

## Z aktuálních událostí

■ Další videokonference **Představenstva OSŽ** se konala v úterý 4. května. V rámci informací ze zásadních jednání hovořil I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s., Vladislav Vokoun především o chystané reorganizaci společnosti (více ve zprávě z PV OSŽ při ČD). Zdůraznil, že názor odborářů je jednotný: „**Myslíme si, že doba není nakloněná k radikálním změnám, nicméně měli bychom zjednodušit některé agendy.**“ Vladislav Vokoun se stručně zmínil o testování a očkovaní zaměstnanců a také o „rozjezd“ Českých drah, které se připravují na normální provoz.

O jednání Dozorčí rady ČD Cargo (26. 4.), která se věnovala především účetní uzavěrce za rok 2020, informoval poté Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo (více ve zprávě z PV OSŽ ČD Cargo). Referoval i o nenaplnění Sociálního fondu a o hospodaření za první čtvrtletí, kdy ucelené a tranzitní vlaky společnosti pomáhají dosáhnout černé nuly. Dále se Radek Nekola věnoval dokončení kolektivního vyjednávání ve společnosti Unipetrol Doprava, kde se podařilo uzavřít PKS na roky 2021–2023 včetně tradičních benefitů, a stejně jako Vladislav Vokoun se zmínil o Nařízení vlády o pracovní době zaměstnanců v dopravě.

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při Správě železnic, informoval o tom, že u Správy železnic (dále SŽ) bylo testováno na COVID-19 celkem 118 218 zaměstnanců, z toho bylo 232 pozitivních; v současnosti je 37 lidí v karanténě, 133 nemocných (klesající trend), v rámci superkritické infrastruktury projevilo očkovaný zájem 588 zaměstnanců, z toho 389 už má první dávku a 34 bylo očkováno i druhou dávkou. Petr Štěpánek dále mluvil o kolektivním vyjednávání o PKS 2021 u SŽ ze dne 3. 5. 2021, na němž zaměstnavatel předložil nový návrh textu 4. změny PKS, ve kterém reflektoval na připomínky odborových organizací: realizace prověrek BOZP roku 2021 do 31. října 2021 a navýšení odstupného. Zástupci odborových organizací s návrhem zaměstnavatele vyslovili souhlas (více na webu OSŽ).

O dění u nedrážních organizací informovala místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru (NeRV) OSŽ Bc. Renata Dousková. U Dopravního podniku města Brno došlo k podpisu dohody o kolektivním vyjednávání, u AZ Servisu se na kolektivní smlouvě pracuje. Dále hovořila mj. o jednání RHSD pro oblast zdravotnictví, kde se probírala analýza dopadu první a druhé vlny nemoci COVID-19.

V další části referoval předseda OSŽ Martin Malý o jednání bezpečnostní komise ČD (30. 4. 2021), kde se projednávaly jednotlivé projekty týkající se jak legislativy, tak technických opatření, jako třeba výzkumu zážeh strojvedoucích, „**Dotázníkový průzkum, který organizuje DVI, bude probíhat od července do září, bude anonymní, a bude řešeno v rámci časové dotace,**“ řekl Martin Malý. Jako zajímavý se jeví i projekt jakési elektronické navigace pro strojvedoucí, zobrazující při jízdě potřebné údaje z TJR a TTP, či projekt hodinek Care Plus Smart Watch, monitorujících aktuální zdravotní stav strojvedoucích.

Ve druhé části jednání schválilo Představenstvo OSŽ pět dávek z Podpůrného fondu OSŽ, vyslechlo informace k přípravám VIII. sjedzdu a projednalo některé organizační záležitosti.

■ Velkou část jednání **Podnikového výboru (PV) OSŽ při Českých drahách, a. s.**, který dne 12. 5. po dlouhé době jednal „naživo“ v Praze, v sídle OSŽ, zabralo jednání se zástupci zaměstnavatele. Hned v úvodu se dostal předseda představenstva Českých drah Ivan Bednárík s hlavním tématem: „Příprava optimalizace organizační struktury“. Cílem změny má být zrychlení a zefektivnění procesů včetně jejich transparentnosti a centralizace, přizpůsobení organizační struktury potřebám liberalizovaného trhu, naplnění Strategie ČD do roku 2030, snížení počtu úrovní řízení a sjednocení regionální diverzity jednotlivých celků. Mají vzniknout tři celky, které kopírují hranice krajů – Západ (Jihočeský, Plzeňský, Karlovarský, Ústecký kraj), Střed (Praha, Středočeský, Pardubický, Královéhradecký a Liberecký

kraj) a Východ (Vysočina, Jihomoravský, Olomoucký, Zlínský a Moravskoslezský kraj). Po projednání a po definitivním schválení má změna vstoupit v platnost k 1. 7. 2021. Dotazy členů PV se týkaly především upřesnění kompetencí a pravomocí nových složek; některým diskutujícím se zdála nová uskupení příliš velká. Určitá nedůvěra je dána zkušenostmi z dřívějších nepovedených reorganizací, slibované zjednodušení řízení by však odboráři samozřejmě uvítali.

Personální záležitosti přišly na PV osvětlit Ing. Monika Horáková, ředitelka odboru 10 GR ČD, a pracovnice tohoto odboru, Ing. Lucie Bauerová a Ing. Julie Bartoňová. Poslední jmenovaná informovala o tom, že díky příznivé se vyvíjející situaci ohledně koronaviru bylo možno začít vysílat zaměstnance na KOP, Ing. Horáková informovala o testování a očkovaní zaměstnanců, k 1. 3. 2021 skupina ČD provedla 150 tisíc testů.

Po odchodu hostů pokračoval řádný program jednání. Zazněly informace o snaze zefektivnit systém přezkušování nových zaměstnanců, informace o jednání Výboru DKV, či o záměru přestavby hotelového domu Ostrý na apartmány.

Předseda PV Vladislav Vokoun připomněl, že od nového grafikonu 11. 12. 2021 bude nutno „přestavět“ některé turnusy zaměstnanců mobilního personálu tak, aby odpovídaly novelizovanému nařízení vlády (nyní ve schvalovacím procesu), požadující pro mobilní personál minimálně sedmihodinový odpočinek mezi směny (z toho 6 h na lůžku) a vysvětlil, že změna bude přinejmenším nějakou dobu znamenat poměrně značný problém se sestavou části směn. „Jedním z řešení je projednání změn v jízdním řádu s objednateli tak, aby v obrátových stanicích bylo možno dodržet předepsané časy odpočinku,“ dodal Vladislav Vokoun.

■ Při zachování všech vládních opatření, ale zato konečně tváří v tvář, se ve čtvrtek 13. 5. v Domě Bohemika v Praze, v sídle OSŽ, sešla členové **Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo**. V úvodu předseda PV Radek Nekola informoval o jednání k důchodové reformě a o snaze odborů zvýšit daňovou úlevu pro příspěvek na předúchod. „Budeme usilovat o větší příspěvek od zaměstnavatele u rizikových povolání,“ dodal.

„Informaci o změnách počtu dozorců, dispečerů a komandujících na PP“, kterou předložil zaměstnavatel, se věnujeme v samostatném článku na této straně.



Rozloučit se a zároveň představit přišli na jednání PV OSŽ ČD Cargo (13. 5. 2021) končil personální ředitel Ing. Mojmír Bakalář a nová (od 1. 6. 2021) personální ředitelka Mgr. Aneta Miklášová. Mojmír Bakalář se rozloučil slovy: „Děkuji za ty roky spolupráce, chtěl bych popřát, aby vám Cargo dělalo radost.“

Mgr. Pavla Kreischová dále informovala o testování na covid, o Sociálním fondu (VJ mají stále k dispozici zůstatky roku 2019 plus přídel roku 2020), i o KOP – vloni se nepodařilo zrealizovat 524 poukazů, a to částečně v prvním a částečně ve druhém pololetí. „V letošním roce tak vystavíme celkem 1381 poukazů. Zaměstnavatel začíná vysílat zaměstnance na KOP od 24. 5., včetně těch, kteří neuskutečnili KOP vloni, ti mají přednost, a zatím pouze v ČR,“ uvedla.

Závěr patřil Organizačním záležitostem (prezentaci Reportingu zaměstnanců ČD Cargo od společnosti Data Brothers), a bodu různé, v němž tajemnice PV Bc. Marta Urbancová vyzvala přítomné členy PV, aby co nejdříve, maximálně do 30. 6., proběhly volby do ZO i Výboru a volby delegátů na podzimní konferenci. -red-



Pohled, člověče, jaká je to kráska! Důležitou až zásadní informaci pro cestující vystupující na zastávce Pohled (230), kteří chtějí ze zastávky pokračovat po červené turistické cestě směrem na Světlu nad Sázavou, nebo po žluté na Lipnici, nebo po cyklotrase 4155 směrem na Humpolec, je, že v době od 10. 5. 2021 do konce května je lávka v Dobře nad Sázavou přes řeku Sázavu uzavřena. Na snímku Michaela Mareše R 981 Vysočina v neděli 9. 5. 2021 projíždí zastávkou Pohled.

## PV OSŽ ČD Cargo s předloženým materiálem „Informace o změnách počtů dozorců, dispečerů a komandujících na PP“ nesouhlasí!

Hlavním tématem jednání Podnikového výboru (PV) OSŽ ve čtvrtek 13. 5. 2021 byla „Informace o změnách počtů dozorců, dispečerů a komandujících na PP“, kterou předložil zaměstnavatel k projednání. Předseda PV Radek Nekola ale konstatoval, že je předloženým materiálem zklamán. Samotné vyhodnocení totiž probíhalo v lednu a v únoru, kdy je tradičně nižší poptávka, navíc v době covidové, kdy se teprve rozbíhala ekonomika. „**Provádět po dvou měsících šetření optimalizaci, je z obecného pohledu nepřijatelné. Předložený materiál je pro mě osobně velkým hazardem. Hrozí, že s vaničkou vylije i dítě. V tuto chvíli za sebe mohu říct pouze to, že takovýto materiál musíme odmítnout. Z mého pohledu je to za hranou, budeme muset požádat o revizi časového snímku náplně práce u komandujících,**“ prohlásil.

V následné diskusi například zaznělo, že v PP České Budějovice zůstala na celé PP jedna jediná komandující: „**Když se jí něco stane, tak je konec,**“ řekl Petr Kubička a naštvaně dodal: „Nikdo jiný to neumí a navíc 80 % vlaků jezdí ad hoc.“

**Sice dostaneme na začátku měsíce grafikon, ale už první den neplatí. Jestli chcete zaměstnance ždímat, tak v tom pokračujte!**

Podobné názory zazněly i od zástupců dalších PP/PJ napříč republikou, například v PP Nymburk, pracoviště Kolín: „**Vypustíme si rybník, přestože víme, že tam začnou Přistavy nakládat. Tohle je spirála smrti, vlaky budou jezdit, ale už to nebude Cargo. To je řízená devalvace firmy,**“ připojila se Linda Lišková. A Bořivoj Jiránek, jako zástupce jednoho z největších seřadovacích nádraží u nás (Nymburk), konstatoval, že oslabení sobot a nedělí působí problémy: „**Nejezdí osobní vlaky, tak také nejedeme, a v pondělí ráno se neví, kam dřív skočit, to jen kvůli příplatkům za víkend?**“ Radek Nekola v této souvislosti připomenul, že společnost ČD Cargo neustále stárne: „**To bude number one úkol nové ředitelky s tím něco udělat, protože skoro 60 % zaměstnanců společnosti je ve věkové struktuře 50 až 69 let, a to je potřeba změnit, protože my si tady můžeme plánovat optimalizaci počtu lidí na pracovištích a nakonec tam nebudeme mít ko-**

ho dávat,“ dodal s odkazem i na poslední smrtelný úraz posunovače: „**Z informací vyplývá, že čím je člověk starší, tím jsou jeho reakce omezenější. To bude i úkol, který vznesu na dozorčí radě.**“

Po odchodu zástupců zaměstnavatele (kromě končího personálního ředitele Ing. Mojmíra Bakaláře a od 1. 6. 2021 nastupující personální ředitelky Mgr. Anety Miklášové to byli Mgr. Pavla Kreischová a Ing. Josef Kreische z oddělení sociálního a mzdového) se členové PV OSŽ ČD Cargo vrátili k projednání materiálu ke změnám počtů dozorců, dispečerů a komandujících a přijali usnesení, v němž se konstatuje, že: **předložený materiál „Informace o změnách počtů dozorců, dispečerů a komandujících na PP“, č.j. 291–2021–021 byl projednán s NESOUHLASNÝM STANOVISKEM.** Požadujeme sledování výkonů v delším časovém úseku, přehodnocení rozsahu pracovních náplní daných pracovišť a vytvoření aktuálního časového snímku na těchto pracovištích.“

Michael Mareš

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „Za nejdůležitější považují hájení zájmů Českých drah především a prioritně v oblasti bezpečnosti.“

Hovoříme s ANTONÍNEM LEITGEBEM, tajemníkem Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách

Představenstvo OSŽ schválilo na svém jednání dne 7. dubna vaši účast jako zástupce **odborů v Radě hospodářské a sociální dohody (RHSD) Jihomoravského kraje. Jako člen Dozorčí rady ČD a tajemník PV OSŽ při ČD máte bohaté zkušenosti s děním na Českých drahách – co tedy v současné době považujete za nejdůležitější při hájení zájmů podniku v této krajské tripartitě?**

Funkci zástupce OSŽ v této krajské tripartitě jsem zastával již v době, kdy jsem působil jako krajský tajemník OSŽ v Brně. Po mém přechodu do Prahy tuto práci vykonával tehdejší předseda ZV OSŽ Brno hl. n. Jiří Bláha, později pak Petr Příkazský (tč. zaměstnán u Správy železnic). Já se teď po patnácti letech na tuto funkci vlastně vracím a to nejen jako zástupce OSŽ, ale také jako reprezentant Asociace samostatných odborů (ASO). Za nejdůležitější považuji hájení zájmů Českých drah především a prioritně v oblasti bezpečnosti. Právě bezpečnost se teď ocitá trochu na rozcestí. V současné době jsme například svědky toho, jak krajský úřad v Brně uvažuje o možnostech redukce vlakových čet a jejich nahrazení krajskými kontroly. To by však byl právě z hlediska bezpečnosti dosti nebezpečný krok a ve svém důsledku by mohl oslabit i důvěru lidí v České dráhy a tím podlomit jejich rozvoj.

**Můžete to blíže vysvětlit?**

Samozřejmě. Vlakové čtyry nejsou na vlaku jen proto, aby kontrolovaly jízdní doklady. Jejich prá-

ce je daleko rozmanitější a odpovědnější. Od podávání informací cestujícím, až po oblast bezpečnosti, kdy jsou připraveni a školeni na zvládnání mimořádných situací, které se při jízdě vlaků mohou vyskytnout. Na tuto úlohu vlakových čet ostatně pamatuje i zákon, sice několik desetiletí starý, nicméně nezrušený. Podle tohoto zákona musí být v každé vlakové soupravě zaměstnanec dopravce (osoba pověřená), která je schopna poskytnout bezodkladnou pomoc při mimořádné situaci, zabránit panice a uklidnit cestující. A právě tento úkol plní vlakové čtyry. Na to se v dnešní době, kdy se skloňují úspory na každém kroku, prakticky zapomíná. Na vlaku je sice strojvedoucí, ale ten má v případě mimořádné události svých povinností víc než dost. Považuji proto za svoji povinnost zabránit snižování bezpečnosti v tomto ohledu.

**Bude na tuto vaši snahu v krajské tripartitě dostatečný prostor?**

Je pravda, že v současné době převládají v krajské tripartitě spíše otázky zaměstnanosti, sociálních podpor, problémy školství, či sociálního smíru a doprava zůstává jakousi popelkou. A to bych rád změnil. Nepůjde to asi hned a snadno, navíc tripartita je spíše orgán poradní, ale je potřeba na tyto věci upozorňovat a dokázat přesvědčivě argumentovat. Tripartita má za úkol, jak je patrné již z jejího názvu (Rada hospodářské a sociální dohody), usilovat o hospodářský a sociální rozvoj. Podle mého názoru však bezpeč-



nost se sociálním i hospodářským rozvojem úzce souvisí, vše je úzce propojeno, jen se na to občas zapomíná. Bez bezpečnosti rozvoj nemůže nastat; pokud se cestující nebude cítit bezpečně, tak vlakem nepojede a dopravci tak vznikne ztráta. V dnešní době se otázka bezpečnosti skloňuje prakticky v celé Evropě a klade se na ni velký důraz. Kupříkladu v Dánsku, Finsku, či Švédsku platí zákon, že vlak bez doprovodu nesmí vyrazit na trať. Proč podobný zákon nefunguje i u nás, kde je vlaková doprava daleko více rozšířená?

**Z titulu své funkce v OSŽ se setkáváte s kolegy ze zahraničních železnic, například Slovenska či Rakouska. Jaké zkušenosti máte z těchto setkání? (Pokračování na str. 2)**



Motorový vůz M 290.002 (Slovenská strela) z roku 1936 se po rekonstrukci vrátil na koleji. Snímek Petra Tyllára je z technicko-bezpečnostní zkoušky vozu M 290.002, která úspěšně proběhla ve čtvrtek 6. 5. 2021 na trati Pterov - Olomouc - Zábřeh na Moravě a zpět.



# „Za nejdůležitější považují hájení zájmů Českých drah především a prioritně v oblasti bezpečnosti.“

(Pokračování ze str. 1.)

Jen těžko vysvětlují kolegům například z Rakouska, proč se náš stát, který vlastní 100 % akcií Českých drah, chová ke svému podnikovi často až macešsky. V poslední době je to například otázka náhrad za škody způsobené epidemií Covidu. Jiné evropské železnice dostaly velké státní subvence za škody, způsobené touto epidemií a vládními opatřeními. V naší republice vznikla ČD čtyřmiliardová ztráta, na její kompenzaci však České dráhy stále jen čekají. A podobně je tomu i ve zmiňované otázce bezpečnosti vlakové dopravy. Je to ostatně celoevropská záležitost, takže tyto požadavky nejsou nijak přehnané.

**Bezpečnost na železnici ovšem není jen záležitost Českých drah. V kterých dalších oblastech vidíte v tomto směru rezervy?**

V současné době se hodně hovoří o začátku výstavby vysokorychlostních tratí na našem území. Domnívám se, že to není dobrá investice, tyto prostředky by bylo lépe využít při rekonstrukci dosavadní železniční sítě – například stavbou železničních nadjezdů, což by k bezpečnosti ne-

sporně výrazně přispělo. S tím souvisí modernizace přejezdů a další opravy infrastruktury. V úvahu přichází rovněž narovnění některých oboukóvkových tratí, což by přispělo ke zvýšení rychlosti vlaků. Ale to již jsou otázky, které vyžadují řešení na vyšší úrovni, než je krajská tripartita. Nicméně je určité dobře na to upozornovat při každé příležitosti. Vítám proto příležitost působit v krajské tripartitě na Brněnsku, jsem odhodlán bojovat za železnici jako celek a to nejen v krajské tripartitě, ale i prostřednictvím médií.

**Jak byste tedy shrnul vaše představy o působení v Radě Jihomoravského kraje?**

Budu se ze všech sil snažit, aby železnice a České dráhy zůstaly i nadále v povědomí lidí jako důležitý, spolehlivý a bezpečný podnik. Pak jistě nebude nouze o zákazníky a firma bude prosperovat a hospodářsky se rozvíjet. A pokud prosperuje firma, jsou spokojeni i její zaměstnanci. A to je také jeden z hlavních cílů odborů, potažmo OSŽ.

Děkují za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

## Město Děčín preferuje cyklostezku na tělese Kozí dráhy

V květnovém vydání děčínského Zpravodaje se na první straně věnuje primátor města Jiří Anděl tzv. Kozí dráze, resp. stanovisku města k této železniční trati (č. 132 Děčín – Oldřichov u Duchcova). V úvodu konstatuje, že v posledních týdnech se opět začalo hodně mluvit o využití Kozí dráhy, přičemž především na sociálních sítích se objevila řada nepravd. Lidé se rozdělili na dva tábory, z nichž jeden tábor preferuje obnovu železnice, druhý pak (většinou vedení města) vznik cyklostezky. „Je třeba si uvědomit, že se město Děčín nikdy nehrnou do pozice provozovatele vlakové dopravy, není ani majitelem této železniční trati. Po ukončení pravidelné přepravy v roce 2007 naše město objednávalo turistické a příležitostné jízdy na této trati a to až do roku 2015, kdy byla trať prohlášena za neúspěšnou provozu.“ píše primátor. Jak dále podotýká, město nezavinilo ani neprovozuschopnost, neboť na údržbu a opravy nemá naproti žádný vliv, a nezávislo ani zastavení provozu.

Podle informací, které primátor získal, přestal Ústecký kraj objednávat dopravní obsluhu na této trati proto, že objednával obsluhu všech

obcí podél trati autobusy a souběh dotovaných autobusů s dotovanou tratí není přípustný. „Lidem navíc lépe vyhovovala a vyhovuje doprava autobusy, nemusí se dostávat na vlakové zastávky daleko za vsi či městem“, konstatuje děčínský primátor Jiří Anděl. Podle dalších slov primátora od roku 2015 neprojel po trati žádný vlak a trať a její příslušenství a okolí je ve stavu, v jakém je. Z tohoto stavu již lze dostat pouze vynaložením mnoha desítek milionů korun, přičemž se nabízí otázka, zda je tato investice rentabilní. „Odpověď na to musí ale vlastník a investitor trati – Správa železnic, případně potenciální kupující této trati, pokud by se našel, ale nikoliv města a obce,“ připomíná primátor. Jak dále dodává, obcí se kraj pouze zeptal na názor, zda v jejich rozvojových plánech shledávají trať jako důležitou, případně jak by si představovali její budoucí využití. „Zastupitelé v Děčíně odpověděli demokratickou většinou, že mají za to, že většim turistickým a rozvojovým přínosem pro město by byla cyklostezka na tělese trati. Zdůrazňují, že jsme nehlasovali o zrušení železnice, ani o opravách trati, ani o objednávání vlakové dopravy.“ říká primátor Děčína.

V závěru dodává, že město nebude trať ani opravovat, ani z ní sundávat koleje, město nebude tu trať ani kupovat a ani na ni budovat cyklostezku. „Sám na toto téma povedu také další jednání jak se Správou železnic, tak s Ústeckým krajem,“ uzavírá svůj článek na první straně děčínského zpravodaje děčínský primátor Jiří Anděl.

Miroslav Čáslavský



Ilustrační snímek Tomáše Martínka je z km 33,0 u Proboštova v úseku Telnice - Oldřichov u Duchcova.

## PŘEDSTAVUJEME

### Zdeněk Dvořáček: „Obyvatelé Třebíče můžou být na své nádraží hrdí.“

Třebíč je město dobrých přátel, několika českých unikátů, jedinečné české whisky a také rodiště několika významných osobností, to jsou slova, která jsem si vypůjčil z Výtelných novin Region Třebíčsko. V Třebíči naleznete památky zapsané na prestižním seznamu UNESCO: areál bývalého benediktinského kláštera s bazilikou svatého Prokopa, židovskou čtvrť, včetně Zadní synagogy z roku 1669, a židovský hřbitov. Památky propojuje naučná stezka Po stopách opatů a rabinů, která odhaluje příběhy ze života obou náboženských komunit, které zde po staletí žily v těsném sousedství. „Za návštěvu stojí větrný mlýn, jediný v ČR, který využíval energii větru na drčení kůry. Rozdrcenou kůru (třísko) používaly kdysi kožešnické dílny na vycínění kůží. Zchátralou stavbu město Třebíč v loňském roce zrekonstruovalo a mlýn se stal novou dominantou Třebíče. Stejně tak rekonstrukcí prošlo i trebičské nádraží,“ říká Zdeněk Dvořáček, výpravčí, místní patriot, a hlavně dlouholetý člen a funkcionář OSŽ. „Nádraží má být vstupní branou do města, v našem případě do města zapsaného na seznamu UNESCO, a my jsme se teď stali skutečnou vstupní branou. Už sem zase po otevření okruhu jezdí spousta lidí vlakem. Cestovní ruch se pomalu ale jistě oživuje, hlavně o sobotách a nedělích. Obyvatelé města Třebíče můžou být na své nádraží hrdí.“ Zdeněk Dvořáček slouží v Třebíči už 25 let. „V současnosti jsem v Třebíči nejdéle sloužícím výpravčí, i jako střídač! Letos v únoru tomu bylo deset let, co sloužím pouze v Třebíči a můžu říci, že se během posledních let tady změnilo úplně všechno. Byla zde stavěda (zbourána 1999 a 2003), vlečky (vlečka Borovina – provoz definitivně ukončen 30. 6. 2011; vlečka První brněnská – zrušena 15. 8. 2005), reléovka, teď už čtyři roky tady máme JOPKU,“ říká s tím, že ke změně zabezpečovacího zařízení došlo při revitalizaci trate v letech 2016/2017, kdy v Třebíči vzniklo kompletně nové kolejíště s podchodem a novými nástupišti.



Od 27. 4. 2021 je Zdeněk Dvořáček i (staro)novým funkcionářem závodního výboru OSŽ Vysočina. Pro „své“ členy z Třebíče i ZO OSŽ Vysočina pořádá každý rok řadu akcí a soutěží, například Zkoušky nervů – Člověče nezlob se, turnaje v tenisu a bowlingu, kuželky, různé akce ke Dni matek/MDŽ či Den železnice. Zdeněk Dvořáček je také nadšeným cestovatelem. „Zrovna dneska ráno jsem se byl rychle zaregistrovat, abych byl co nejdříve naokováný a mohl létat po světě,“ říká s úsměvem. Cestování jej baví, s bývalým předseodem ZO OSŽ Vysočina Josefem Holcem už procestovali kus světa, navštívili například Filipíny, Dubaj, Transsibijskou magistrálu, Rhodos či Maroko. „Na červen už máme letenku na Kypr,“ dodává závěrem.

Michael Mareš



Nádraží v Třebíči se po rekonstrukci stalo důstojnou vstupní branou do města. Město je známé především svým Židovským městem.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Třebíč

Několikaměsíční kompletní rekonstrukce výpravní budovy železniční stanice Třebíč se blíží ke svému závěru. Stavební práce za 27,56 milionů korun začaly vloni v lednu a v současné době jsou již téměř dokončeny. „Probíhají pouze drobné dokončující práce, například na fasádě. Zavedení zkušebního provozu je naplánováno na polovinu června 2021,“ potvrdila Nela Fribová, tisková mluvčí Správy železnic.

Nově zrekonstruovaná budova trebičského nádraží slouží cestujícím od letošního 1. února, kdy byla otevřena část čekárny, ale například dámské a pánské toalety byly ještě v době naší návštěvy na konci dubna mimo provoz. „Toalety pro cestující budou zprovozněny během května, zatím je tu zřízeno náhradní WC,“ dodala Nela Fribová. S výjimkou dopravní kanceláře nezůstal obrazně řečeno, kámen na kameni; vše se přesunulo tak, aby to vyhovovalo cestujícím, kteří to teď mají blíž jak na MHD, tak i k autobusům a vlakům. „Změny pro cestující jsou určité k lepšímu,“ říká výpravčí Zdeněk Dvořáček. Poslední velkou rekonstrukcí prošla budova v roce 1995, tehdy ještě v první patře sídlila přednostna, náměstí, vozová služba či administrativní, později pak městské informační centrum a Zásilkovna.

V průběhu rekonstrukce ale město dalo z prostoru výpověď, a tak zde mohlo konečně vzniknout Středisko vlakových a lokomotivních čtí (SVČ/SLČ). „Původně měly být odpočinkové místnosti až ve druhém patře, ale díky tomu, že se v prvním patře uvolnily prostory, posunulo se to do prvního patra,“ říká Pavla Packová, předsedkyně ZO OSŽ Vysočina, a dodává: „O vznik SVČ (šatny, denní místnost, toalety) jsme usilovali už léta, ale až se změnou grafikonu (od GVD 2020/2021 je nově řada osobních vlakových končících/vychozích v Třebíči) díky probíhající rekonstrukci budovy se to povedlo. Nakonec se to hodilo i za zaměstnavatele, který díky tomu ušetří na režijních jízdných a za noclehy, protože se udělá turnus šitý na míru trebičským vlakovým čel-

tám, které mají sice i nějaké nástupy jinde, ale jinak spí doma. A co vím, tak si to čety chválí.“ A polepšili si i výpravčí: „Přejdeme přes šatnu přímo na toalety,“ pochvaluje si výpravčí Zdeněk Dvořáček.

Budova nádraží byla předělaná z gruntu: od rozvodů (elektřina, voda a topení), přes odpady až po okna, schodiště a střechu. „Prostě vše. Místnosti byly posunuty na jiné místo s výjimkou dopravní kanceláře,“ říká dále Zdeněk Dvořáček s tím, že například osobní pokladny byly přesunuty až k podchodu. Jedinou vadou na kráse jsou toalety nové, ale musí přes troje dveře, a hlavně přes vestibul. „A to mě vadí. To byla chyba tak trochu, přiznám se, i na moji straně, že jsem to při výměně přednostů nepohlížela. Měli jsme nové přednostu, který k tomu přišel jako slepý k houslím. Projekt už byl hotový a schválený a nikdo s tím už nechtěl hybat,“ lituje Pavla Packová. „Myslím si, že to šlo udelat jinak, ale stalo se. To, co se u výpravních povedlo, se tady prostě nepovedlo.“

Ale ani výpravčí to neměli zadarmo. Od přestavby kolejíště (2016/2017) měli v dopravní kanceláři za zády hluchou vzduchotechniku. „Celé čtyři roky, Výbor co Výbor, jsem tlačil na přednostu, ať s tím něco udělají, ale až teď se to podařilo,“ konstatuje Zdeněk Dvořáček s tím, že hluchí ventilátory byly nyní přemístěny do vedlejší místnosti. Výpravčí mají konečně i nové WC a sprchu. „Při přestavbě jsme ale museli chodit do vedlejší budovy (SSZT),“ říká Zdeněk Dvořáček a dodává, že práce trávající déle než rok, daly zabrat jak cestujícím, tak hlavně zaměstnancům (problém s prachem a hlukem, z bezpečnostních důvodů musely být dokonce i některé vlaky odklány od výpravní budovy). „Ale stály za to!“

Závěrem připomeneme, že budova nádraží byla postavena a zkolaudována 18. 5. 1886 a hned na to přijel 3. 6. 1886 do Třebíče první vlak, letos v červnu tomu bude 135 let! Michael Mareš



Nově zrekonstruovaná budova trebičského nádraží slouží cestujícím od letošního 1. února, kdy byla otevřena část čekárny.

## ZE SVĚTA

### Deutsche Bahn začala odmítat roušek zakazovat použití vlaků

Jak uvedla mluvčí DB novinám „Welt am Sonntag“, Deutsche Bahn (DB) zakázala několika desítkám odpiračům nošení roušek či respirátorů používat vlaky DB. Na konci loňského roku DB oznámila, že takové opatření vydá, pokud budou cestující opakovaně nalezeni ve vlacích bez zakrytí dýchacích cest. Podle zprávy platí takto uložené zákazy použití vlakové dopravy pouze na dobu šesti měsíců, což znamená, že ti, kdo odmítají nosit roušku apod., nesmějí během této doby cestovat vlakem ani v regionální, ani v dálkové dopravě, nebo vstupovat do železničních stanic.

Je pravda, že takové vyloučení z přepravy je obtížné kontrolovat. Pokud však budou takoví cestující přistiženi, železnice je může obvinít z maření zákazu vstupu. Podle zprávy „Welt am Sonntag“ byly zákazy použití vlakové dopravy zvláště drastických případech porušení požadavků na zakrytí dýchacích cest. Patří k nim někteří popírači pandemie COVID, kteří se v prosinci 2020 natáčeli v regionální expresu poblíž Drážďan, kde bez zakrytí dýchacích cest obtěžovali ostatní cestující. Poté video zveřejnili na internetu – což je dostatečný důkaz, aby je železnice mohla vyloučit z přepravy.

Z Focus online, 11. 4. 2021, zpracoval –sh–

### Z Enschede do Amsterdamu rychlostí 200 km/h?

Nizozemské železnice plánují na některých tratích nasadit nové vysokorychlostní vlaky. Ale celá věc ještě chvíli potrvá. Z Ahausu na nákupy do nizozemského Amsterdamu nebo na letiště Schiphol to v současnosti trvá v nejlepším případě 3 hodiny, v nejhorším téměř 4. Každá cesta na trasu dlouhé 148 km zahrnuje také 2 až 3 přestupy. To by se mělo brzy změnit. Nizozemská železniční společnost (NS) se však potýká s obtížemi, protože se zpochybňuje dodávka nových Intercity vlaků (ICNG). Zpočátku bylo plánováno rychlejší vlakové spojení z Bredy a Rotterdamu přes Amsterdam na sever a na východ od Nizozemska. Nové spojení mělo zahájit provoz v roce 2023, ale kvůli koroně došlo k odložení o 1 rok až na rok 2024. I vlaky ICNG, které vyrábí francouzský výrobce Alstom, jsou koronakrizí opožděny. Zpočátku provozu budou mít maximální rychlost 160 km/h. Jakmile budou provozovány na všech tratích a projdou všemi testy, měla by být rychlost zvýšena až na 200 km/h. Od roku 2022 budou nové vlaky ICNG jezdit mezi Amsterdamem, Rotterdamem a Bredou a poté mezi Haagem a Eindhovenem. S novým jízdním řádem od roku 2022 chtějí NS provozovat také 6 vlakových denně mezi Schipholem a Rotterdamem, mezi Nijmegenem a Schipholem a mezi Dordrechtem a Rotterdamem.

## VŠIMLI JSME SI

● **VELMI SILNÁ BOUŘKA** zasáhla ve středu 12. 5. 2021 večer Jeseníky, Bohumín i Opavsko, za půl hodiny spadlo 40 mm srážek, padaly i kroupy. K lokální povodni došlo například v Šilheřovicích, kde voda na silnici, zahrady a do rodinných domů naplavila tuny bahna. Bouřky doprovázené přívalem deštěm přerušily provoz v noci ze čtvrtka (13. 5.) na pátek (14. 5.) na železniční trati mezi Opavou a Hradcem nad Moravíci. V době naší uzávěrky (17. 5.) České dráhy žádné komplikace v provozu na síti Správy železnic nevidovaly. „Zvýšená hladina vodních toků dle našich informací komplikuje dopravu například v Polsku,“ dodal Robert Pagan, tiskový mluvčí Českých drah.



● **NA NÁSTUPIŠTÍCH** v žst. Lovosice dosluhují staré legendární pouliční lampy Elektrosvit „sadvokny“ (na snímku Tomáše Martínka ze dne 28. 4. 2021), které zde po dlouho plánované rekonstrukci nástupiště (jejich dosavadní délka bude zkrácena) budou jistě nahrazeny novými sklopnými lampami Abatec s LED svítidly, jež jsou úspornější na elektrickou energii a méně náročné na údržbu. V souvislosti s touto investiční akcí tu bude rekonstruován podchod, jenž bude prodloužen pod celým kolejíštěm do ulice Máchova a na jednotlivá nástupiště vznikne bezbariérový přístup prostřednictvím výtahů.



● **DNE 5. KVĚTNA 2021** bylo možno spatřit „úkaz“, který asi není k vidění každý den. Na některých vlacích společnosti RegioJet se objevila lokomotiva řady 150 společnosti České dráhy. Že by začáteční spolupráce? Na snímku Stanislava Hájka, pořízeném v České Třebě, se jedná o vlak RJ 1007 z Prahy do Ostravy.



● **PO DELŠÍ ZIMNÍ PŘESTÁVCE**, vyvolané koronavirou pandemií, se v sobotu 1. května 2021 znovu otevřely půjčovny kol CD Bike. V letošní turistické sezóně bude tato oblíbená služba fungovat už v celkem 70 železničních stanicích. K letošním novinkám patří otevření nové půjčovny v Jeseníku a po rozsáhlé rekonstrukci budovy znovuotevření pobočky v Třebíči (na snímku). Mezi novinky pak možnost zapůjčení kol ve stanicích Ústí nad Orlicí město a Jihlava (půjčovny zde už dříve byly, ale pouze na objednaný předem a kola se tam navážela z jiné půjčovny). „Od letošního roku jsou kola v těchto stanicích stabilně k dispozici a zákazník tak může přijít kdykoliv, přesto doporučujeme kola rezervovat předem,“ uvedla mluvčí ČD Gabriela Novotná s tím, že v nabídce na Vysočině bylo zatím elektrické nebudou: „Nákup Elektrokol do Jihlavy a Třebíče máme v plánu, ale bohužel s pandemií jsme veškeré nákupy odložili.“



Obzor č. 21 – 27. 5. 1996

Článek z první strany s titulkem „**České dráhy nabízejí o 4,5 % méně spojů**“ přináší informace z tiskové konference k červnové změně jízdního řádu. Došlo ke zrušení 157 spojů po celé trase plus dalších 60 spojů, které se ruší v souvislosti s celkovými změnami koncepce dopravy v některých regionech. Kromě redukce počtu spojů došlo i ke snížení periodicity (např. vlak vypravovaný denně nově jezdí jen 3x týdně) či ke zkrácení jízdy některých vlaků. Na tiskovce byly představeny dvě novinky: samoobslužný způsob odbavování cestujících (od 1. 4. 1996 probíhal na pěti tratích, do konce roku měl podle slov ředitele DOP Ing. Vladimíra Sosny být rozšířen na 36 tratí). Druhou novinkou bylo vracení příplatků IC či EC vlaků v případě zpoždění delšího než 59 minut či v případě zaražení nestandardních vozů.

Obsáhla reportáž s názvem „**Obrnické pohřebiště**“ rozebírá problematiku rozkrádání vozů, jimiž byly odstavné koleje této žst. přepřelny. Docházelo zde i k rozebírání kolejnic. Podle slov místních železničářů šlo o velký problém, neboť nebylo v jejich silách ani ve spolupráci s policií prostor ohlídat. Zákaz vykupování materiálu drážního původu ve sběrnách surovin se prosadit nepodařilo.

Obzor č. 22 – 3. 6. 1996

Na první straně najdeme informaci z vystoupení generálního ředitele ČD Ing. Rudolfa Mládky na Představenstvu OSŽ ze 28. 5. 1996.

Generální ředitel hovořil především o finanční situaci Českých drah, která se projevovává velkým schodkem především v divizi dopravní cesty. Potřebné finanční prostředky hodlal Ing. Mládek získat příjmem z prodeje tzv. zbytečného majetku, částečně z neželezničního podnikání a částečně ze státního úvěru. Při neexistenci koncepce železnice se podle Ing. Mládky stále u ČD řeší jen dílčí záležitosti. Uvedl, že vize ČD musí být formulována jako společný krok zaměstnanců, vedení Českých drah a ministerstva dopravy. „**Vnucuje se otázka, proč se Ing. Mládek chce hledáním koncepčního řešení ČD zabývat až nyní, devět měsíců od svého nástupu do funkce,**“ ptá se Obzor.

Článek věnující se centralizaci řízení železničních stanic byl připraven ve spolupráci s dozorcím stanic žst. Praha–Braník, jeho tehdejší zkušenosti však šlo zevšeobecňovat. Proces rozdělení stanic a jejich opětovné sloučení spolu s rušením předností malých stanic podle Petra Pavlíka narušilo zajišťování komplexní činnosti v oblasti poskytování služeb zákazníkům v osobní a nákladní přepravě. „**Bylo to zcela logické rozhodnutí, protože řízení musí zásadně vycházet z jednoho místa, stejně jako odpovědnost,**“ uvádí se v článku mimo jiné.

Součástí Obzoru byly Železničářské toulky, které kromě několika reportáží ze zahraničí přinesly informace o placení příplatků při cestování s průkazem FIP a rozsah jízdních výhod. —S—

**Nebudme lhotejší k pracovním úrazům svých kolegů**

Na 28. dubna připadá Světový den bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a Mezinárodní vzpomínkový den za oběti pracovních úrazů a nemocí z povolání. V tento den bychom si měli vzpomenout na ty, kteří šli do práce a již se nikdy ke svým rodinám nevrátili. Bohužel musím ze svých bohatých zkušeností konstatovat, že se problematice pracovních úrazů, zejména příčinám jejich vzniku, vlastnímu šetření a také procesu jejich odškodňování některé odborové organizace nevěnují dostatečně a odpovídajícím způsobem. Když už se pracovní úraz stane, měla by se odborová organizace ujmout postiženého zaměstnance, případně jeho pozůstalých, dbát na to, aby byl jeho pracovní úraz ze strany zaměstnavatele skutečně správně vyšetřen a spravedlivě odškodněn.

V praxi se však bohužel často setkáváme s tím, že dotyčná odborová organizace, jejíž je nebo byl postižený členem, se této záležitosti vůbec nevěnuje, nebo jen velice povrchně. A to už nemluví o tom, že pokud jde o zaměstnance, který není členem odboru, měla by jej zastupovat největší odborová organizace u zaměstnavatele. Naše platné právní předpisy počítají s tím, že zaměstnavatel musí každý pracovní úraz vyšetřit za účasti odborové organizace, proto platí povinnost zaměstnavatele bezodkladného informování odborové organizace o tom, že se pracovní úraz stal.

Jak je to u vás? Některé odborové organizace namítají, že se třeba o pracovním úrazu vůbec nedozví včas nebo vůbec. Zde je pak nutno připomenout, že podle § 105 odst. 1 zákoníku práce je zaměstnavatel mj. povinen objasnit jeho příčiny a okolnosti vzniku pracovního úrazu za účasti odborové organizace. Ustanovení § 4 odst. 1 písm. b) nařízení vlády č. 201/2010 Sb., dále stanoví, že zaměstnavatel musí ohlásit pracovní úraz odborové organizaci bezodkladně, takže každé další

případné výmluvy jsou zde nadbytečné. Připomeňme si, že člen odborové organizace platí členské příspěvky zejména proto, aby měl ze strany odborů zajištěnou ochranu svých práv.

Dále je potřeba v této souvislosti upozornit i na to, že došlo od 1. ledna letošního roku k podstatnému zvýšení jednorázového odškodnění v případě smrtelných pracovních úrazů (např. z částky 240 000 Kč až na dvacetinásobek průměrné mzdy). Na tomto místě je potřeba poukázat i na to, že pokud má odborová organizace důsledně hájit práva svých členů, musí tyto věci sama znát a případně vědět, na koho se obrátit pro kvalifikovanou pomoc (radu, konzultaci). Oddělení BOZP OSŽ vám v této problematice může být kdykoliv nápomocno. Další možnosti je i účastnit se školicích aktivit OSŽ, které jsou každoročně pořádané. Jen vyškolení zástupci zaměstnanců mohou být skutečnou oporou a zastoupením pro své členy při jednáních se zaměstnavatelem.

Ze zdrojů Státního úřadu inspekce práce vyplývá, že v loňském roce bylo v ČR zaznamenáno celkem 108 smrtelných pracovních úrazů, což představuje nárůst o 13 oproti roku 2019. Nejvíce smrtelných pracovních úrazů se stalo v důsledku špatné nebo nedostatečné odhadnuté rizika, téměř v 56 %. Další nejčastější příčinou bylo používání nebezpečných postupů nebo způsobů práce, včetně jednání bez oprávnění, proti zátku, při prolévání v ohroženém prostoru, a to téměř ve 12 %. Nejvíce „smrtáky“ utrpěli zaměstnanci v hlavním pracovním poměru, jednalo se o 86 úmrtí. Dále to byly osoby pracující jako OSVC (12), zaměstnanci zaměstnaní na základě dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr (9) a tzv. agenturní pracovníci (1).

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

PŘÁVNÍ PORADNA

**Práce přesčas a její roční limit**

Práce přesčas není v pracovním poměru nic neobvyklého, aby se z ní nestal jen tzv. strašák pro zaměstnance, kteří se kromě budování profesní kariéry chtějí věnovat i rodině nebo volnočasovým aktivitám, stanoví zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (dále rovněž „ZP“) samozřejmě pravidla (např. limit, nařizování, odměňování apod.) práce přesčas.

**Definice přesčasové práce**

Práci přesčas se podle ZP rozumí práce konaná zaměstnancem na příkaz zaměstnavatele nebo s jeho souhlasem nad stanovenou týdenní pracovní dobu (nebo mimo rámec rozvrhu pracovních směn). Práci přesčas je možné konat jen výjimečně. Zaměstnavatel ji může nařídít jen z vážných provozních důvodů, a to i na dobu nepřetržitě odpočinku mezi dvěma směny, například za podmínek uvedených v § 91 odst. 2 až 4 ZP i na dny pracovního klidu. Nařazená práce přesčas nesmí u zaměstnance činit více než osm hodin v jednotlivých týdnech a 150 hodin v kalendářním roce. Práci přesčas nad rozsah uvedený v předchozím odstavci může zaměstnavatel zadat jen na základě dohody se zaměstnancem.

U zaměstnanců s kratší pracovní dobou je práci přesčas práce přesahující stanovenou týdenní pracovní dobu, těmto zaměstnancům není možné práci přesčas nařídít. Práci přesčas není, napravovací-li zaměstnanec práci konanou nad stanovenou týdenní pracovní dobou pracovní volno, které mu zaměstnavatel poskytne na jeho žádost.

Za dobu práce přesčas přísluší zaměstnanci mzda, na kterou mu vzniklo za tuto dobu právo, a příplatek nejméně ve výši 25 % průměrného výdělku, pokud se zaměstnavatel se zaměstnancem nedohodil na poskytnutí náhradního volna v rozsahu práce konané přesčas místo příplatku.

Dosažená mzda a příplatek ani náhradní volno nepřislouží, je-li mzda sjednána již s přihlednutím k případné práci přesčas (to lze učinit zejména v pracovní smlouvě, nejvýše však rozsahu 150 hodin práce přesčas za kalendářní rok, u vedoucích zaměstnanců je hranice 416 hodin ročně).

**Limity pro práci přesčas**

Práci přesčas může zaměstnavatel nařídít jen

„z vážných provozních důvodů“, maximálně na osm hodin týdně a do limitu 150 hodin za rok. Do ročního limitu se nepočítají přesčasy, za které bylo poskytnuto náhradní volno.

Nad uvedený limit pak lze pracovat přesčas jen tehdy, když s tím zaměstnanec souhlasí. Ani v takovém případě to ale nesmí přesáhnout osm hodin týdně – tentokrát už se ale limit nepočítá pro každý týden zvlášť, ale jako průměr za určité období. To může činit nejvýše 26 týdnů po sobě jdoucích – pouze v kolektivní smlouvě lze toto období prodloužit na 52 týdnů. Za rok tedy nesmí přesčasová práce překročit 416 hodin. Ani do tohoto limitu se nepočítají přesčasy, za které bylo poskytnuto náhradní volno.

Speciální úpravu stanoví ZP pro zdravotnictví.

**Změny od roku 2012**

Odměnu za práci přesčas je od 1. 1. 2012 možné zahrnout do „běžné“ mzdy, zaměstnanec už za ni nemusí dostat speciální 25 % příplatek nebo náhradní volno. Možnost sjednávat mzdu už s ohledem na práci přesčas přinesla novela ZP. Podmínkou však je, že se na takovém řešení firma se zaměstnancem výslovně dohodla. Zákonem stanovená hodinová odměna ve výši nejméně 25 % mzdy (nebo náhradní volno) v takovém případě náleží běžným zaměstnancům až nad rámec limitu 150 hodin. Ten lze překročit jen s jejich souhlasem. U vedoucích pracovníků se pak dosavadní limit zvýšil. Mohou si dohodnout, že odměna za práci přesčas je zahrnuta do mzdy až do hranice 416 hodin ročně.

V letech 2007 až 2012 přitom platilo, že přesčasovou práci bylo možné zahrnout do „paušálu“ jen u vedoucích pracovníků; ostatním vždy náležel buď příplatek, nebo náhradní volno. Právní úprava se tak nyní vrátila ke stavu, který v ČR platil do konce roku 2006. Od roku 2019 se na těchto pravidlech nic nemění.

Zdroj: MPSV, zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Luděk Šebřle, analytik rozborář ESO OSŽ–ústředí  
JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ–ústředí

NÁZORY

**Nová mantra pro volební kampaň v ČR?**

Česká televize na svém programovém kanále ČT 24 zařadila na čtvrtek 6. 5. 2021 jednu z prvních předvolebních debat, kde jedním z témat byla doprava a z hlediska železnice pak výstavba vysokorychlostních tratí (VRT dále) v České republice. Musím přiznat, že jsem se těšil, co se k této problematice dozví nového a musím přiznat, že jsem se mnoho nového nedozvěděl. Do „oblasti“ znalců problematiky železniční dopravy a tím i VRT byli „určení“ zástupci ANO 2011, TOP 09 a STAN. Bohužel pouze zástupce ANO 2011 byl na jedné nebo dvou přípraven, když hned na začátek se to projevilo tím, že „jako vzorný záček se hlásil, a to i tak, když není na řadě, tak správnou odpověď ví“. Zástupkyně TOP 09 a STAN oznámily (asi se prokeřly), že se snažily předemtnou problematiku na debatu naučit od zástupce ANO 2011. Při vlastní debatě pak například jedna ze zástupkyň vydávala za svůj „přednost“, že pro dojíždění do zaměstnání používá veřejnou dopravu (vlak). A jak železničnické strany vnímají? Diváci (laici) se mohli dozvědět řadu všemožných věcí, které se netýkaly jen VRT, často i dezinformací, ale ten, kdo se o železniční dopravu trochu zajímá, musel být jako já zklaman. Protože se konečně v roce 2017 podařilo schválit jakousi koncepci výstavby VRT v ČR, tak mantrou politiků a tím asi i voleb 2021 bude z hlediska železnice výstavba VRT. Diváci se tak mohli, např. dozvědět, že výstavba začne v roce 2024 a již v roce 2028 se VRT budeme moci svést (odkud kam jsem z debaty nevyvozoval, nejspíše po VRT Praha–Brno, o níž se převážně mluvilo), že to napomůže i řešenímu bytové výstavby (z Jihlavy bude možno být za 45 min. v Praze), že VRT budou jen pro osobní přepravu (i když by, pokud mne znalosti neklamou, v noci měly být využívány i pro rychlé cargo). Mezi dezinformacemi se objevila i suma 160 mlrd. Kč, za níž by se VRT měly postavit (dle Správy železnic by částka měla být 600 – 700 mlrd. Kč). Samozřejmě se k tomu „motaly“ i koridory adt. Nebudu čtenáře dále zdržovat. Bylo to pro mne zklamání. Já osobně jsem došel k ujištění, že v oblasti železnice politické strany kromě zahájení výstavby VRT nic podstatného nového asi nepřipravují, nebo své „trumfy“ teprve vytáhnou. A to už samozřejmě pomímám, že otázka financí se ani moc nezmiňovala. Asi každý počítá, že to „Evropa“ za nás zaplatí...!?

Stanislav Hájek, Pardubice



Nz. Slaný předměstí s novou boudovou zastávkou typu antivandal, spolu se starou boudovou šly dolů i dva asi stoleté stromy. Stav 22. 4. Vlevo vlečka ZZN, ještě více vlevo zaniklé a stromy zarostlé torzo vlečky Slaný II.

**Slaný předměstí**

Další místo na síti Správy železnic (SŽ), kde můžeme spatřit boudovu a la betonový bunkr, je zastávka a nákladisté Slaný předměstí. V nz. Slaný předměstí odbočuje provozovaná vlečka Agro ZZN odbočující z koleje č. 2 výhybkou č. 2 v km 52,016 Pražsko–duchcovské dráhy. Betonové zastávky se patrně brzy stanou vlajkovou loď nově doby na síti české železnice, kdy se bude mnohy cestující ptát jako v jednom kultovním filmu O rodičích a dětech (2007), kde se Josef Somr ptal při pivní procházce městem syna: „V jakém jsem to městě?“

SŽ poslední dobou demoluje jednu boudovu za druhou, například byla zdemolována i typická lokální bouda zastávky Krouna na trati Svitavy – Žďárec u Skutče. Boření nezadržela ani pieta vůči tragicky zesnulým, kteří poblíž Krouny zahynuli při železniční nehodě 24. 6. 1995. Místo původní boudovy je opět instalován betonový typizovaný bunkr „antivandal.“ Místo krás české krajiny – betonové zdi kolem tratí, místo budov z doby „belle époque“ – betonové boudy.

Proti se občas staví obec, že chtějí tu čí onu boudovu zastávky či prázdného nádraží bezplatně převést na obec a za to by ji opravily a využily. To však Správa železnic jako dobrý hospodář zcela jistě nemůže, takže jdou boudovy k zemi

za státní peníze na účet vysoutěžených demoličních firem. Takže přistě, až pojedete a uvidíte někde tuto boudu, octiněte se pocitově někde na panelovém sídlišti v normalizační době cca 1969–1980 jako ve filmu z roku 1979 Panelstory od Věry Chytilové. Ona vlastně Správa železnic tímto také dělá normalizaci, normalizaci staveb. A nezachránit to asi nikdo, ono se rádo na různé věci zvyká a postupně odpor slábné a slábné.

Martin Kubík

**Propady traťové rychlosti ničí kolejnice**

Přiložená fotografie kolejnic z traťového úseku Méchenice – Čisovice (trať 210 Praha – Dobříš) názorně ukazuje, jak se může projevit propad rychlosti a následný pokus o opětovný rozjezd do stoupání i na stavu svršku. Kolejnice jsou již po pár letech od instalace takto „opotrebované“ v délce několika stovek metrů. Výměna poškozených kolejnic sice proběhne v rámci mimořádné výluky, ale je účelné místo odstranění příčiny odstraňovat následky každých pár let? Svou roli zde pochopitelně hraje provozování jednotek 814 s nevhodně umístěnou jedinou hnací nápravou v čele do stoupání, nicméně hlavní příčinou je propad traťové rychlosti v okolí přejezdů P5768 a P5769 z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů až na 10 km/h, které správce infrastruktury není již řadu let schopen odstranit, i přes vnesení řady konstruktivních návrhů. Projektová dokumentace byla zpracována v roce 2015 v rámci tzv. revitalizace trati i na tyto přejezdy. Jen v tomto nejhorším úseku se však nezapřelo nic, nedávne dva pokusy o zadání realizace PZS skončily zrušením výběrového řízení bez odůvodnění. Přitom v jiném

**Pohrdání cestujícími**

Nerad používám ostřejší vyjádření, ale nad tak dlouhodobou ignorancí opravdu ztrácím slova. Je to neschopnost donebevolající, je to pohrdání, je to neplnění povinností, chybí tady úplně vše a být příslušníkem národa, jehož národní dopravce se přes rok chová tak neschopně, že opravdu, opakují, cestujícímu dochází slova. V květnu, skoro před rokem, jsem napsal přírůk k chování národního dopravce, jestli by někoho, kdo má všech 5 pohromadě, napadlo strkat pěstí vejce, má být 24x větší než slepičí, do kapsy. Přirovnal jsem to k nešvaru, kdy se do vagonu pro 80 lidí, navíc v době 1. vlny koronaviru, dává místo hygienického mýdla mýdélko hotelové pro jednu osobu.



Snímek Petr Rádl

Co se stalo? Odpověď, že tento způsob je zakázaný a že se bude sankcionovat. Pak byly ještě otištěny články a fotky „mejdliček“ ve vlacích s dotazy, zda případy byly sankcionovány, nikdy k tomu nedošlo, nikdo se neobtěžoval tak nehygienickou činností, navíc docela ohromného rozsahu, nějak řešit.

A pak jedete na Popelečnické středě vlakem 25913 a na zásobníku na hygienické mýdlo je použité hotelové mejdličko (viz snímek). A to vyšlo nejen ve článku v Obzoru, ale i půlstránková reportáž o Českých drahách v populárním Metru, že v Elefantu se cítíte jako v hotelu, protože na toaletě je tu mejdličko pro jednu osobu. Vyjadřuje se k tomu, k té donebevolající ostudě, tiskový mluvčí „národního dopravce“ a výsledek: Mejdlička naporád, nikoli dočasné, ale patrně na věčné časy a nikdy jinak, jak mělo trvat nerozborné přátelství se Sovětským svazem. Ale to dnes už neplatí, tak možná mladší z cestujících se ve vlacích ČD ještě v této generaci dočkají zacházení jako v zemích západně od Chebu či u soukromých dopravců.

Petr Rádl

**Odpověď Českých drah**

Mýdlo, které je na fotografii, naše úklidová firma nepoužívá. České dráhy věnují značnou pozornost čistotě a vybavení sociálních zařízení hygienickými prostředky včetně mýdla. Je to také jeden z bodů, který sledují objednatelé (ministerstvo, kraje) a případné nedostatky mohou sankcionovat. Tedy i to,

**Termín modernizace uzlu Pardubice se nedodrží, vyplývá z napsu na tabuli**

S velkou slávou byla v září 2020 zahájena akce Správy železnic (dále jen SŽ) „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, jejíž realizace má proběhnout v období červen 2020 až prosinec 2024. Tak to alespoň uvádí SŽ ve svém propagačním letáku, který byl na šesti stranách vydán a který je možno stáhnout z webových stránek SŽ.

Práce se víceméně teprve „rozbíhají“, ale už nyní je asi někomu zřejmé, že se termín SŽ nedodrží. Alespoň to uvádí tabule, na níž jsou uváděni zhotovitelé, která je umístěna na 4. nástupišti žst. Pardubice hl. n. a kde je

zahájení uváděno září 2020 a ukončení stavby je uváděno až na červen 2025. Že by již dnes zhotovitelé věděli více než SŽ? Stanislav Hájek







Pilštyk T 466.0286 na vleče Sklopisek Střelec na pozadí s dominantou Českého ráje, zříceninou hradu Trosky.

## Lokomotiva T 466.0286 po opravě opět provozní

První májový den letošního roku se uskutečnila zkušební jízda po opravě motorové lokomotivy T 466.0286 zvané „Pilštyk, Fujara“ patřící CHV Lužná u Rakovníka. Oprava probíhala v depu v Turnově, kde tato jmenovaná lokomotiva dojezdila v pravidelném provozu. „Pilštyk“ T 466.0286 byl vyroben v Turčianských strojárnách, národní podnik, v Martině v roce 1979, celkem bylo vyrobeno v tomto podniku pro ČSD 299 kusů a 5 lokomotiv pro vlečky. Lokomotivy řady T 466 byly stroje středního výkonu a lehké konstrukce určené pro tratě s nižší únosností na nápravu 16 t. Jejich hlavní výkony byly na místních tratích v osobní i nákladní dopravě a na posunu ve stanicích. Zkušební jízda s dvěma vozy 020 Bix proběhla na trati 030 z Tur-

nova do Liberce a zpět, což byla ukáзка „Pilštyka“ v čele osobního vlaku. Druhým květnovou sobotu, to jest 8. 5. 2021, se lokomotiva představila v čele nákladního manipulačního fotovlaku v blízkém i vzdálenějším okolí Turnova. Ukázala se i na trati 040, kde ve stanicích Pilníkův a Martinice v Krkonoších jsou funkční mechanická návěstidla. Stanice Martinice v Krkonoších je svým zabezpečením vlakové cesty mechanickými návěstidly navíc prohlášena za kulturní památku. V neděli 9. 5. 2021 se pak na trati 087 mezi Českou Lípou a Lovosicemi v čele nákladních fotovlaků pod vrcholky Českého středohoří představil „Pilštyk“ T 466.0286 pod číslem T 466.0236, který v pravidelném provozu sloužil v České Lípě. V čele druhého manipulačního fotovlaku na této trati se představila „Karkulka“ T 444.0255, která byla vyrobena v roce 1966 v Turčianských strojárnách, národní podnik, v Martině, která patří Zubnické museální železnici. Díky pěknému slunečnému počasí si příznivci železnice užívali druhý květnový víkend plnými doušky. Vít Mareš

## Modeláři volají o pomoc!

Spolek železničních modelářů Pečky zveřejnil 5. května na facebooku prosbu: Vážení návštěvníci našich pravidelných výstav, rádi bychom vás touto cestou požádali o jakýkoliv příspěvek na náš klubový transparentní účet. Vzhledem k více než rok trvající situaci a omezením se naše finanční prostředky na provoz (nájem, energie...) nezdá se být dostatečné a opětovné otevření výstav, které nás drží při životě je zatím stále v nedohlednu. Proto budeme velice vděční za jakoukoliv pomoc. Předem děkujeme všem dobrým duším, které mají tu možnost nám přispět na provoz v této době, abychom vás mohli zase uvítat na našich pravidelných výstavách.

Číslo účtu: 5932205359/0800, variabilní symbol 2021. Výstavy otevřeme ihned, jak to bude povoleno.

Spolek železničních modelářů Pečky

## Českolipští nadšenci renovují Albatrosa

Skupina nadšenců v České Lípě renovuje parní lokomotivu Albatros č. 498.112 z roku 1955, která v čele vlaků jezdila do první poloviny 70. let minulého století. Opravy historické mašiny, kterou řadí odborníci mezi klenoty na železnici, potrvají několik let. Po dokončení se stane muzejním exponátem, zatím však není jasné, kde ji návštěvníci uvidí. -red-

## ČD Muzeum v Lužné znovu otevře své brány návštěvníkům, a to v novém!

V sobotu 15. května se znovu otevřelo železniční muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka. Pro návštěvníky bylo v letošním roce připraveno několik novinek, například nový vstupní objekt včetně pokladny, kde si lidé kromě vstupenek zakoupí také upomínkové předměty se železniční tematikou. Na první muzejní víkendy jsou navíc připraveny vyhlídkové jízdy jednou z nejstarších provozních lokomotiv v Evropě 414.096 „Heligón“ z areálu muzea do přilehlé stanice. Otevřeny prozatím budou expozice pouze v otevřeném prostoru a obcerstvení, a to ve vztahu ke stále platným hygienickým opatřením.

V ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka čeká na dospělé i děti největší sbírka parních lokomotiv na našem území, z nichž některé pamatují ještě období Rakouska-Uherska. Kromě parních lokomotiv zde návštěvníci mohou vidět také historické motoráčky, dieselové či elektrické lokomotivy, dobové osobní a nákladní vozy a spoustu dalších zajímavých exponátů ze železničního provozu.

„Naposledy bylo muzeum otevřeno v říjnu loňského roku, několikaměsíční pauzu vyvolanou pandemií koronaviru jsme však využili například pro úpravu vstupní části areálu. Partu pracovníků kolem lokomotiv a vozidel ČD Muzea v Lužné i po celé republice pak tento čas zužitkovali k jejich časově náročnější údržbě. Jsme tedy v plné zbroji připraveni na sezonu.“ říká Marek Plochy, ředitel ČD Muzea v Lužné u Rakovníka, a dodává: „Muzeum není určeno jen pro železniční fanfy, na své si tu přijdou i rodiny s dětmi. Součástí expozice je nový interaktivní exponát parní lokomotivy



Nejen osamělý „Malý Bejček“ 422.062, stojící před rotundou železničního muzea v Lužné, se v době našeho focení již netrpělivě těšil na první letošní návštěvníky.

310.127 s přezdívkou Kafemlejek, který rozhodně ocení nejedna ratolest. Ten si totiž na rozdíl od většiny ostatních vystavených kousků mohou lidé dokonce osahat, a to včetně kabiny s řadou ovládacích prvků. Ty nejmenší opět rádi svezeme na takzvané „úzkokolejce“. Jde o skutečnou mašinku s opravdovými vagónky, jen v menším provedení. Jezdí malou rychlostí a na její provoz dohlíží odborný personál.“

## Smíchovské Království železnic je opět otevřeno pro veřejnost

Království železnic se od 6. 5. 2021 otevřelo pro veřejnost. Návštěvníci se mohou opět těšit především na velké modelové kolejiště, upravenou tramvaj a „motorák“ řady 810 s projekcí, herny, závodní dráhu pro RC modely, virtuální realitu se soutěží v třídění odpadů i prohlídku kolejiště a doplňkové výstavy.

K dispozici jsou veškeré prostory Království železnic. Samostatná část (Model Praha) bude ještě dočasně uzavřena, neboť vypršela 10letá záručka velkého modelu města a jednání o jejím případném prodloužení s IPR Praha zatím běží. Otevírací hodiny pro veřejnost jsou zatím takto: čtvrtek, pátek (12.00 až 19.00 h), sobota, neděle, státní svátky a dny školních prázdnin: 9.00 až 19.00 h. Návštěvníci i personál jsou povinni dodržovat známé zásady pohybu ve vnitřních prostorách, tedy respirátor třídy FFP2 či odpovídající náhradu (mimo děti do dvou let) a rozesupy.

Velké kolejiště Království prezentuje zjednodušený železniční model (zatím 6 krajů ČR) v provedení H0 (1:87). Na ploše téměř pěti set čtverečních metrů se prohánějí vlaky, pojezdna auta, tramvaje, a dokonce i lanovka nebo pražské metro. 30 000 malých obyvatel Království vás vtáhne do děje a zabaví na několik hodin.

Dětem i dospělým jsou k dispozici upravené skutečné dopravní prostředky s funkčními prvky a projekcí průjezdů skutečných linek MHD nebo železničních tratí v ČR. Tramvaj T3, lokomotiva řady 141 a motorový vůz řady 810 jsou velmi populární a v běžných časech se na ně stály dlouhé fronty. Rodinám s dětmi jsou k dispozici sady kvízových otázek na různá témata, k dispozici je prostor se zeleným pozadím pro pořízení rodinné fotky.

-mmč-

Zdroj: tisková zpráva ÚMUV



Motorových vozů řady M 152.0 (dnes řada 810) bylo vyrobeno celkem 680, motorový vůz 810.114-9, který jezdil v Plzeňském kraji, je nyní interaktivním exponátem Království železnic.

## Nová zastávka Jeníkov – Oldřichov

V rámci modernizace traťového úseku Řetenice – Bílina (trať č. 130) byla před několika dny zprovozněna nová zastávka Jeníkov–Oldřichov. Zastávka, která nahradila původní stanici Oldřichov u Duchova, se nachází přímo v obci Jeníkov a zlepšila tak dostupnost železnice místním obyvatelům. Původní zastávka sloužila v některých časech především havířům, které odsud rozvážely autobusy na okolní šachty. Tomu také odpovídala někdejší (dnes již dávno zbořená) nádražní budova v Oldřichově.

Nová zastávka v Jeníkově, kde stává (na znamení) osobní vlaky linky U 1 (Děčín – Kadaň–Prunéřov) a vlaky linky U 3 (Ústí nad Labem – Litvínov) je vybavena moderním informačním systémem, hodným 21. století.

Nicméně jednou věcí je (jistě nezbytná) modernizace naší železnice, na druhou stranu se na mnohých tratích nesetkáte s pracovníky dráhy, neboť nádraží a zastávky jsou „mrtvé“. Jen co chvíli se ozve z amplionů hlas „plechové huby“, oznamující příjezd, či zpoždění vlaku. Případnými informacemi od povolání osoby se zde cestující nedočká. Je to případ Jeníkova, i sousedních Řetenic, kde

po zbourání nádražní budovy zůstala stanice neobsazena.

Ve směru na Bílino tu samé čeká i následující stanici Duchcov, kam se prý po rekonstrukci budovy již osobní pokladní nevrátí. A tak (řečeno nadsázkou) při troše štěstí narazíte na „nádražáka“ až ve stanici Teplice v Čechách, nebo v Bilině. O to mnohem milejší jsou mi proto (zatím ještě) některé stanice na vedlejších tratích, kde lze i dnes do určité míry „vychutnat si“ někdejší železniční atmosféru a k vidění je zde i pan(i) výpravčí.

A. K. Kýzl



Osobní vlak č. 6866 v relaci Ústí nad Labem hlavní nádraží – Litvínov v čele s řídicím vozem „Sysel Tomáš“ právě zastavil (na znamení) u nové zastávky Jeníkov–Oldřichov na lince U 1. Je úterý 4. května 2021, krátce před 13. hodinou.

## Předplatné Obzoru

tel. 737 275 079

e-mail:

marie.bartova@osz.org

## DOVOLENÁ S OSŽ

## Výzva pro turistický ruch!

Už je to více než rok od prvního případu náklady COVID-19 v ČR a český turismus se snad nikdy dřív nepotýkal s krizí, která omezila a téměř zastavila celé toto odvětví. Na druhou stranu vyvolala enormní poptávku po tuzemských rekreačních zařízeních a pozemcích.

Po komunikaci se starostou města Železná Ruda Ing. Filipem Smolou zjišťujeme, jak se tento nešvar projevuje v turisticky atraktivních lokalitách. K současné situaci uvádí: „Dostupnost bydlení pro místní trvale žijící obyvatele se při současných cenách nemovitostí v naší oblasti stala téměř nereálnou. U nových projektů se cena za jeden metr čtvereční spíše až k 90 tisícům korun!“

Trend, který pandemie vyvolala, spočívá ve vysokém nárůstu cen pozemků v horských střediscích a celkově v přírodních lokalitách. Také nákup chat a chalup je v současné době téměř nemožný. O jednu chatu se pere i více než 80 zájemců! I přes negativní stránku této krize většina turistických oblastí a zařízení, přijala tuto krizi i jako příležitost ke změnám, na které by z důvodu výtěžnosti sezony nezbyl prostor. Zejména turisticky oblíbená lokalita Šumavy, která celoročně praská ve švech, mohla v této souvislosti mnohé

## Moudrost pro tento den

„Jestli jsi miloval někdy ženu nebo zemi, prošel jsi vyjimečné štěstí, a umřeš-li potom, to už není důležité.“

Ernest Hemingway, americký spisovatel (1899 – 1961)



Dne 27. 4. 2021 nás krátce před 81. narozeninami opustil dlouholetý pracovník odborů na železnici pan

## Karel Jirásko.

Pracoval v lokomotivním depu Turnov jako strojvedoucí, později jako instruktor. Dlouhé roky působil v železničních odborech. Po odchodu do starobního důchodu byl členem OSŽ seniorů v depu Liberec. K jeho koničkům patřila historie železnice, obzvlášť trať Pardubice – Liberec. Čest jeho památce!

Klub seniorů OSŽ Liberec

Pan Karel Jirásko býval pravidelným přispěvatelem Obzoru se svou rubrikou „Perličky z historie“. Železniční se věnoval i ve volném čase při sbírání a studiu historických dokumentů. Svě bohaté sbírky a znalosti potom publikoval v různých tiskovinách a na výstavách k různým výročím. Kamil Brož



V poslední den minulého roku (Josef Ondrášek z depa Břeclav) a 25. března 2021 (Zbyněk Havlíček z Jilemnice) nás zastihly smutné zprávy o odchodu našich kamarádů, strojvedoucích ze Šunyčlu, kde jsme se stali strojvedoucími pro železniční vojsko a na celý profesní život. Práce byla jejich koničkem. Již se neúčastní pravidelných setkání. Chybí nám. Ve vzpomínkách jsou stále s námi. Za strojvedoucí v.v. O. Vybíral

## Kamenický motoráček zahájil sezonu

V sobotu 17. dubna byla zahájena provozní sezona Kamenického motoráčku na trati z České Kamenice do Kamenického Šenova – města skláří a východiska do turistických lákadel. Motorové vlaky, vedené dopravcem KZC Doprava, s. r. o., vyjíždějí na tratě vždy o víkendech a svátcích až do konce října, přičemž od začátku června do konce září je jejich provoz každodenní. Vlaky vyjíždějí pětkrát denně, vždy ve dvouhodinových intervalech, první vlak z České Kamenice vyjíždí v 9.12h, poslední se vrací z Kamenického Šenova v 18.25h. Tato železnice byla uvedena do provozu 10. února 1886, kvůli špatnému stavu trati zde byla ukončena doprava v roce 1992. V roce 1995 se trati ujal Klub přátel lokálky, který provedl její opravu a zahájil na ní turistický provoz. Od roku 2011 provoz Kamenického motoráčku zajišťuje Klub železničních cestovatelů, který trať systematicky opravuje. -čas-