme,“ řekl Obzoru po jednání Jaromír Dušek.

Poznámka na první straně se vrací ke stávkové pohotovosti, kterou začátkem března vyhlásil ZV OSŽ železniční stanice Olomouc hl. n. Hlavním důvodem byla skutečnost, že v souvislosti s připravovanými úpravami technologie práce vlakových čet byla nadměrně ohrožena zaměstnanost (o práci by přišlo 80 pracovníků). Při dalším jednání byl proto přidělen vlaků upraven do přijatelné podoby. Příklad z Olomouce však ukázal na nedomyšlenost a ukvapenost změn v technologii práce vlakových čet. Neřešen byl dopad na kulturu cestování, na možný únik tržeb či na bezpečnost cestování.

Obzor č. 16 - 22. 4. 1996

Rozhovor s tajemníkem OSŽ Zdeňkem Slámou se věnuje mimo jiné napřevě transformacím kroků v oblasti dopravy a přepravy, kde došlo k rozdělání železničních stanic na dva, v některých případech dokonce na tři subjekty. Například v oblasti OPR

Brno byla provedena redukce 90 žst. provozních a přepravních na 40 žst. obchodně provozních. „Ovšem praktická úspora pracovníků nastala pouze u průřezových činností,“ říká Zdeňk Sláma v rozhovoru. Kriticky se vyjadřuje i k chystanému přenesení povinnosti vlakových čet převážně do komerční činnosti při snížení počtu zaměstnanců a zároveň přenesení dopravních povinností na strojvedoucí. Odborové centrály konstatovaly, že GR ČD neakceptovaly připomínky odborů k této změně, která podle nich ohrožuje bezpečnost provozu a ochranu zdraví při práci.

Blíží se parlamentní volby připomíná přehled odpovědí na otázky, týkající se především sociální politiky, které připravila Českomoravská komora odborových svazů.

„Nemáme zájem tuto trať zavít“ je název rozhovoru s přednostou správy tratí SDC Most Ing. Jiřím Valešem. Rozhovor reaguje na výzvu představitelů obcí severočeské podkrusnohorské oblasti k zachování tratě č. 135 Most – Dubí – Moldava v Krusných horách. Z rozhovoru vyplývá, že se podařilo zajistit 7 milionů Kč, aby se trať uvedla do slušného stavu a mohl být udržen provoz. Získané prostředky byly určeny na prodloužení životnosti tratě alespoň do následujícího grafikonu, na další práce požádala divize dopravní cesty o dotaci.

„Restrukturalizace Divize dopravní cesty způsobila problémy zaměstnancům i odborovým organizacím,“ zaznělo v rozhovoru s Petrem Štěpánkem, mluvčím koordináční rady předstev ZV OSŽ SDC Pardubice. Přeskovování a slučování základních organizací znamenalo řadu názorových střetů. Pro výkonné jednotky se však nová struktura traťového hospodářství podle jeho mínění osvědčila: „Nejdříve jsme si mysleli, že tak velký celek je neuhleditelný, ale je vidět, že to jde.“ –zs–

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Nymburské nádraží stojí před rozhodnutím

Současná budova nádraží v Nymburce stojí před rozhodnutím Správy železnic, zda původní budovu zbourat, či opravit. „Jde však o velmi nákladnou akci, jejímž investorem a zadavatelem bude Správa železnic,“ napsal 4. března 2021 list Náš region Nymbursko – Kolínsko. „Stanovisko města bylo bohužel v minulých letech poměrně nejednoznačné, například v dubnu 2018 obdržela tehdy ještě Správa železniční dopravní cesty vyjádření tehdejší rady města, ve kterém je uvedeno, že na zachování výpravní budovy město netrvá. Nejednoznačné a nejasné formulované požadavky bývalého vedení pozdější jednání zkomplikovala. I proto se radnice rozhodla prostřednictvím ankety získat názor veřejnosti a uživatelů nádraží,“ vysvětluje místostarostka Stanislava Tichá.

V anketě ke studii nádraží hlasovalo celkem 723 respondentů, z toho 544 si přeje zachování historické budovy. „Jasný názor veřejnosti jsme uvítali. Naopak za nesprávné považujeme volání některých po vypsaní architektonické soutěže na obě varianty nádraží. Pokud nám jde skutečně o záchranu výpravní budovy, byl by to krok špatným směrem. Otázka osudu budovy by zůstala otevřená a nebezpečí demolice vysoké,“ konstatoval starosta Tomáš Mach. Pověřil se, že zachování nádražní budovy je pro Nymburáky velmi důležité, je potěšující, že totožný názor mají jak odborníci, tak široká veřejnost. Věk podpořili například architekt města Jan Němec, předseda České komory architektů Jan Kasal, otevřeným dopisem pak pracovníci muzeí a uni-

verzit. Za věc se staví i místní, například na jednáni zastupitelstva vystoupili s prezentací PhDr. Marek Durčanský, Ph.D., archivář a historik, a Mgr. Jan Červinka, historik umění.

Rada města také přijala usnesení o upřednostnění varianty modernizace nádraží spojené se zachováním stávající výpravní budovy. „Požadavek na zachování nádražní budovy předává Správě železnic, která je podle svých vyjádření připravena stanovisko respektovat. S majitelem nadále komunikujeme a jsme připraveni nabídnout veškeré dostupné podklady pro vyhlášení architektonické soutěže o podobu s variantou zachování nymburského nádraží. Jde o to, aby zpracovatel návrhu měl podklady, o které se může opřít. Budova nádraží byla součástí jedinečného urbanistického konceptu zpracovaného architektem Karlem Schlipmem za účasti Camillo Sítteho. Je v zájmu radnice, aby architektonická soutěž byla připravena co nejlépe. V tom duchu také budeme jednat se Správou železnic i odbornou veřejností. Budeme také usilovat, aby město mělo zástupce v odborné porotě, která bude hodnotit předložené architektonické návrhy,“ nastínil další postup místostarosta Bořek Černý. „Doufáme, že Nymburk se nového nádraží brzy dočká – jako zásadní železniční uzel si ho rozhodně poslouží. Je také důležité, aby přednádražní prostor, který patří městu, tvořil s nádražím smysluplný celek,“ připomíná Stanislava Tichá.

–čas–
(Zdroj: Náš region Nymbursko – Kolínsko)

PORADNA BOZP

Co se může pokazit, pokazí se

Málokdo ví, že za vznikem tzv. Murphyho zákona, tedy jakýchkoli popsaných „zákonů schválnosti“, stojí výrok leteckého inženýra E. A. Murphyho, který žil v letech 1918–1990 a který pracoval na bezpečnostních kritických systémech. Tímto způsobem údajně komentoval pokus, při němž se najednou stalo tolik nepravděpodobných věcí, že se to zcela vymykalo jak zdravému rozumu, tak i statistickým výpočtům všeho druhu. Americký spisovatel Arthur Bloch pak shrnul v r. 1977 poprvé podobná tvrzení do knihy Murphyho zákony, vydané mj. také česky.

Když jsem se s kolegy bavila o pracovních úrazech, které vznikly právě způsobem „to nevymyslíš“, vzpomněla jsem si i na jeden vážný úraz oka, kdy po úderu kladiva do upevňovacího šroubu se odštípl drobný kousek materiálu, který následně zaměstnanec trefil přímo do oka. Nedělo se v tu chvíli nic zakázaného, nebyl porušen pracovní postup zaměstnavatele ani na tuto práci nebyla stanovena povinnost nosit OOPP. Byl jen v tu chvíli aplikován další z Murphyho zákonů – „když to nejde opravit po dobrém, udělej to po zlém – jestli se to ulomí, šlo o vadnou část“.

Dalo by se říci, nešťastná náhoda, ale co když by ten grot (správně česky ōřep) odlétl ne ze šroubu, ale z kladiva? Z hlediska základního dělení nářadí můžeme hovořit o dvou hlavních skupinách – nářadí se samostatným pohonem (motorové, pneumatické) a nářadí poháněné pouze lidskou silou (ruční nářadí). Jsou to z velké části právě ty věcičky, které všude taháme s sebou v montážních brašnách, které většinou hledáme a používáme je k běžným opravám jak doma, tak i v práci, jestliže máme v popisu své činnosti, např. údržbu či opravy všeho druhu.

Pokud bychom kvůli ručnímu nářadí nahlédli do legislativy, překvapivě narazíme nejen na všeobecnou povinnost zaměstnavatele danou mj. zákonem č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, kdy dle odst. 1 je zaměstnavatel povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení, dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci vhodné pro práci, při které budou

používány, a pravidelně a řádně udržovány, kontrolovány a revidovány, ale též, pokud se posuneme proti proudu času, vykoukne na nás i vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, kde v § 200 je popsán konkrétní požadavek na ruční nářadí a pracovní pomůcky, a to, aby rukojeť, násady a jiná místa, kde je třeba nářadí uchopit, byla hladce opracována a vhodně tvarována, násady a rukojeť musí být zajištěny proti uvolnění a úderné plochy a hroty nářadí nesmějí mít ōřep nebo trhlínu.

Pokud si k tomu přidáme ještě další legislativou stanovené povinnosti, jakými je odpovědnost zaměstnavatele za BOZP všeobecně (zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, § 102) a povinnost provádět kontroly minimálně 1x ročně v souladu s požadavkem nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí (prosím, všimněte si, že je v jeho názvu opravdu napsáno slovo nářadí), máme tu malér – byla někde stanovena zaměstnavatelem např. povinnost kontrolovat i nářadí, až u pravidelně konkrétní osobou, nebo před započetím práce samotným zaměstnancem?

Možná ano, možná ne. v každém případě by tak závažný úraz, jako je poškození oka, měl minimálně spustit lavinu opatření a kontrol interních předpisů s cílem, když ne přímo rizika odstranit, tak je alespoň minimalizovat. Pokud by nešlo o oko, mohla by se kontrola ručního nářadí zdát jako legrace nebo zcela promarněný čas, ale co když ta doba, kdy nám ještě zbývala v práci chvilka i na úklid dílny a poněkud kontrolu nářadí v šuplících a montážních taškách, doba pracovního vyučování ve školách a poctivého zácivku na pracovišti, kde nás to ti zkušenější učili, nebyla zase až tak špatná a zavrženíhodná? Ano, každé řešení plodí nové problémy, na druhé straně – 2. Murphyho zákon (ke kterému se sám Murphy údajně nehlásí) zní: „Co se nemůže pokazit, pokazí se také.“ A s tím bychom měli každý den počítat.

Dana Žáková,
svazová inspektorka BOZP

NÁZORY

Jak se u nás projeví Evropský rok železnice?

Evropa se rozhodla, že rok 2021 bude rokem „Evropského roku železnice“. Na začátku roku 2021 jsem přes Obzor vnesl na naše nejvyšší orgány dotaz: Jak se do tohoto programu zapojí česká železnice? Jaké hlavní cíle vlastně česká železnice v této oblasti má a je pravdou, že stále platí, že zejména přeprava zboží po železnici bude upřednostňována nejen „verbálně“?

V čísle 2 Obzoru pan Jemelka (tiskový mluvčí MD ČR) předevedl své vyjádření, které musí státí úředníci znát zpaměti, i když je probudíte o půlnoci. Takže jsme se dozvěděli:

- bezpečnost (zejména ETCS) – je mi jasné, že bezpečnost železniční dopravy bude vždy na prvním místě, proti tomu nemůže nikdo nic namítat;
- VRT – tak to je téma v ČR ne na rok, ale ještě na hodně let (někde jsem četl, že snad v roce 2040 se konečně dočkáme první ucelené VRT – zda se já toho dočkám, nevím), takže s tímto rokem to moc konkrétního nemá;
- podpora železniční nákladní dopravy – od určité doby se už cíl 30 % (v roce 2030) z celkového objemu nákladní přepravy změnil na 25 %, aniž bych se dozvěděl, kdo a kdy k tomu novému cíli dospěl;

Kraje se probudily?

Proti falešné konzervaci tratí – ozuměl vytrhání kolejí a jejich sešrotování – z dílny ministerstva dopravy pod vedením dvojministra Havlíčka (Ano 2011) a předkladatele tohoto výmyslu poslance a místopředsedy Správní rady Správy železnic Kolovratníka (hnuti Ano 2011), se zásadně postavily kraje či svazky měst a obcí. Je to sice chvalyhodné, ale kraje se staly obětí své vlastní pokřivené politiky po vzniku krajů.

Kraje hned po svém vzniku, když se rozkoukaly tak začaly v roce 2006 neobjednávat jednu trať za druhou, tato politika pak pokračovala ještě několik dalších let. Neobjednávání osobní dopravy předcházelo rozrušení přípojů na hranicích krajů, omezování četnosti vlaků, rozvázání přípojů a rozrušení dělnické obslužnosti začátku a konce směn. Zaměstnanci se kolikrát sice dostali ráno na směnu, ale odpolední vlaky ze směn již nejevy v dostupnou dobu. Tato politika přetrvává dosud třeba na trati Praha – Dobříš (S 88), kdy se ráno na směnu do Dobříše lidé dostanou, ale zpět nikoli v relevantní dobu. Pak již aktivistům odpovídá krajský úředník, jak se nedá nic dělat a že dle průzkumu ráno na směnu jezdí málo lidí (!). To je logika hodná vyznamenání.

A tak je to i s konzervací tratí, na níž je hlavní poražený občan v regionech, turistický ruch a místní podnikatelé. Protože na železnici v regionech je navázáno jemně tkanivo místní infrastruktury, kultury a historie, návštěvy hradů a zámků či pivovarů. To však technokraté nikdy svými matematickými a ekonomickými jednosměrnými vysokoškolskými mozky nikdy nepochopí. Naštěstí jsou zde i jiní lidé, kteří musí včas pozvednout svůj hlas a to se právě děje. V roce evropské železnice 2021 tihat tratě je opravdu humor z dílny Cimrmana nebo Ropáka. Kdyby takto konzervovali ostatní konzervatoři třeba staré rukopisy – tak by je umleli v mlynku na prach a hodili do vody, že? Na to jsme měli jednu starou odrhovačku: „kde jsou ti volí, páni je snědli, kde jsou ti páni, na hřbitově zakopáni, kde je ten hřbitov, voda ho vzala, kde je ta voda, volí ji vyplili atd...“

A vůbec, copak ještě zijeme v diktatuře, kde se bude rozhodovat o osudu celých regionů a českého kulturního dědictví, mezi něž místní dráhy evidentně patří?!

Martin Kubík

Stavba roku ve Vršovicích

Jsou ceny pro umělce jako Český lev nebo Thalie, také se vyhláší Stavba roku. Jsou také Darwinovy ceny, tak bych za „Stavbu roku“ za rok 2020 i 2021 vyhlásil úžasné monstrum lešenářského nádhodu, který dočasně slouží fyzicky zdatným cestujícím k přístupu na nástupiště v železniční stanici Praha-Vršovice. Smůlu mají maminky s kočárky či invalidě, těm nezbude než zajat na jiné nádraží, ale na Wilsonu zase nejedzí pohyblivé schody. Jak je vidět z přiložené fotografie, na Stavbu roku bylo vytvořeno konsorcium 4 firem, Peri, Proti, Swietelsky (má i český název: Stavíme na nápadech) a Metrostav. Na v současnosti prvním nástupišti směrem od nádražní budovy není nikde na peroně napsáno číslo nástupiště či kolejí (ve skutečnosti se toto nástupiště jmenuje druhé).

Petr Rádi



Přístup na nástupiště v žst. Praha-Vršovice pro fyzicky zdatné cestující.

- ztrojkolejnění Cheb – Ústí – Lysá – Kolín, příp. zdvojkolejnění Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, v roce 2021, kdy je ten rok Evropské železnice se nic v tomto směru nestane (Projekt ČR, která se nyní řítí do dluhu a určitě nebude podporovat železnici, ale spíše silnici), to je na desetiletí, takže proč to MD a pan

tiskový mluvčí uvádí? Chtěl jsem vědět, co konkrétního v roce 2021 ČR pro to udělá a ne to „okecat“.

Děkují, pane tiskový mluvčí, ale co konkrétně letos v roce 2021 Česká republika pro upřednostnění železnice udělá?

–sh–

Odpověď ministerstva dopravy

1) myslím, že i dění v roce 2021 jsme v naší odpovědi již zahrnuli, zejm. v oddílu 3);

2) kdo stanovil 25 %, nám není známo, bylo by dobré znát zdroj, ze kterého tazatel vychází;

3) nevím z čeho tazatel vychází v hypotéze, že rok 2021 bude rokem, kdy se budou podporovat silniční doprava na úkor železniční? Podporujeme různé módy dopravy;

4) taktéž připomínáme, že do železnice budou investovány i prostředky z Národního programu obnovy (RRF);

5) investice poputují i do oblasti překladišť pro multimodální dopravu. V současné době je v realizaci 7 projektů schválených k financování, v rámci nichž vzniknou dvě zcela nová překladiště, v Mošnově, jako součást logistického parku u mezinárodního letiště, a v Ústí nad Labem, a dalších 5 projektů je zaměřeno na jejich zkvalitnění, ekologizaci a zvýšení jejich překládkových kapacit. Tato nová překladiště by měla zahájit provoz v průběhu roku 2022. A i v uplynulých letech se do překladišť investovalo;

6) pro úplnost dodáváme, že trojkolejný úsek bude pouze mezi Lysou nad Labem a Velkým Osekem, nikoliv celá uváděná trať;

7) na závěr ještě přidávám rekapitulaci investic do železnice v letošním roce:

- **Železniční doprava**
- Správa železnic letos pracuje s rozpočtem 53 miliard korun.
- **Letos bude zmodernizováno 97 kilometrů tratí.**
- **Letos plánujeme zabezpečit na 200 železničních přejezdů za 2 mld. Kč.**
- **Letos bude v opravě 114 nádražních budov**
- Pokračuje zabezpečení tratí dle závěrů Bezpečnostní komise.
- I tento rok pokračuje příprava VRT (dokumentace k územnímu řízení a procesy EIA).
- **Investice**
- Na investice je z rozpočtu vyčleněno 31,2 mld Kč., tj. o 1,5 mld. Kč více než v minulém roce.
- **Největší akcí opravného charakteru budou letos práce na trati Rumburk – Velký Šenov za 334 milionů korun.** Jejich dokončení umožní odstranění rychlostních omezení pro moderní vozidla a tomu odpovídající zkrácení jízdních dob.
- **Příklady tratí uvedených do provozu letos:**
 - Elektrizace a kapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc.
 - Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr.
 - Modernizace a elektrizace tratí Šakvice – Hustopeče u Brna.
- **Zahájení investičních akcí v letošním roce –**

příklady:

- zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice,
- modernizace dvou úseků na trati Praha – Kladno s odbočkou na LVH, konkrétně: Kladno – Kladno–Ostrovce a Praha–Bubny – Praha–Vystavěš,
- ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmarovice,
- rekonstrukce stanice Vsetín.

Železniční přejezdy

- V roce 2020 jsme zmodernizovali 155 přejezdů za 1,5 miliardy Kč.
- Letos na 200 přejezdů za 2 mld. Kč.
- 40 přejezdů dostane ke světelné signalizaci i závoje.
- 8 přejezdů bude vybaveno kamerovým systémem.
- 11 křížení bude úplně zrušeno.

Zvyšování zabezpečení tratí se zjednodušeným řízením drážní dopravy: (příklady letos zabezpečených úseků či tratí)

- Studenec – Velké Meziříčí
- Havlíčkův Brod – Humpolec
- Chrudim – Borohrádek
- Břežnice – Blatná

Opravy nádražních budov:

- V roce 2020 bylo zrekonstruováno na 50 nádražních budov za 2,2 mld. Kč.
- **114 budov letos v realizaci za 1,7 mld. Kč**
- 60 pokračuje z minulého roku, 54 letos nově zahájeno.
- Fasáda Fantovy budovy v Praze hl. n. + pokračování další etapy v interiérech.
- Výpravní budova v Pardubicích.
- Budova v Českých Budějovicích.
- Letos bude dokončena budova v Havířově.
- Dokončení budovy ve Strakonících.

VRT

- Zahájení projektových prací (DÚR) na VRT Polabí.
- Zpracování DÚR na Krušnohorský tunel.
- Příprava Studie proveditelnosti na VRT Praha – Wroclaw.
- Projednání a schválení Studie proveditelnosti na VRT Praha – Brno – Břeclav a VRT Brno – Přerov – Ostrava.
- **Více peněz pro historická železniční vozidla**
- Ministerstvo dopravy vyhláší výzvu na program obnovy historických vozidel.
- V letech 2021–2023 bude každý rok k dispozici 5 milionů korun.
- Zájemci mohou své investiční záměry předkládat do 28. 5. 2021.
- Více informací je na webu MD.

F. Jemelka,
tiskový mluvčí MD ČR



Zadní partie opuštěné výpravní budovy žst Chotětov, stav 25. 1.

Při rušení vleček se nemyslí na budoucnost

Žst. Chotětov leží v km 60,646 jednokolejné tratě Praha–Vysočany – Turnov, na bývalé České severní dráze (BNB, před fúzí Turnovsko–kralupské dráze TKPE). Veliká budova výpravní budovy je po spuštění DOZ, kdy je Chotětov ovládnán z JOP v Kropáčově Vrutici, zcela prázdná, již před ukončením dopravní služby v Chotětově byli odsunuti všichni nájemníci.

Žst. Chotětov byla ještě v devadesátých letech 20. století významným přepravním místem, do roku 1970 z Chotětova odbočovala místní dráha do Skalska, do počátku 90. let se do km 1,8 zrušené tratě odstavovaly patrové vozy pro přepravu automobilů Škody Mladá Boleslav, z Chotětova vedla do doby zrušení cukrovaru v Brodčích i vlečka.

To vše patří minulosti. Od změny staničního řádu v prosinci 2020 po 155 letech tedy skončil výpravní v Chotětově. Spolu s ním skončil výpravní v žst. Byšice. Již před rokem 2010 byl zrušen výpravní v Zdětíně u Chotětova, stalo se tak z důvodu zrušení vlečky do Benátek nad Jizerou, ač tam byl postaven po povodni v roce 2002 zbrusu nový most, po němž se snad vůbec nejele. Nyní je Zdětín, po zrušení závorářského staniště, neobsazenou zastávkou s budovou se zatlučenými okny a vytrhanými všemi odbočnými kolejemi.

Na příkladu rušení vleček je vidět, jaká

panovala v Česku po roce 1990 dopravní politika v nákladní přepravě po železnici, která absolutně neohledňovala možný rozvoj pro budoucnost. Tam, kde totiž chybí železniční infrastruktura, je návrat k přepravě po železnici iluzorní. Několik možná namítne, proč by vedla vlečka ke zrušenému cukrovaru? Ano – ale v tom místě je tzv. brownfield s možným novým průmyslovým využitím. Při pohledu na mapy.cz se můžete přesvědčit sami.

Martin Kubík



Bývalá žst. a přípojová žst. vlečky do Benátek nad Jizerou, Zdětín u Chotětova (km 57,362), je po zrušení výpravního a následně i závoráře zcela opuštěná. Vlečka mohla být využívána pro osobní dopravu příměstského typu – vedla přímo do centra města, místo ní je tam další módní cyklostezka.



V Hanušovicích probíhá celková rekonstrukce výpravní budovy.

Hanušovické nádraží prochází rozsáhlou přestavbou

Celková rekonstrukce výpravní budovy zahrnuje především optimalizaci jejího rozsahu odstraněním přístaveb na obou stranách objektu. Na uvolněné ploše vznikne parkoviště. Součástí investice je vybudování nových bezbariérových toalet, rozšíření odbavovací haly, zajištění bezbariérového přístupu do výpravní budovy a úprava jejího okolí. Proběhla také výměna střešní konstrukce i krytiny a zateplení objektu. „Stavební práce byly zahájeny v listopadu 2019 a postupují podle harmonogramu, momentálně se pracuje na vnitřních rozvodech a interiéru. Na fasádě už probíhají dokončovací práce, pokračují také práce na gabionových zdech. Celková rekonstrukce výpravní budovy bude dokončena do letošního července,“ potvrdil Dušan Gavenda, mluvčí Správy železnic. –mmč–
Snímek František Pecho



V zastávce Praha–Komořany projíždí vlak do žst. Praha–Zbraslav pro ucelený vlak se dřevem.

Zastávka Praha–Komořany

Na snímku ze zastávky Praha–Komořany projíždí vlak Lv 53662, vedený samostatnou lokomotivou 742.224-9 do žst. Praha–Zbraslav pro ucelený vlak se dřevem z arcibiskupských lesů z okolí Dolních Břežan a Zbraslavi. Po článcích v Obzoru se zvýšila přeprava dřeva i z Dobříše. V poslední době zde jezdí celkem pravidelně dlouhé ucelené vlaky se dřevem z manipulačních skladů v žst. Dobříš. Foto z 10. března v 15.35 h.

Zastávka Praha–Komořany byla zřízena v roce 1997. Do centra Komořan odbočuje vlečka CTY Komořanská, č. vlečky 1037, začíná výhybkou č. 2 v km 12,726 v žst. Praha–Modřany. Vlečka je zarostlá náletem. V roce 1995 byla využívána jako „náhradní vlaková doprava,“ při vyloučení silnice do Komořan. Nebyly to nápad pro ROPID, aby vlečku využíval pro osobní dopravu trvale? Nebo bude časem také zlikvidována, jak je v tomto kraji zvykem?
Martin Kubík

Praha–Čakovice vlečka

22. března začaly práce na zprovoznění vlečky do bývalého cukrovaru Praha–Čakovice pro veřejnou osobní dopravu. Cukrovar Čakovice ukončil výrobu postupně od roku 1991, dosud část objektu jako je cukrovarnické silo využívá cukrovar Teros Dobruvice (dříve Thurn Taxis Dobruvice –TTD), ostatní objekty jsou využívány desítkou firem a v zadní části je velkovýroba maltových směsí. A k výrobní maltových směsí leží dosud nesjízdné vlečkové koleje – místo po železnici vše vozí volně ložené v kamionových cisternách nebo v pytlích. Vlečkové koleje vedou i k cukrovarnickému silu TTD, i ten vše vozí z Dobruvic i Mělníka kamiony. Jsem zvědav, zda při vysoutěžené obnově vlečky budou zachovány odbočné výměny v cukrovaru pro možné obnovení nákladní přepravy po železnici. Bylo by škoda, když konečně dojde k obnově vlečky za 10–15 milionů, aby se

nějak nezmotivovaly firmy i pro nákladní přepravu. Co na to ČD Cargo?
Obnovení osobní dopravy na čakovické vlečce k hrané sídliště Čakovice nemá zatím žádný pevný termín. Správa železnic by každopádně měla upravit zabezpečovací zařízení žst Praha–Čakovice tak, aby umožňovalo vést přímé vlaky z Prahy–Masarykovo nádraží až na konečnou vlečku Čakovice–sídlíště. Jeden pracovník KŽC mi řekl: „Možná se zde bude muset přestupovat na pendulující motorák mezi konečnou vlečku a žst. Praha–Čakovice!“ „To mi nepřípadá jako šťastné řešení, doufáme že dojde k úpravě zabezpečovacího zařízení, vždyť předpis zná plno nuancí – pokračování jízdy formou posunu atd.“ odpovídám. Nechme se tedy překvapit, hlavní je, že po opravě přejezdu se nyní hnuly ledy dál.
Martin Kubík



V těchto místech by měla být konečná Praha–Čakovice sídliště, odbočná výměna vedla směr výroba maltových směsí, práce zachyceny 22. 3. odpoledne.

FISAIC – soutěž „Tvořte sami s námi“

V měsíci únoru byla vyhlášena on – line soutěž Českého zemského svazu FISAIC „Tvořte sami s námi“ o nejlepší fotografii, obraz, film a nově také povídku na téma Zima. Do soutěže byly rovněž zapojeny členky skupiny kreativní ruční práce, které soutěžily o nejlepší velikonoční výrobky. Soutěžily ve dvou kategoriích – nejlepší velikonoční ozdoba a nejlepší kraslice.
Koronavir ohrozil všechny naše akce a semináře a tak jsme dali příležitost členům Českého zemského svazu FISAIC, aby v době vyhlášeného nouzového stavu mohli společně tvořit na dané téma, i když doma sami, ale s námi.

Všechny přihlášené práce byly ke koci března dva dny vystaveny v zasedací místnosti v Domě Bohemikav Praze bez účasti soutěžících. Hodnotící velikonočních dekorací byli zaměstnanci Domu Bohemika, kteří za všech daných hygienických opatření mohli dát své body vždy třem velikonočním ozdobám. Všichni byli překvapeni šikovností našich členek a udělili body pracím, které byly podle jejich rozhodnutí těmi nejlepšími. Ostatní kategorie vyhodnotil nezávislý odborný porotce z divadla Gong a jeden porotce s poradním hlasem.

Na 1. místě v soutěži foto se umístila Lada Pouková (Bublina), ve výtvarném umění Karel Pašek (Zima), nejlepší film ztvárnila Danuše Kubátová (Padá sníh) a povídku Marta Zvonarová (Voyer). Velikonočních ozdob a kraslic bylo vystaveno opravdu mnoho.

Technická památka na poštovní známce: Negrelliho viadukt

Ve středu 24. března 2021 vydala Česká pošta novou příležitostnou písmenovou (B, což odpovídá ceně za vnitrostátní obyčejné psaní do 50 g, v aktuální ceně 19 Kč) poštovní známku s vyobrazením Negrelliho viaduktem s projíždícím parním vlakem.

Česká pošta připomíná, že most byl budován od jara 1846 do roku 1849 a uveden do provozu 1. června 1850. Ve své době šlo o ojedinělou stavbu, která dodnes budí respekt. Přes kilometr dlouhý (1120 m) Negrelliho viadukt je historicky



prvním pražským železničním mostem přes Vltavu. Do roku 1910 byl i nejdelším mostem Evropy a v současné době je druhým nejstarším dochovaným pražským mostem (po Karlově mostě) přes Vltavu. Tvoří jej celkem 87 kamenných oblouků, z nichž 77 je pískovcových a 8 žulových. Dodavatelem stavby byly firmy bratří Kleinů a Vojtěcha Lanny, žula se na stavbu dopravovala po vodě až ze vzdáleného Schwarzenberského lovu, který je dnes zatopen vodou Orlické přehrady. Stavební náklady tehdy činily jeden a půl milionu zlatých.

Stavba měla být původně svěřena Janu Pernerovi, který zřejmě vedení stavby ještě navrhl, ale před zahájením stavebních prací na následky úrazu zemřel. Proto stavbu řídil rakouský inženýr Alois Negrelli a proto se viadukt jmenuje Negrelliho. Nebyl tragického skonu Jana Pernera, možná to mohl být Pernerův viadukt.

Autorem výtvarného návrhu známky i kresby na kuponech je grafik Milan Bauer. Česká pošta vydala známku v nákladu 600 000 kusů, dále vydala 13 000 známkových sešitků (malé tiskové listy s 8 známkami a 4 potištěnými kupony zobrazujícími část viaduktu v ceně 152 Kč). Nechybí ani tradiční FDC (obálka prvního dne) s portrétem rakouského dopravního inženýra Aloise Negrelliho (35 Kč).
Michael Mareš s využitím materiálů České pošty

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

ho a pro hodnotící bylo velmi těžké vybrat ty nejlepší. Nejvíce bodů získala za velikonočního zajíčka Marie Havlíčková a Lucie Vokounová za nejhezčí kraslici. Velikonoční ozdoby a kraslice jsou nyní vystaveny v železniční stanici Praha Masarykovo nádraží před osobními pokladnami. Tam si je denně může prohlédnout cestující veřejnost. U nás FISAIC žije i v době pandemie!
Ing. Jarmila Šmerhová,
výkonná tajemnice ČZS FISAIC



Účastníci soutěže FISAIC „Tvořte sami s námi“ na téma Zima.



Pastel Karla Paška Zima získal první cenu oboru výtvarného umění.

Moudrost pro tento den

„Sny se plní jen optimistům. Pesimista nepřijde hned první most, protože je přesvědčen, že spadne.“
Jeff Bezos,
americký podnikatel (nar. 1964)



Jiří Vincenc, 28. 3. 2021

Služební telefon mi cinknul krátce poté, co jsem se vrátil z PCR testu na covid. Otevřel jsem aplikaci a nevěřil vlastním očím. Na displeji stála krátká věta, která mi vehnala slzy do očí: „Mám zprávu, že zemřel Jirka Vincenc. Vezu z Hradceparťe.“

Myslím si, že jsem nebyl sám. Vlakvedoucí Jirka se za dlouhé roky služby stal téměř inventářem vlakových čet ve Veselí nad Lužnicí. Před více než třiceti roky nastoupil ke mně do závuku. Potom se naše služební cesty rozešly, aby se po letech opět spojily. Začali jsme vozit rychlíky do Prahy a já se stal jeho turnusovým průvodčím. V té době se o nás říkalo, že se nevyhne žádnému průšvihovi, který se na trati povede. Vždy to ale proběhlo s neskutečným klidem a v pohodě. Jirku umělo máloco rozhodit. Naše skryté přátelství pokračovalo i později, v dobách kdy už jsme netvořili čtu. Vozili jsme si dárky z KOPKY, povidali o dovolených.

Asi před rokem, když jsem pozdě večer končil směnu, seděl Jirka „na šatně“ a vyndal z ledničky dvě vychlazená piva. Oba jsme už mohli, a tak jsme si při nich před spaním hezky popovídali. Stala se z toho tradice, kterou brzy ukončila změna turnusu. Jirka byl prostě neskutečně skromný, spolehlivý a dobrý kamarád. Já ho snad nikdy neviděl ve špatné náladě!

Co tedy napsat závěrem? „Jirko, budeš mi moc chybět a myslím, že nejen mně. Doufám, že se máš i na té nebeské dráze hezky. A až se jednou potkáme na věčném komandě, sáhneš do ledničky pro dvě vychlazené lahve. Moc se na ně těším.“

František Tylšar

DOVOLENÁ S OSŽ

Dovolená v Řecku, nebo na Šumavě?

Na tomto místě vás budeme pravidelně informovat o aktuální situaci a opatřeních týkajících se cestování a dovolených. Samozřejmě popíšeme i zkušenosti klientů, kteří se z dovolené již vrátili a mohou podat aktuální informace o situaci přímo v místě pobytu.

V tuto chvíli jsou ubytovací zařízení v ČR uzavřená a cestování do zahraničí je velmi omezené. Situace se často mění a je mnoho různých se informací z odlišných zdrojů. Předpokládáme však, že až dojde k postupnému uvolnění opatření, začne cestovní ruch velký rozmach. Cestovní kanceláře i letecké společnosti se snaží minimalizovat riziko možných ztrát a nasmulovaný počet letenek bude oproti minulým sezonám nižší. Každý, koho živí cestovní ruch, pojede takřka jistotou. Tím se stane, že klienti, na které nezbude letenka k moři, budou hledat místa v domácích lokalitách a dojde i k nestandardně rychlému zaplnění tuzemských ubytovacích zařízení. A je jasné, že kde je velká poptávka, tam dochází i ke zvyšování ceny. A hoteliéři si vyšší cenou určitě budou rádi hojit rány z období, kdy museli mít zcela zavřeno.

Naše rada proto zní: s výběrem dovolené na léto 2021 příliš neváhejte a týká se to jak pobytů u moře, tak i pobytů v Česku.

Dále bychom na tomto místě rádi postupně podrobněji představovali dvě z našich ubytovacích zařízení, a to apartmánový dům Orion v řecké Leptokárii a hotel Ostrý v Železném Rudě na Šumavě. Obě tato zařízení jsou vyčleněna, aby členům Odborového sdružení železničářů poskytovala cenově dostupnou dovolenou v atraktivní destinaci. Během letního seriálu článků Dovolena s OSŽ se dozvíte více o historii regionů i hotelů, o specialitách místní kuchyně i o podnicích, kde tyto speciality ochutnat. Své tajné typy vám v rozhovoru prozradí majitel řecké cestovní kanceláře pan Panajotis Margaritopoulos i znalec Železného Rudy pan Kryštof Částka. Dále se dozvíte detaily nutné jak ke zdolání nejvyšší hory Řecká Mytikasu, tak i k výletu na nejvyšší horu Šumavy Velký Javor. Nebudou chybět ani informace pro rodiny s dětmi, pro sportovce či pro milovníky kultury nebo železniční nadšence, kterým představíme místní pozoruhodnosti.

Samozřejmě přikládáme kontakt, kdybyste se chtěli dozvědět více: Orion, Řecko – Daniela Svábová telefon 737 275 107; Ostrý, Železná Ruda – Michaela Šimková telefon 601 391 185, případně na www.rekreaceosz.cz.

MOOSŽ



Ilustrační snímek archiv redakce.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktori PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Příspěvky:** obzor@osz.org. **Sídlo redakce:** Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. **Webová stránka OSŽ:** www.osz.org. Tiskne SOFIPRIN, expedice Typa. - **Objednávky předplatného:** Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odstěpným 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.**