

Z aktuálních událostí

■ Ve středu 26. 5. 2021 se sešli „naživo“ členové Ústředí OSŽ v sídle OSŽ v Domě Bohemika v pražských Vysočanech. Jednání zahájil a za nepřítomného předsedu OSŽ Mgr. Martina Malého i řídil I. místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun.

Informace ze zásadních jednání odstartoval Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo. Uvedl mimo jiné, že se podnik potýká s nedostatkem zaměstnanců z důvodu vyšší nemocnosti, která je dána ani ne tak covidem, jako spíše alarmující věkovou strukturou. „Budeme se tím muset zabývat dlouhodoběji,“ řekl a dodal, že se očekává zvyšování objemu přepravy zboží, což s sebou přináší vyšší potřebu zaměstnanců. Telegraficky se poté Radek Nekola zmínil o nové PKS, platné od 1. 4. 2021, která přinesla nárůst mzdy o 3,5 %. Smutnou informací byla zmínka o dubnovém smrtelném pracovním úrazu v Hněvčicích (zemřel 61letý posunovač). Radek Nekola se zmínil i o snaze vedení podniku optimalizovat počet dozorců, dispečerů a komandujících na provozních pracovištích a o tom, že podnikový výbor dal k tomuto materiálu záporné stanovisko.

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při Správě železnic (dále SZ), informoval o posledním jednání u SZ včetně videokonference odborových centrální se zaměstnavatelem (24. 5.), kde byli odboráři seznámeni s příznivým vývojem v oblasti boje s pandemií COVID-19 a o dalších podrobnostech v oblasti slučování OR Olomouc a OR Ostrava (se sídlem v Ostravě). „Organizační změna bude realizována ve druhém pololetí letošního roku s účinností od 1. 1. 2022,“ podotkl Petr Štěpánek s tím, že právě proto byla dojednána čtvrtá změna PKS v kapitole odstúpného. Zmínil se i o problematice KOP. „Jsou s tím trošku problémy, v současné době se jezdí pouze do tuzemských lokalit (Darkov a Jeseník), řeší se možnost lokalit na Slovensku (Rajecké Teplice a Brusno),“ řekl Štěpánek.

Bc. Renata Dousková, místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV (Nedrážní republikový výbor) OSŽ, informovala o společnosti TSS Louny, která funguje a plní závazky vůči objednavateli. V současnosti se připravuje návrh nové PKS. U Dopravního zdravotnictví bylo dokončeno kolektivní vyjednávání a PKS byla prodloužena do konce letošního roku. Informovala i o jednání na Ministerstvu zdravotnictví ČR v rámci RSHD, kde byly řešeny problémy zdravotnických zařízení s pandemií COVID-19, oddělení nemocnic a také navýšení plátek za státní pojištění.

Vladislav Vokoun informoval o tom, že restrukturalizace ČD dne 18. 5. schválilo návrh restrukturalizace ČD a dne 24. 5. jej předložilo i odborovým centrálním, „...kde byl tento záměr projednán jak z hlediska struktury, tak i kompetencí; čeká nás ještě projednání případných dopadů do zaměstnanosti,“ dodal Vokoun. S ohledem na předpokládaný rozsah kompetencí nelze podle Vladislava Vokouna hovořit přímo o divizionálním uspořádání, spíše se jedná o „ostřejší“ rozhraní mezi úseky přímo zajiš-

tujícími přepravu cestujících a kontakt s objednateli, a těmi, co zajišťují ekonomiku, personál a „technické“ zabezpečení. „Rozumíme tomu, že se něco s ekonomikou udělat musí. Spíše by to chtělo zjednodušit některé agendy. Přemalování okýnek nikomu nepomůže, chtělo by to spíše dát zaměstnancům více důvěry v jejich schopnosti. Takže v tuto chvíli jsme rozpačití, nejsme přesvědčeni, že to společnosti pomůže. A pokud jde o personální dopad, odhadujeme ho na desítky lidí.“

Petr Toman informoval o jednání SR a DR ZPMV, mimo jiné o možnosti čerpat pro vyčíslené profese a postcovidové zaměstnance v rámci KOP programu ZMPV.

Členové Ústředí OSŽ poté projednali a vzali na vědomí přehled o zaměstnanosti a mzdovém vývoji za rok 2020 v zaměstnavatelských subjektech, kde působí odborová organizace; mzdy a odměňování u zaměstnavatelských subjektů, kde OSŽ uzavřelo KS; zprávu o poskytování právní pomoci v rámci OSŽ za rok 2020 a informaci o vývoji pracovní úrazovosti v roce 2020. Závěr jednání patřil přípravě VIII. sjezdu OSŽ, organizačním záležitostem, informací RK OSŽ a bodů různé.

■ Podnikový výbor OSŽ Správy železnic (SZ) jednal rovněž „naživo“ dne 27. 5. V úvodu byla schválena změna programu a představen bod týkající se organizace 5. podnikové konference, která by se měla konat 14. 10. 2021 v Kulturním sále v Praze hl. n. Konferenci by mělo předcházet společné jednání Republikových rad infrastruktury a řízení provozu. V diskusi zazněl názor, zda je nutná rotace předsedy podnikového výboru mezi infrastrukturou a řízením provozu, která se jeví jako přezítá. Dělení na infra a RP postrádá do budoucna smysl. Informace ze zásadních jednání se týkaly organizačních změn, jako je slučování OR Olomouc a OR Ostrava a nákup části závodu ČD-Telematika a z toho plynoucí personální a organizační dopady.

Vedoucí ESO OSŽ JUDr. Petr Večeř podal informace o právní pomoci a školeních OSŽ, personální ředitel SZ Ing. Pavel Koucký informoval o probíhajících organizačních změnách a plánech pro nejbližší budoucnost. K 1. 6. 2021 se chystá změna systému nábory nových zaměstnanců týkající se vyšší adresnosti a zlepšení komunikace se zájemcem. Závěrem svého vystoupení podal zprávu o personálním stavu, počtu nepřítomných na pracovišti z důvodu epidemie COVID a mzdové údaje za měsíce leden až duben. Ing. Hana Kohoutová, vedoucí mzdového odd. SZ, jej doplnila údaji o Evidenčním listu důchodového pojištění v aplikaci STKR a odpověděla na několik dotazů. Zaměstnancům odcházejícím do penze bude ELD zaslán (budou mít odebrán přístup do STKR). Vysvětlila postup při nároku na stravenku v časové přescasové směně a dotaz na využití uvolněných prostor pro uvolnění OR Olomouc.

Závěr zasedání podnikového výboru se nesl v dlouhé diskusi, možnost přímého kontaktu většiny přítomných viditelně chýběl. —red—



V pátek 21. 5. 2021 bylo v Bechyni rušno, v 15 hodin zde byla za plného provozu aktivována „JOPKa“. Elektromechanika v Bechyni tak po padesáti letech končí, nahradily ji počítače a monitory od firmy Starmon. Na snímku Michaela Mareše poslední úpravy před spuštěním, v pozadí bechyňská Duha, unikátní železobetonový obloukový most z roku 1928 přes řeku Lužnici.

České dráhy plánují na červenec propouštění, na dotaz České televize to potvrdil ministr dopravy Karel Havlíček

České dráhy chystají na červenec velké zeštláhlí, především administrativy a vedení. Restrukturalizaci již schválilo představenstvo společnosti a podporuje ji i ministr dopravy. „My to podporujeme, pan generální ředitel Bednárik má České dráhy pod kontrolou a je to jedna z věcí, kterou jsme si představovali, právě proto, že tam přišel jako manažer pro restrukturalizaci Českých drah. ČD se v minulém roce nacházely ve velmi špatném hospodářství,“ uvedl ministr Karel Havlíček dne 25. 5. v rámci kontrolního dne na stavbě Optimalizace trati Praha–Smíchov (mimo)–Černošice (mimo) na dotaz redaktora ČT Jana Beránka. Přesná čísla počtu nadbytečných zaměstnanců zatím nepadla, zřejmě ale ve firmě skončí stovky lidí. „Cílem restrukturalizace není to, abychom redukovali počet základních pracovních míst, ale naopak snažíme se restrukturalizovat vedení Českých drah,“ řekl dále ministr Havlíček s tím, že restrukturalizované České dráhy by měly mít tři divize: jedna by byla zaměřena na dopravu, druhá na servis a službu a třetí na správu majetku. „A tím pádem by se logicky snížil i počet lidí

nejvyššího vedení. Samozřejmě, počet lidí ve vedení nezahybá celým hospodářstvím ČD, ale je to do značné míry psychologický signál (směrem k zaměstnancům), že by vedení mělo jít příkladem.“

Na dotaz České televize, proč ministerstvo dopravy více nepodporuje národní dopravce, ministr podotkl: „My jako ministerstvo dopravy nemůžeme vycházet vstříc jednomu nebo druhému dopravci, jakkoliv chápeme, že ČD jsou národním dopravcem a máme zájem na tom, aby dobře fungovali. Na druhou stranu se musíme dívat, at se nám to líbí nebo ne, na liberalizaci železničního evropského trhu, aby cestující dostali dobré a bezpečné služby. To musíme mít na paměti, když vypisujeme výběrová řízení, aniž bychom stranili jednomu či druhému dopravci,“ prohlásil dále.

Jan Beránek poznamenal, že například Německo se chová k DB protekcionisticky, podporuje DB jako silnou státní firmu. „I Česká republika chce silného dopravce a my děláme všechno pro to, aby ČD dostaly maximální komfort, ale

nemůžeme je zvýhodňovat na úkor ostatních dopravců.“ České dráhy si nicméně podle ministra Havlíčka nepochybně udrží svoji dominantní pozici na trhu. „Mimo jiné i proto musí restrukturalizovat své hospodářství, své náklady, a musí se maximálně snažit využít své konkurenční nástroje ve smyslu kvality a bezpečnosti a svévědění všech, že poskytují nejlepší servis. Pokud toto dokáží, potom ČD budou trvale dominantním hráčem.“ Ministr Havlíček se zmínil i o osobě generálního ředitele Ivana Bednárika: „Jsem přesvědčen, že ředitel Bednárik je po dlouhé době skutečně prvoligovým manažerem v čele Českých drah. Nutno říct, že předcházející ředitel Nebeský byl schopným manažerem, byl to člověk, který zásadně dobře dokázal ČD vést, ale v době, kdy vsílilo sluníčko.“ Ministr v závěru odmítl myšlenku, že by zaměstnanci, kteří budou muset firmu opustit, doplatili na nedostatečně krytý propad tržeb ze strany státu v době pandemie. „Ta podpora nás jenom za minulý rok stála kolem jedné miliardy korun,“ uzavřel ministr. (Pokračování na str. 2)

Optimalizace trati Praha–Smíchov – Černošice vstupuje do poslední třetiny

Zásadní proměnou letos projde železniční stanice Praha–Radotín. Kromě modernizovaných nástupišť s normovou výškou 550 mm nad kolejí získá železniční stanice i nové výtahy, které zajistí bezbariérový přístup do rekonstruovaného podchodu. Modernizace stanice Praha–Radotín je součástí projektu Optimalizace trati Praha–Smíchov – Černošice, která začala v srpnu 2019 a skončí na konci příštího roku. Její celkové investiční náklady dosahují 3,6 miliardy korun.

Realizace této stavby bude mít pozitivní dopad zejména na zlepšení dopravní situace v okolí velmi vytižených železničních tratí z Prahy na Plzeň. Optimalizací dojde k navýšení kapacity dráhy a zvýšení traťové rychlosti i bezpečnosti železničního provozu. Klasické soupravy zde budou moci po-

dobudování dálkového zabezpečovacího zařízení jezdit rychlostí až 130 km/h, soupravy s naklápačnými skřínkami pak ještě o 10 km/h rychleji.

V Radotíně budou dvě nová vnější nástupiště (jedná se o nástupiště s jednou nástupištní hranou), jedno ostrovní (to bude stát v místě bývalého nástupiště č. 2; ostrovní nástupiště bude zprovozněno 8. 9. 2021 a bude bezbariérové, ostatní nástupiště budou hotová ke konci roku 2022) a jedno jazykové (jazykové nástupiště bude součástí nástupiště č. 3, jazykové proto, že vytváří „jazyk“ u kuse koleje, kam budou přijíždět vlaky končící či začínající v železniční stanici Praha–Radotín). Délka hrany u vnějších nástupišť bude 220 metrů, u ostrovního 200 a 318 metrů a u jazykového 100 metrů. (Pokračování na str. 4)



Správce stavby Ing. Michal Krošlák (vlevo) se SZ diskutuje s ministrem dopravy Karlem Havlíčkem.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Dopad pandemie byl značný a byl by ještě větší, kdyby vedení včas nezasáhlo.“

Hovoříme s Mgr. ANETOU MIKLÁŠOVOU, novou personální ředitelkou společnosti ČD Cargo

„Zastávám názor, že zaměstnanci mají právo se účastnit na vedení, respektive kontrole společnosti. Jsem přesvědčená, že se tímto způsobem dosáhne lepší komunikace mezi vrcholným managementem společnosti a jejími zaměstnanci, což je také jeden z hlavních nástrojů, jak zajistit zájmy a práva zaměstnanců.“ Poznámte, z čeho cítíte? Připomenou vám, že to jsou vaše slova z října 2018, kdy jste neúspěšně kandidovala do Dozorčí rady ČD Cargo. Nezměnila jste jako nová personální ředitelka názor?

Domnívám se, že samotný vstup do nové pracovní pozice by neměl být důvodem ke změně názoru. Teprve až nové pracovní či životní zkušenosti přináší nový pohled a mohou tak člověku pomoci se na situaci podívat z jiného úhlu. Avšak vámi citovaný můj názor jsem od doby své kandidatury do Dozorčí rady ČD Cargo nezměnila. Je důležité, aby vedení jakékoliv společnosti, tedy nejen ČD Cargo, neztrácelo kontakt se svými zaměstnanci. U velkých společností je složitější zachovat úzkou vazbu mezi vrcholovým managementem a zaměstnanci, respektive s provozem jako takovým, proto je dle mého názoru dobře, že ČD Cargo i v době, kdy tak právní předpisy tuto povinnost nezakládaly, zachovávalo v kontrolním orgánu členství zástupců zaměstnanců.

Ve čtvrtek 13. 5. 2021 jste se byla osobně představit na jednání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo a ještě v roli pozorovatele jste tak

mohla slyšet názory lidí zdola, které odrážejí náladu ve společnosti. A ta nálada není určitě dobrá, když to řeknu s nadsázkou: žádné poplácávání po ramenou se nekonal. Jak na vás, coby vystudovanou právničku, jednání zapůsobilo?

Máte pravdu, že nálada kolegů nebyla příliš dobrá. A lze to i pochopit. Bohužel však od minulého roku ovlivňuje celý svět pandemie onemocnění COVID-19, která postihla ČD Cargo i jeho obchodní partnery. Dopad pandemie byl značný a byl by ještě větší, kdyby vedení včas nezasáhlo. Dá se říci, že téměř okamžitě byla zahájena úsporná opatření. Sáhlo se do všech oblastí a položilo se to bohužel nevyhnutelně ani zaměstnancům. Všichni se maximálně snaží, aby se ČD Cargo vrátilo minimálně na úroveň roku 2019.

Hodně vášní vzbudil zejména předložený materiál „Informace o změnách počtů dozorců, dispečerů a komandujících na PP“, který podnikový výbor nakonec odmítl. Jsem si vědom toho, že tento materiál šel mimo vás, přesto se zeptám: jak vnímáte tuto problematiku?

Je to tak, projednání tohoto materiálu jsem se neúčastnila. Stanovený postup byl však projednán s odborovými organizacemi v roce 2020 a jen došlo k odložení jeho výkonu do tohoto roku.

Ve funkci personálního ředitele strádáte i kou, personalistu s letitými zkušenostmi, snad se Mojmir Bakalář za tento výraz na mne nebu-



de zlobit; na co byste ráda navázala, a co byste udělala jinak? Předpokládám, že jako podniková právnička (od roku 2014) máte zkušenosti a nápadů určitě dost.

S panem Bakalářem spolupracujeme celou dobu, co jsem na ČD Cargo, a vždy měl můj obdiv a jistě nejen můj. Tímto využiji příležitost a ráda bych mu poděkovala za jeho osobní a kolegialní přístup, kterého si vždy budu cenit. A nyní k vašemu dotazu. Jako podnikový právník jsem řešila, kromě jiného, sporovou agendu, v širším slova smyslu, do které spadali také zaměstnanci. Proto mi odbor personální není zas tak vzdálený.

(Pokračování na str. 2)

„Dopad pandemie byl značný a byl by ještě větší, kdyby vedení včas nezasáhlo.“

(Pokračování ze str. 1)

Svým vstupem do pozice ředitelky odboru personálního nechci nikoho nahrazovat. Tím, že přicházím na tento odbor v uvozovkách zvenku, bych chtěla využít například pro přenesení nového způsobu řešení záležitostí. Rovněž nás na odboru čeká vyhotovení personální strategie generacionálního vývoje na ČD Cargo, o níž se již delší dobu hovoří. Svou představu této strategie v základních parametrech jsem vedení naší společnosti již sdělila.

Vaše jméno bylo nedávno skloňováno v souvislosti s Nadačním fondem Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM (NFZS). Připomeňme čtenářům, že jste tento fond pomohala vybudovat, že jste členkou správní rady NFZS a že jste i autorkou názvu tohoto fondu. Zrovna teď v červnu je to rok, co fond vznikl a začal pomáhat. Kromě toho jste tajemnicí Představenstva ČD Cargo. Takže sociální problematika je vám blízká a empatické vnímání, které by asi každý dobrý personální šéf měl mít, vlastní. Jaké jsou vaše priority? Zůstane ve správní radě NFZS i nadále?

Zcela upřímně říkám, že z Nadačního fondu jsem nadšená a jsem hrdá na to, že ČD Cargo, jakožto můj zaměstnavatel, je společně s Českými drahami jeho zřizovatelem. Empatie a sociální citění je jistě jedním z hlavních atributů personálního ředitele, což bylo jedním z důvodů, proč se při zakládání Nadačního fondu uvedlo, že by členové správní rady měli být personální ředitelé. Od prosince 2020 jsem také členkou správní rady a osobně nevidím důvod, proč bych na tom sama od sebe měla něco měnit. S ohledem na řečené se domnívám, že se vazba ještě více propojila. Myslím, že má dobrovolná účast na Nadačním fondu od jeho počátku potvrzuje, že mi životní situace našich kolegů není lhostejná. A jaké jsou mé priority? V každé oblasti jiné...

NFZS pomáhá formou jednorázové výplaty nebo i opakovaného příspěvku rodinám železničářů, kteří v důsledku nehody či jiné mimořádné události přišli ke zdravotní újmě nebo dokonce o život. A příspěvek také dostanou

těžce nemocní železničáři. V Železničáři bylo zmíněno, že jste rozdělili už téměř čtyři miliony korun. Tak mne teď napadá, právě v souvislosti s výše uvedeným materiálem „Informace o změnách počtů dozorců, dispečerů a komandujících na PP“, že dopad na zaměstnance, který v důsledku reorganizace přijde o místo, může negativně dopadnout také na jeho rodinu, ale příspěvek z NFZS zřejmě nedostane.

Nadační fond pomáhá lidem v tíživé životní situaci, která je způsobena vnějšími vlivy. Avšak neřeší se hmotná nouze. Je potřeba si uvědomit, že obecně případná ztráta zaměstnání je dočasná. Navíc, pokud zaměstnanec odchází z organizačních důvodů, je vypořádáván v souladu se zákoníkem práce, pořízmo podnikovou kolektivní smlouvou. Avšak poškození zdraví či zesnulí rodič je situací trvalou. V takto těžkých chvílích chceme kolegům podat pomocnou ruku, aby věděli, že na to nejsou sami.

V jednom z rozhovorů jste přiznala, jak vás naplňuje práce pro NFZS, zejména když si uvědomíte, že jste například pomohla malým dětem, které při nehodě přišly o otce. Teď budete dělat personální ředitelku, která bude rozhodovat o osudu tisíců zaměstnanců. A už z onoho výše uvedeného dokumentu vyplývá, že nepůjde jen o věci příjemné. Jak se k tomu postavíte?

Jak jsem již uvedla v odpovědi na jeden z vašich předchozích dotazů, doposud jsem se zabývala sporovou agendou, což v oblasti zaměstnanců znamenalo řešení, například ukončení pracovních poměrů či pohledávky evidované za zaměstnanci apod. Zaměstnanci si většinou uvědomují, v jaké situaci se nacházejí, ale i přesto je nezbytné dodržovat individuální přístup a je třeba umět lidem naslouchat. I když tyto chvíle nepatří mezi ty radostné, bohužel stále k životu a práci patří. Příklad, kdy dítě přijde o otce, je naprostou tragédií, která by se nikomu z nás neměla stát. Ale i takové věci se bohužel dějí a nedokážeme jim zabránit, i když bychom se sebevíc snažili. Zaměstnavatel může v omezené míře pomoci, avšak Nadační fond dokáže tuto pomoc uskutečnit lépe.

Michael Mareš

České dráhy plánují na červenec propouštění, na dotaz České televize to potvrdil ministr dopavy Karel Havlíček

(Pokračování ze str. 1)

Postoj Odborového sdružení železničářů k záležitosti vedení společnosti je podle I. místopředsedy OSŽ a předsedy Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., stále konzistentní. „Rozumíme snaze zvýšit konkurenceschopnost podniku na liberalizovaném trhu, s tím nemáme problém. Jsme však přesvědčeni, že jediná zásadní cesta vede přes zjednodušení (zrušení) agend, které nemusíme nezbytně vykonávat, posílení důvěry ve schopnosti vlastních zaměstnanců získávat nové tržby a zavádění nových technolo-

gií. Předložený návrh nového organizačního uspořádání nás ale prozatím o tomto nepřesvědčil.“ uvedl Vladislav Vokoun s tím, že v této souvislosti nelze nezpomenout tragický přístup MD ČR, které v případě služeb, které nechce (nemůže) vykonávat jiný dopravce (subjekt), považuje ČD, a. s., za státní firmu s povinností vše obstarat. „V ostatních případech nám pak sdělí, že jsme akciová společnost, tak ať si pomůžeme sami. Ohlášené kroky vedení ČD jsou tak trochu důsledkem tohoto chování státu.“

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Pavla Pospíšilová: „Mojí největší zálibou je cestování.“

Po vystudování Vysoké školy logistiky dopavy v Přerově se Pavla Pospíšilová, rodačka z Bystřice pod Hostěným, zajímala o své budoucí uplatnění. Nejprve vykonávala práci u několika podniků v Přerově jako manažerka, kde organizovala převážně setkávání zaměstnanců, školení, konferen-

padních bojových umění. „Myslím, že při nějakém napadení bych se dokázala ubránit.“ říká s úsměvem.

Největší zálibou Pavly Pospíšilové je však zřejmě cestování, přičemž nejvíce ji láká „černý kontinent“ – Afrika, kterou v posledních letech navštívila již pětkrát s kamarádkou, či menší cestovní skupinou, což jí připadá daleko příznivější než cestování s cestovními kancelářemi. „Člověk je svobodnější, dostane se i do míst, kam se cestovní kanceláře nedostanou, a hlavně: má blízký kontakt s místními lidmi a jejich kulturou, což umožňuje poznat tu kterou zemi více do hloubky,“ vysvětluje. „A je to taky levnější.“ dodává.

Jedna z jejích cest do Afriky směřovala do Senegalu, což je země na nejzápadnějším cípu Afriky na pobřeží Atlantského oceánu. „Na internetu jsem vyhledala levnou letenku, domluvila jsem se s kamarádkou, sbalily jsme nejnútnejší věci a vydaly jsme se na cestu. V cíli cesty jsme vyhledaly průvodce a pak jsme již poznávaly tuto zemi, kulturu a její obyvatele,“ popisuje přípravu na cestu a její průběh. „Pokud člověk umí anglicky, bez problémů se domluví,“ dodává.

Další cesty, podle podobného scénáře, směřovaly do Tunisu, Keni, Zanzibaru a Tanzanie. Z Tanzanie se Pavla vrátila po šestnáctidenní cestě letos v zimě, plná zážitků z této kouzelné země, kde zdolala i zasněženou nejvyšší horu Afriky, sopečný vrchol Kilimandžáro (5895 m n. m.). „Naše skupina byla tříčlenná, sbalily jsme stany, spacáky a letěli jsme z Vídně do Etiopie a odtud pak přímo na letišti Kilimandžáro,“ popisuje svoji cestu. (Vyprávění Pavly Pospíšilové z této cesty přineseme v příštím čísle Obzoru).

Současná epidemická situace přitlačila cestování nepříje, jakmile to však poměry dovolí, vypraví se Pavla na další cestu, která by měla vést do Konga a Rwandy. „Na první pohled se mohou tyto země zdát nepřilíh bezpečné, ale obavy nemám a těším se tam, Afrika mně prostě učarovala,“ říká Pavla Pospíšilová závěrem.

Miroslav Čáslavský, snímek Pavly Pospíšilové



ce, či jiné podobné akce. Tato činnost ji však neuspokojovala, a tak reagovala na nabídku výběrového řízení na asistentku ve společnosti DPOV Přerov, což je dceřiná společnost Českých drah, mající provoz v Přerově, Nymburce, Valašském Meziříčí a Veselí na Moravu. Po jednání s vedením nakonec dostala nabídku na práci technologa a po seznámení se s provozem přešla na pozici výrobního kontrolora. V praxi to znamená sledování opravárenských postupů, jejich vyhodnocování a případná úprava, vše s pomocí čárových kódů a moderní techniky. „Práce je to zajímavá, není jednotvárná, každý den se řeší něco jiného, a to mě na ní přitahuje,“ světuje se mladá dívka.

Pavla je na první pohled křehká a zranitelná, pravý opak je však pravdou – zajímá se o sport, jezdí na kolečkových bruslích, běhá, zabývá se i jógou a ovládá kickbox, což je bojový sport, ve kterém se využívají techniky z východních i zá-



Holešovská nádražní budova v současné podobě (přestavěna byla v roce 1949, opravená v roce 2011) zřejmě zůstane zachována, kolejště však bude redukováno.

NAVŠTÍVILI JSME

Holešov

Železniční stanice Holešov leží na 61 km dlouhé, jednokolejné, neelektrizované trati Kojetín – Valašské Meziříčí (303). Zdejší výpravní budova pochází z roku 1888 a ještě zcela nedávno byla v rámci probíhající rekonstrukce celé stanice ohrožena odbouráním prvního patra. Proti tomuto záměru Správy železnic se však postavilo vedení města i občané samotní. Výsledkem byla cesta generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody do Holešova, kde o tomto záměru jednal se zástupci města a občanských iniciativ. „Přípravy na ubourání objektu jsou zastaveny. K rozhodnutí došlo primárně poté, co se generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda během jednání se zástupci města podrobněji seznámil se situací v Holešově,“ potvrzuje tisková mluvčí Správy železnic Nela Friebová. Jak dále dodává, při tomto jednání zároveň došlo k dohodě na společném memorandum, ve kterém bude definováno využití prostor příslušné části budovy.

A jak celou situaci hodnotí starosta města Holešova Rudolf Seifert? „Hlavním důvodem protestů města a občanských iniciativ proti ubourání části nádraží byla snaha o záchranu historického objektu,“ zdůrazňuje. Jak dále dodává, své místo zde má i určitá míra „nostalgie“, která je však oprávněná, neboť právě díky železnici se staly z regionů Holešovsko a Bystřičsko velmi významné průmyslové oblasti.



Železniční stanice Holešov na historické fotografii z roku 1926.

lečného provozování podobného objektu odstoupil,“ přibližuje jednání starosta. Město však dohodu se Správou železnic bere jako závazek a má plán, jak budovu využít, který zakotví ve schváleném memorandum. „Nabízí se možnost využití například pro modelovou železnici, která je v Holešově na velmi vysoké úrovni, může zde být i detašované pracoviště městské knihovny, pracoviště Městské policie a zázemí pro řidiče a personál autobusových dopravců. Ale možnost je a bude i více,“ říká starosta. Jako inspiraci pro ostatní města a obce dodává, že pro záchranu nádraží je nutné přistupovat k situaci realisticky a se Správou železnic seriózně spolupracovat.

Popsaná změna doplní schválenou plánovanou přestavbu železniční stanice Holešov, která navazuje na rekonstrukci přednádražního prostoru, která zde proběhla v roce 2018 – vznikl zde dopravní terminál, který umožňuje přestup z autobusů na vlaky tzv. „suchou nohou“. Koncem srpna budou zahájeny práce přímo ve stanici a budou trvat do konce října 2022.

Hlavní změny se týkají redukce kolejště a vybudování nových nástupišť. Dosavadní spáná nastupišti budou nahrazena moderními a pohodlnějšími s nástupní hranou 550 mm nad tečenem kolejnice. Nástupišti budou přístupná bezbariérově, budou zabezpečena návštěvní a výstražným systémem pro cestující. Celkové náklady na rekonstrukci stanice přesáhnou částku 350 milionů korun, po jejím dokončení bude tato stanice, ležící na pomezí Hané a Valaška, ozdobou zdejší tratě i samotného města.

Podobná rekonstrukce čeká i sousední stanici Bystřici pod Hostěným, tam však je v plánu zbourání celé výpravní budovy, kterou nahradí novostavba.

Miroslav Čáslavský



Předtřími lety bylo nádraží propojeno s novým autobusovým terminálem.

ZE SVĚTA

Z Berlína do Vídně za čtyři hodiny

Vlak se má stát jedním z hlavních dopravních prostředků v boji proti změně klimatu. Aby byly železnice atraktivnější pro osobní i nákladní dopravu, uzavřely nyní evropské státy pakt a plánují znovu aktivovat Trans-Europ-Express (TEE), který skončil v roce 1987. Vysokorychlostní vlaky by měly spojitovat nejméně dvě země na vzdálenost větší než 600 km, na podstatné části trasy by měly dosahovat rychlosti 160 km/h. Kromě toho se evropské státy zavázaly k rozšíření sítě nočních vlaků.

Trasa mezi Berlínem a Vídní by již neměla trvat 8 h, ale 4 hodiny. Z Berlína do Prahy by jízda měla trvat 2 h 30 min. místo dosavadní 4 hodin 20 minut. Než bude existovat evropský takt, musí být nejprve implementován německý takt, doporučuje svaz „Allianz pro Schiene“. Spolková vláda však dosud nestanovila závazně zavádění německého taktu. Kritická byla také Sít evropských železnic (NEE). „Německo a EU stále neodstranily hlavní překážky přeshraniční železniční dopravy,“ uvedl výkonný ředitel NEE Peter Westenberg. „Děláme obějí – německý i evropský takt,“ odpověděl spolkový ministr dopravy Andreas Scheuer.

Předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyen zdůraznila význam opatření s ohledem na cíle ochrany klimatu. Emise související s dopravou by musely být do roku 2050 sníženy o 90 %.

Jediným zápozem, jak přimět lidi k přechodu z letadel na železnici, je atraktivní spojení vlakem. Zelení se domnívají, že by letový provoz měl být

také méně atraktivní, proto navrhuji budoucí zákaz letů na krátké vzdálenosti a „zdanění šetrné ke klimatu“. Není spravedlivé, aby daňoví poplatníci dotovávali leteckou dopravu, zatímco cesty vlaky na dlouhé vzdálenosti jsou ve špičce drahé.

Daň z leteckého benzínu je „červený hadr“, protože by mohla znamenat odchod cestujících kvůli vyšším cenám letenek. Jednotlivé země by takovou daň mohly přijmout. Je však docela nereálné, že se to stane v celé Evropě. Protože zejména v prázdninové regiony v Evropě, které jsou závislé na turistech, nemají zájem o vyšší ceny letenek. Kromě toho by daň z leteckého benzínu mohla také poškodit klima, když daň zavedena pouze jednou zemí by vedla k přesunu dopravy a v nehoršijích případech by se dokonce emise zvýšily. Ze Schwäbisches Tagblatt, 18. 5. 2021, zpracoval –sh–

Čína chce urychlit plánování a vytvoření sítě spojů Intercity

Čína urychlí plánování a tvorbu meziměstských železničních spojů v klíčových klastrech měst a metropolit, oznámil nejvyšší ekonomický úřad země. Vláda podle Národní komise pro reformy (NDRC) urychlí vytvoření železničních spojů Intercity v regionu Peking–Tchien–In–Hebei, v oblasti delty řeky Jang-ce a v oblasti Velkého zálivu Guangdong–Hongkong–Macao. Elektrický poháněný spore Intercity jsou jakési autonomní tramvaje, které mají jezdit uvnitř i mezi městy. Odbor-

VŠIMLI JSME SI

● **LETOS V ZÁŘÍ** skončí platnost prvních licencí strojevodoucích, které byly vydány před deseti lety. O prodloužení jejich platnosti musí strojevodoucí požádat Drážní úřad. Ten mu v případě splnění všech podmínek vydá na dalších deset let licenci novou. V letošním roce se bude výměna týkat zhruba 1300 strojevodoucích, což je asi 12 % všech doposud vydaných licencí. „Doporučujeme, aby žadatelé nenechávali výměnu na poslední chvíli a podávali žádosti alespoň s dvouměsíčním předstihem. Žádosti standardně vyřizujeme do 30 dnů,“ říká Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu. Licenci strojevodoucího lze prodloužit pouze v případě, že žadatel splňuje podmínky § 46 a § 46d zákona o dráhách. K žádosti je nutné doložit kopii poslední licence a doklad o zdravotní způsobilosti. Jak při žádosti o prodloužení platnosti postupovat, řeší metodický pokyn.



V ŽST. ÚSTÍNADLABEM HL. N.

byla v květnu letošního roku otevřena nová informační kancelář Dopravy Ústeckého kraje, provozovaná Dopravní společností Ústeckého kraje. Poskytované jsou zde dopravní informace v rámci integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje, přičemž je tu možnost zakoupení papírových jízdních dokladů i čipových karet. Provozní doba je od pondělí do pátku od 7.30 do 16.00 h s polední přestávkou od 12.00 do 12.30 h. Cestující tak dostanou informace o všech druzích dopravy obsluhující tento kraj na jednom místě. Snímek Tomáš Martinek.



NA TRATI Olomouc – Šumperk probíhá elektrizace trati (pod trolejí je už úsek Olomouc – Šternberk, Šternberk – Uničov je výluka).

Je to poslední možnost zachytit ostatní úsek bez trolejí, je ostatně možné, že oba kamenné mosty budou muset ustoupit trolejím (most na snímku Františka Pecha je druhý od Hrašíšína).



JE DOBA sázení rajčat. Poetické zákoutí, zachycené v Elefantu 27. 5. před polednem v zastávce Všenory, tvoří sazenice rajčat a motýla.

Historické budovy zastávky Všenory udržují místní aktivisté, kteří bojují proti jejich zboření. Ve vlaku se lehce odveze vše možné, to v autobusech, protežovaných Středočeským krajem, krajem zahrádkářů a chatařů, je problém. Ale to politiky, kteří vymýšlejí, jak kde zrušit funkci vlaku, aby ušetřili za každou cenu mízerných pár milionů, aby je jinde třeba rozdali na odměny, nepálí... Snímek Martin Kubík.

ZE SVĚTA

níci se domnívají, že rozvoj meziměstské železniční dopravy bude přínosem jak pro tradiční, tak pro novou infrastrukturu v zemi a zároveň podpoří rozvíjení se odvětví strategického významu, jako je 5G, Big data a umělá inteligence. Xie Xiaowen, výzkumný pracovník Čínské asociace pro komunikaci a dopravu, uvedl, že zrychlení výstavby meziměstské železnice zlepší efektivitu městské dopravy a podpoří ekologický rozvoj. „Ve střednědobém a dlouhodobém horizontu bude nová aplikace, včetně 5G, velkých dat a umělé inteligence, podporovat meziměstskou železnici, protože je založená na inteligentní dopravě, jako jsou inteligentní dispečerské příkazy a údržba digitální produkce a osobní služby pro určité skupiny,“ řekl. Meziměstské železnice by mohly nejen podporovat integrovaný rozvoj městských klastřů.

Z German.China.org, 14. 4. 2021, zprac.–sh–

Ozubnice slavila

Horská ozubnicová železnice „Rigi–Bahn“ oslavila 21. 5. 2021 výročí 150 let své existence. Železnice Vitznau–Rigi je nejstarší ozubnicovou železnicí v Evropě, na jejíž vznik se podílel Ing. Nikolaus Riggenbach, který za tím účelem vyvinul ozubnici, kterou si nechal v roce 1863 ve Francii patentovat, aby se i „obyčejní lidé dostali na vrchol překrásných hor“. Kanton Lucern mu pak v roce 1869 udělil patent na tuto technologii, která byla základem pro horské dráhy Švýcarska. Den narození Riggenbacha je tak dnem, kdy se slaví výročí horské ozubnicové železnice na Rigi. –sh–

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 23 – 10. 6. 1996

Nejdůležitější zprávou čísla byla informace o tom, že odboráři středních odborných učilišť železničních s členskou základnou OSŽ vyhlásili stávkovou pohotovost. Bylo to na základě nesplnění požadavků Prohlášení účastníků aktivu učňovského školství z 22. 4. 1996. Odboráři požadovali především zveřejnit pravidla odstátního zařízení učňovského školství a jejich předpokládané personální dopady; k dalším požadavkům patřilo dofinancování střední odborná učiliště či dorovnat platy jejich zaměstnanců na úroveň srovnatelnou s pracovníky ve školství. „Hlavním úkolem je zachovat odborníky a vybavenost učilišť,“ řekl Obzoru tajemník OSŽ Václav Václav. „Je to i otázka zachování řemesel a dovedností našich lidí, což je záležitost národního bohatství,“ dodal.

Obzor přinesl i informaci o tom, že místopředseda OSŽ Miroslav Kapoun uspěl ve volbách do Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR (za ČSSD).

„Změna předpisu D2 je de facto veřejným ohrožením,“ říká v rozhovoru Petr Hlil, územní tajemník OSŽ v Ostravě. Dle této úpravy by totiž od červnové změny grafikonu u řady spojů omezen počet pracovníků vlakového personálu; v takových vlnách nebyla prováděna přeprava spolupřevážadla ani podávání potřebné informace. „Mohou nastat nedozírné škody nejen na majetku Českých drah, ale i u cestujících veřejnosti,“ hodnotí situaci dotazovaný. „Takhle si služby tedy nepředstavujeme,“ dodává.

V rubrice Všímil jsem si se objevil portrét mi-

nistra Vladimíra Budinského, který byl spolu s volebním heslem ODS, „Dokázali jsme, že to dokážeme“ vylepen na motorovém voze, který 31. 5. 1996 jezdil na trati Protivec – Bochov naposledy. Od 1. 6. zde totiž byla ukončena pravidelná železniční osobní doprava.

Obzor č. 24 – 17. 6. 1996

Osmistránkové číslo obsahuje mimo jiné obsáhlou reportáž z kralupské ubytovny Českých drah, která sloužila jako nocležna pro vlakové čety a zároveň ubytovna pro přibližně 60 železničářů. V roce 1993 jí vláda zařadila do seznamu objektů určených k privatizaci (spolu s dalšími ubytovnami ČD). Proti tomuto záměru odboráři marne protestovali. Staré kralupské nocležny v lokalitě Podháj, které by mohly po privatizaci případně poskytnout železničářům ubytování, byly v dezolátním stavu a jejich oprava by byla finančně velmi nákladná.

Obzor přinesl dále reportáž z mítinku vedení odboru kolejových vozidel ČD s pracovníky Depa kolejových vozidel Přerov, na němž se jednalo o další existenci tohoto depa. Odboráři se obávali, že pferovské depa doplatí na záměr sloučit ostravské, bohuminské a pferovské DKV do jednoho celku.

Celá jedna strana je věnována zastavení provozu na trati 163 Protivec – Bochov. „České dráhy jsou prvním podnikem na světě, který pracuje na své likvidaci,“ řekl tomulakoničsky přednosta jedné výkonné jednotky Českých drah. Důvodem zastavení provozu byla údajná prodávajícího trati.

—ZS—

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Británie chce znovu vrátit národní železniční síť pod kontrolu státu

Británie plánuje vrátit národní železniční síť zpět pod kontrolu státu. Vláda tak přehodnotí jeden z nekontroverznějších bodů privatizace provedené konzervativními vládami v 80. a 90. letech minulého století, uvedla agentura AP.

Podle plánu oznámeného dne 20. 5. 2021 vláda vytvoří nový státní subjekt nazvaný Great British Railways (GBR), který bude vlastnit veškerou železniční infrastrukturu, stanovovat ceny jízdného, shromažďovat tržby z prodeje jízdenek a provozovat jednotné internetové stránky s prodejem jízdenek. Soukromé společnosti budou nadále provozovat vlaky na základě dohod se státem.

Vláda premiéra Boris Johnsona uvedla, že tento krok ukončí čtvrt století trvající rozdělení, které vytvořilo zmatek a nákladnou směsici soukromé provozovatelů vlaků na základě koncesí.

Systém byl vytvořen po privatizaci železnice v 90. letech minulého století za bývalého premiéra Johna Majora, který stejně jako Johnson vedl vládu Konzervativní strany. Privatizace žele-

znice přišla po prodeji dalšího státního majetku, který začal za vlády Majorovy předchůdkyně, premiérky Margaret Thatcherové.

Vláda si i po privatizaci nechala ve vlastnictví infrastrukturu, jako železniční tratě a stanice. Železniční služby však provozují soukromé společnosti na základě řady regionálních koncesí. To v posledních letech vedlo k vysokým cenám, neefektivitě a řadě nepřijemných událostí, kdy zavedení nových jízdních řádů způsobilo, že cestující někde uvízli a byli naštvaní kvůli nedostatku spojů. Pandemie nemoci covid-19 tento problém zhoršila, protože počet cestujících klesl. To také přimělo vládu, aby tento model znovu přezkoumala.

V rámci první fáze několikaletého plánu bude příští měsíc zavedeno flexibilní předplatné, které má zohlednit zvýšení práce z domova. To se pro mnoho dojíždějících stalů době koronavirovými omezení běžné, napsala agentura Reuters.

21. května 2021, ČTK

OPADNA BOZP

Místy zataženo, ojediněle přeháňky

Když jsem poprvé uslyšela slovo metrologie, hlavou mi probleskly bouřky, čtvero ročních období a předpověď počasí, ale bylo mi jasné, že tudy určitě cesta nevede. První použitelná informace od kolegů byla, že je to o měřících jako je posíláme na opravu, a upřímně, dál jsem už nepátrala, protože to k mé práci nebylo tehdy potřeba. Zdánlivě. Byla jsem součástí rozjetého systému, který byl funkční, vše se dělo tak nějak samo a bez nutnosti uvažování – prostě taková ta situace na dráze, kdy si řeknete zase něco nahoře vymysleli a jen se přizpůsobíte a jedete si dál své. Bohužel, takových systémů a pokynů jsou v prostředí železnice, a v BOZP všeobecně, přehršle, a málokdo se zabývá pátráním po jejich podstatě.

Tento článek jsem začala shodou okolností psát 20. května, který je mezinárodním dnem metrologie, která se zabývá měřením, jeho technickými metodami, standardizací jednotek, a v neposlední řadě i výkonem činností, které v rámci ČR zajišťují akreditované zkušební a kalibrační laboratoře, autorizovaná metrologická střediska a střediska kalibrační služby. Nad tím vším bdi v prostředí dráhy Technická ústředna dopravní cesty (TÚDC), jejíž historie sahá až do roku 1957 (v současnosti spadající pod Správu železnic, státní organizaci). TÚDC mj. zajišťuje právě ověřování způsobilosti opravených výměnných dílů, dodavatelů a kalibračních pracovišť pro měřidla všeho druhu.

Nechci vám sahat do svědomí, ale tak trochu pochybuji, že jste četli např. vyhlášku č. 177/1995 Sb., kterou se vydává Stavební a technický řád drah, a její § 26, kde je mj. uvedeno, že pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy se provádějí pravidelné prohlídky a měření staveb drah. Dokonce je zde přílohou č. 1 stanoven i jejich časový interval, který klade všechny ty požadavky na měsíční, čtvrtletní, roční, pětileté a půlroční měření a prohlídky, jako jsou např. obchůzka tratí, kontrolní jízda, měření parametrů měřicími vozy i ručně, kontrola prostorové průchozlosti, prohlídka sdělovacího a zabezpečovacího zařízení nebo mostů – mnoho z vás je každodenně zajišťuje, ale ví jen, že se termíny nesmí prosvíhnut. Pravidel podobných spíše znáte Metrologický řádsvého zaměstnavatele,

Dana Žaková, svazová inspektorka BOZP

Přehled smluvních advokátů a právníků OSŽ

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

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

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

■ JUDr. Michal VEJLUPEK, advokát, advokátní kancelář se sídlem na adrese: Hradiště 97/4, 400 01 Ústí nad Labem, – tel.: 475 216 681, 603 289 106, fax: 475 208 162, – e-mail: m.vejlupek@volny.cz, www: http://

www.advokat-ul.cz – úřední hodiny: dle telefonické domluvy – na výše uvedených číslech.

■ JUDr. Petr VEČEŘ, vedoucí ekonomicko – sociálního oddělení OSŽ – ústředí: Nádražní 1, 659 30 Brno (zasedací místnost ZV ZO OSŽ zst. Brno hl. n. – 1. poschodí), – tel.: 972 624 519 (Brno), 972 241 961 (OSŽ – ústředí, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9), mob. tel.: 737 275 068, – e-mail: petr.vecer@osz.org, – úřední hodiny: dle telefonické domluvy v termínech: 19. 7.; 16. 8.; 13. 9.; 18. 10.; 15. 11. a 20. 12. 2021 vždy od 9.00 – 14.00 hodin.

Připravilo: ESO OSŽ-Ú

NÁZORY

Spravedlivě nejasné

Ekonomický deník zatím nejlépe ze všech médií shrnul situaci s nabídkovým řízením, jež proběhlo v Plzeňském kraji. V tuto chvíli se zdá, že na ramena Domažlice – Klatovy – Horažďovice p. (– Nepomuk/Strakonice) byl vybrán dopravce GWTR, jako by svou expanzi na západ naplňoval obsah téměř totožné značky Great Western Railway (GWR). České dráhy se obrátily na ÚOHS s naprosto logickou námitkou: pokud má vítěz řízení provozovat dopravu po deset let, musí splnit také požadavky na zabezpečení, které bude v průběhu kontraktu na tratě instalováno. Tyto musí také nacenit. Pokud to neudělá, vystaví se hrozbě střetu v budoucích jednáních s objednatelům o úpravě smlouvy, kdy kraj může trvat na jiných hodnotách dotace, než je bezpečná hladina vůči podnákladovému provozu. A pokud to udělá, řízení může ležet prohrát, protože konkurenční firma to neudělá (a bude levnější). České dráhy proto požadovaly, aby

kraj stanovil nějaký postup pro zavedení a nacenění ETCS jako součást smlouvy.

Logicky vzato by tento problém měl objednavatel vyřešit v zadávacích podmínkách. Kraj ale nemá povinnost sledovat pravděpodobný vývoj technologií, a řešit jejich detaily u poptávání, kdo mu rozveze lidi vlakem. Jakýkoli dodatek o postupu vybavení by navíc byl v tuto chvíli příliš teoretický a nejednoznačný. A tak ETCS vůbec nepožaduje. ÚOHS má pravomoci zkontrolovat, zda byly zadávací podmínky nastaveny spravedlivě a jasně. Nepřísluší mu vyřešit ten největší problém, protože přes veškerou logiku je tento problém stejně nevyhnutelný a jasný pro všechny dopravce bez rozdílu. ÚOHS nemůže být „arbitr“ požadavku na budoucí zavedení nového technického prvku“.

Takže jsme v bludném kruhu. Během několika let budeme mít v republice ohromný problém: na spoustě tratí budou objednaní dopravci,

u nichž do poslední chvíle nebude jasné, zda si ETCS budou schopni zařídit, a pokud, tak zda to nebude za tolik, že by se bohatě vyplatilo vybrat původně úplně jiné dopravce. Objednavatelé budou trnout, kolik je to bude stát, a mnohdy zda vůbec seženou narychlo jiné dopravce včas vybaveného, nebo se spokojí s tím, že se třeba ze Sušice do Kdyně bude muset přestoupit nejen v Klatovech, ale i v Janovicích, protože na onen úsek nebude stávající „mezabezpečený“ dopravce vpuštěn. Odsáčkou to cestující.

Ať je to jak chce, finální odpovědnost mají objednavatelé. I když nemožno obsáhnout všechny detaily, alespoň rámcově je to absolutně nutné. Jsou tak krátkozrací? Nebo snad věří, že si Správa železnic rozmyslí instalovat to, co požaduje sama EU? Že se do té doby vyvine ještě dokonalejší zabezpečení za nulové náklady? Nebo že to voliči pochopí jako chybu nějaké jiné politické strany? Vždyť se hazarduje s použitelností veřejné dopravy!

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Ve Středočeském kraji rušení, v Hesensku obnova

V tiskové zprávě ministerstva dopravy, hospodářství a bydlení německé spolkové země Hesensko se uvádí, že se vážně uvažuje o obnově provozu na některých zrušených regionálních tratích v oblasti Hesensku. Seznam čítá až osmdesát tratí, které byly zrušeny či utlumeny od 60. let 20. století. Ve zprávě se zdůrazňuje, že právě nyní je na obnovu tratí ta nejkvělejší doba – ochrana klimatu a přízeň veřejnosti (https://wirtschaft.hessen.de/presse/pressemitteilung/gute-aussichten-fuer-stillgelegte-schienen). To ve Středočeském kraji, ale i jinde v České republice vládne zcela jiná atmosféra. Stále více se ozývá z vedení krajů, že z „finančních důvodů“ musí přehodnotit vztah k železnicím.

Takže až v Německu se plno tratí do roku 2030 obnoví (první již do roku 2025), u nás nastane situace opačná. Z toho je jasné vidět, že nějaká společná Evropská proželezniční politika existuje jen jako více bruselských úředníků vyhlášením třeba Roku železnice 2021. Koncept

EU na zachování a obnovu původní železniční infrastruktury neexistuje, vše závisí na tom, jak se

kde který politik vyspí a zda má či nemá rád vlaky. A o tom to nejen u nás je. Jak smutné. A nyní to bude platit nejen u vrcholných krajských a vládních politiků, ale o starostech každé obce, přes niž vede trať. Když starosta nemá rád houkání vlaků, železnici utne. Opravdu k posouzení. Kraje totiž budou požadovat od obcí spolupráci na financování regionální železnice a jak jde o místní peníze, je zle. Protože v hospodě (kde ještě existuje) chlapi řeknou a tak to bude. Už vidím, co a jak řeknou. A kdekterý starosta si nechá vyasfaltovat k sobě tu nejlepší silničku, pakliže ji už dávno nemá... A v Německu právě někteří starostové podrazili plno tratí. Třeba v 60. letech v bavorském Haidmühlu. Mnohokrát se ukázalo, že měli vliv na soukromé autobusové dopravce.

Ale varuje i případ polských Gliwic. Tam starosta nechál zrušit i tramvaje, prý je neměl rád,

že hrkaly po kolejkách, které bylo třeba opravit. Přitom v sousední Bytomi a Katowicích se tratě neustále modernizují (http://www.tramwajeGliwickie.pl/). Tato protisměrná politika není stav vyspělé demokracie, ale vzor ze země, jako je Ukrajina či ostatní země bývalého Sovětského svazu. Ale o macešském stavu k železnicím by mohli vyprávět i Slovensko a Rakousko (hlavně Dolní Rakousko). Takže jak z toho vzejde?

Martin Kubík

Chvála chebského nádraží

Mám tři kola. Ale co mne opravdu nebaví až obtěžuje, je převážet a přenášet kolo při cestách vlakem po republice. A tak využívám službu ČD půjčoven, které se asi pro větší srozumitelnost pro čtenou zámožskou klientelu nejmenují Půjčovna, ale CD Bike.

Mezi jednotlivými místy jsou sice určité rozdíly, ale teď bych moc rád zmínil poslední výpůjčku dne 21. 5. 2021 v Chebu. Výborná služba, jak na tranzitu a hlavně v pokladně, vše šlo jako po másle a tam jsem obdržel nejen předepsané protokoly, ale dokonce i mapu okolí a plánek města s popisy pamětihodností.

Můj výlet do Chebu měl jednoznačný cíl, z botanických kruhů jsem věděl, že právě kvete ohrožený druh vstavač kukačka, který je zrovna letos Rostlinou roku. A jedno z mála míst na zhlédnutí této kvetoucí krásy je nejmladší sopka na území naší republiky, kterou za více návštěv zkoumal i J. W. Goethe, pokud by někdo nevěděl, jmenuje se Komorní hůrka. Na místě si můžeme přečíst, že jde o světověznámou lokalitu a jedinečný geologický útvar. Cíl byl splněn, kvetoucí vstavačů tam bylo nespočet, že jsem si doma zapomněl bundu, nijak nevádivo, protože přšet začalo až na zpáteční cestě v pendolinu.

A co bych ještě rád zmínil, když máte režijku, tak si vykonu službu průvodčí či průvodčího kolikrát ani nevíš. Tím, že si jízdenku kupuji, tak jsem si všiml v poslední době, že snad úplně všichni, hlavně ti noví, mladí, vykonávají službu perfektně, z poslední doby bych chtěl vyzdvihnout pana průvodčího u Ex 566 z Prahy ve zmíněných den. Petr Rádl

Nesoulad

Je to kraj, kde lidé zvolili do vedení pojednou velmi pravicovou ODS, následně velmi levicové komunisty, aby vzápětí zvolili vůdce s komunistickými kořeny, řídicí celou zemí jako firmu. Není divu, že se v takové oblasti objeví názorový nesoulad.

Nyní jsme toho svědky u trati 132 (Děčín – Oldřichov u Duchcova). Kraj se rozhodl obnovit pravidelný provoz, jenže... Centrální komise Ministerstva dopravy investici do opravy tratě Správy železnic neodsouhlasila. V kraji panuje nesoulad, zda má provoz smysl. Kauza se vleče celá léta. Od zastavení pravidelného provozu se obce snažily o obnovu alespoň turistického provozu. Když vedení kraje tento provoz objedná, Správa železnic zjistila, že trať vyžaduje neúměrnou opravu, která přes Centrální komisi MD nemůže projít, ledaže by byl objednán provoz pravidelný, který tehdejší vedení kraje nechťelo. Tak se obce postupně přiklonily k názoru, že trať bude lepší zrušit a přestavět na cyklostezku, hlavně aby neležela ladem.

Když se nyní nové vedení kraje rozhodlo, že objedná dostatečný objem spojů, aby měla investice do opravy smysl, obce u tratí svůj názor nezmění. Přestože by Centrální komisi názor obcí, zejména pak těch na konečných zastávkách, nemusel zajímat, komise naopak nesoulad zohled-

nila, a neodsouhlasila opravu, na níž se kraj rozhodl se Správou železnic. Soulad objednavatele se správcem infrastruktury nebyl dostatečným souladem.

To samozřejmě vyvolalo nesouhlas u potenciálních cestujících. Většina dosud věřila, že obce chtějí cyklostezku zejména pro beznadějí obnovy vlakového spojení, a ve snu by je nenapadlo, že k nesouladu názoru kraje a obcí vůbec dojde, natož tak zásadně, aby to rozhodlo. Na základě mé komunikace s městem Děčín mi bylo sděleno, že nesoulad v názorech se projevoval u různých stran částěji, a že sami místní nyní zastávají „většinový názor“, to jest ten samý jako město.

Když se septám obývaného obyvatele: chtěl byste mít místo nefunkční trati raději cyklostezku? Řekne ano. Když se ho zeptám: chcete místo nekonečného šlápní na kozích hrbech jet raději vlakem, který odveze i kola? Řekne opět ano. A tak se asi souladu v názoru nedočkáme, snad jenom v jednom: úředně zrušit trať je na spousta let, oprava je vždy rychlejší. Otázka cyklostezky není otázkou „teď anebo nikdy“. Zato s rekonstrukcí tratě bychom jí více otálet neměli, nebo to bude stále finančně náročnější, a nakonec všichni zjistíme, že „teď“ už bylo, a zbývá nám ono „nikdy“.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Rušitelé a konzervátoři tratí se nevzdávají

Po částečně prohraném boji proti návrhům z dílny pan Kolovratníka a konzervací tratí vytrháním začíná tento projekt získávat kontury. Byla vydána tabulka navržených tratí do útlumu, která v leccems připomíná rok 1991, kdy tehdejší Ústřední ředitelství ČSD chtělo vymazat 80 procent české sítě železnic včetně některých hlavních tratí.

Mezi návrhy tratí do likvidace se ocitají i tratě, u nichž byla zcela nedávno provedena generální rekonstrukce, jako je trať Mělník – Mšeno – Mladá Boleslav, ohrožena je i část původně hlavní tratě Klobouky – Peruc (naprosta dehonestace hlavní tratě na Louny), dále Křinec – Městec Králové (příměstská trať od Nymburka), Lužná – Deštnice, Uhlířské Janovice – Ledcecko, generálně opravená trať Plaňany – Kouřim, opět Hostivice – Podlešín, Břežnice – Rožmitál, Čelákovice

ce – Mochov (má se odpojit od sítě zcela!), Rakovník – Kralovice, Vraňany – Lužec (v roce 2020 za milionu most přes kanál Vltavy!), Bakov – Dolní Bousov a trvale likvidovaná trať Zlonice – Straškov. Na některých tratích má prý zůstat turistický provoz, ten však svým počtem nevyhoví Kolovratníkovým číslům, takže bude následovat postupná likvidace. A to vše se děje v době neukončené koronavirové pandemie, kdy se nedá vycházet z žádného relevantního sčítání cestujících ani jakýchkoli prognóz. Je to políček do tváře všem občanům této země. A to je seznam jen ze středních relativně „bohatých“ Čech. Hlavně, že Česká republika bude mít 800 miliard na stavbu vysokorychlostních tratí a vodních kanálů, regiony jsou jaksi některým našim představitelům šumafuk.

Martin Kubík



Kvetoucí krásy.



Stroj 753.611 společnosti Unipetrol Doprava jsme s fotografickým aparátem zastihli v září loňského roku u železniční stanice Úpořiny (trať č. 131).

Bizon u Úpořin

Modernizací „Brejlovců“ řady 753 vznikly v prozobech společnosti CZ LOKO téměř nové stroje řady 753.6, které dostaly přezdívku „Bizon“. Jedná se o diesel-elektrické lokomotivy, určené zejména pro nákladní traťovou službu.

Společnost Unipetrol Doprava provozuje v současné době čtyři lokomotivy této řady (podle výrobce EffiLiner 1600). Spatřit lze v barvách společnosti v čele vlaků, přepravujících ropné produkty, napříč celou republikou mezi terminály

skupiny Unipetrol v ČR. Jedná se o vrcholnou modernizaci „Brejlovců“. Stroje se vyznačují (mimo jiné) svojí spolehlivostí, výraznou úsporou nákladů na údržbu a provoz, výbornými rozhledovými poměry (středové stanoviště strojvedoucího) a nízkou úroveň vnějšího hluku. V neposlední řadě také ekologičtější provozem. Výkon 1550 kW; přenos výkonu střídavě–stejněsměrný; max. rychlost 100 km/h; max. tažná síla 203 kN.

A. K. Kýzl

Do Budyně již jen s KŽC

Dopravce KŽC oživuje jako jediný trať D3 v úseku Bríza obec – Mšené Lázne – Budyně nad Ohří – Libochovice, na níž Ústecký kraj za vlády hejtmána Šulce (ODS) v prosinci 2006 zastavil pravidelnou osobní dopravu, ač těsně předtím byla trať rekonstruována (mosty přes Ohří atd.). Náštesti dopravce KŽC ve spolupráci s vedením Ústeckého kraje trať po roce 2010 oživil, avšak i to je málo. Mšené Lázne jsou tak jedny z mála, které nemají pravidelné železniční spojení.

Budova bývalé vývojové dopravní (samostatné) výhybky jako první na síti) byla po roce 2015 zbořena, dopravní zrušena a všechny odbočné koleje vytrhány. Všechny železniční budovy na trati Roudnice nad Labem – Libochovice jsou v alarmujícím stavu – Roudnice nad Labem-Hra-

cholský – díry ve střeše, budova hrozí zřícením (do roku cca 1999 obsazena výpravčím, ve stanici byla reléovka, odbočné koleje a vlečky následně vytrhány, výpravčí zrušen), Vražkov – zatlučena všechna okna, budova neobydlena, do roku 1998 výdejna jízdenek, Budyně – zatlučená okna, do roku 1998 výdejna jízdenek a samostatný komerční pracoviště.

Kolem roku 2020 byly „amputovány“ jazyky všech výměn, takže dopravní D3 není použitelná ani pro křižování, ani pro možnou přepravní aktivitu. V placu nádraží parkují kamiony a autobusy. V současné době alespoň dochází ke generální rekonstrukci, obnově PZS a ovládacích prvků.

Martin Kubík



Os 18341, 17. dubna v pravé poledne zastavuje v dopravně D3 Budyně nad Ohří, dopravce KŽC motor M 152.0656, v popředí stavební činnost na obnově PZS, dirigující dispečer sídlí v žst. Straškov, nebylo by od věci zřídit jednokolejnou dopravnu v zastávce Bríza obec, tím by se zvýšila propustnost tratě, takto se nedá sestavit smysluplný jízdní řád a připoje mezi ČD a KŽC v Straškově uždějí! Správa železnic by se měla zamyslet.

Optimalizace trati Praha–Smíchov – Černošice vstupuje do poslední třetiny

(Pokračování ze str. 1)

Přístup na ně bude nově zrekonstruovaným podchodem pod kolejištěm (rekonstrukce v tomto případě znamená zbourání původního podchodu a výstavbu podchodu nového) a novým podchodem pro pěší v místě železničního přejezdu

(ten bude zrušen až ke konci stavby, tzn. konec roku 2022). Bezbariérovost stanice zajistí výtahy a šikmé rampy.

Součástí projektu je i posun zastávky Praha–Velká Chuchle do polohy blíže k obytné zastávbě. Kvůli požadavku na zvýšení kapacity dráhy vznik-

ne v km 6,2 nová Odbočka Závodiště, a to v prostoru severně od stávajícího železničního přejezdu ve Velké Chuchli, u kterého se nyní připravuje pouze varianta nadjezdu. Tato nová dopravní do sebe zahrne i Odbočku Tunel, která mění na výjezdu z tunelu jednokolejnou trať z Vršovic na dvoukolejnou.

V současné době probíhá sanace zárubních zdí v úseku Praha–Radotín – Praha–Velká Chuchle, staví se nová protihluková stěna v Radotíně (ulice Ke Zvěři) a pracuje se na rekonstrukci technologické přístavby výpravní budovy v Radotíně. Vedle této technologické budovy Správa železnic postaví novou výpravní budovu, do které vyústí rekonstruovaný podchod. Bude se jednat o jednopodlažní stavbu o rozměrech 12 x 38 metrů, která poskytne zázemí (halu) pro cestující, pokladny, veřejné toalety a doplňkové komerční prostory. Začátek realizace je naplánován na srpen příštího roku.

Stavbu si v úterý 25. 5. v doprovodu zástupců investora i zhotovitele v rámci kontrolního dne prohlédl ministr dopravy Karel Havlíček. Dodejme, že nyní se buduje spojení Praha–Smíchov – Černošice (dokončení v roce 2022), následovat bude úsek z Černošic až k Odbočce Berounka (ta vznikne za zastávkou Černošice–Mokropsy, předpokládaná doba realizace 2024–2026), a úsek Odbočka Beroun – Karlštejn se připravuje pro realizaci v letech 2023–2026. Poslední úsek Karlštejn – Beroun je v plánu 2022–2024. Michael Mareš



Snímek z kontrolního dne 25. 5. 2021.

Turistické linky ožívají

V souvislosti s postupným zmírňováním protiepidemických opatření začínají rovněž oživat Turistické linky Dopravy Ústeckého kraje (DÚK). Mnozí vyletníci, toužící vyrazit na turistické výpravy za poznáním krás našeho kraje, jsou již značně natěšení.

Jinak tomu nebylo v sobotu 15. 5. ani na lince T 3, na „Zubrnické museální železnici“, jezdící o víkendech a svátcích z Ústí nad Labem–Střekova do Zubrnice–Týniště. Při ranní jízdě byl starší motoráček „Hurvinek“ M 131.109 od stanice Velké Březno zaplněn téměř do posledního místa.

Na konečné v Zubrnici–Týništi si mohli návštěvníci prohlédnout zdejší malou muzejní expozici, „osahat si“ vystavené drezíny, či se pokačat pohledem na modelovou železnici pod širým nebem. Ti zdatnější se mohli odsud vydat například na nedalekou Bukovou horu (683,3 m n. m.), na jejímž vrcholu je 217 metrů vysoký televizní vysílač. Z Bukové hory jsou krásné výhledy do okolní krajiny.

Na Střekově byla toho dne rovněž otevřena zdejší parní vodárna. Zámek ve Velkém Březně,

jakož i skanzen v Zubrnici, byly ještě pro veřejnost uzavřeny, ale to se jistě v brzké době také změní.

Tak krásné jaro a hodně pěkných zážitků (nejen) na Turistických linkách DÚK, vážení. A. K. Kýzl



Moudrost pro tento den

„Moudré ucho neposlouchá, co hloupá huba povídá.“

Božena Němcová,
česká spisovatelka (1820 - 1862)

Na konečné v Zubrnici–Týništi naleznete (krom muzejní expozice) i malý „hřbitov“ starých hektometrovníků.

Letní tábor



Pozvánka: Vodík na železnici

Na návrh předsedy Správní rady Správy železnic Doc. Hruše se pod záštitou generálního ředitele SŽ Bc. Svobody, se dne 24. 6. 2021 od 10 do 11.30 h uskuteční workshop na téma vývoje, výzkumu a inovací „Vodík na železnici“.

Místo konání: FD ČVUT, Horská 3, Praha 2. Vedle FD ČVUT, SŽ a ČD účast přislíbily Alstom CZ, Siemens Mobility, VSB TU Ostrava. V jednání jsou i další zainteresované subjekty. –rš–

DOVOLENÁ S OSŽ

Co je třeba splnit, chceme-li využívat ubytovací služby

Rekreace v tuzemsku je již v plném proudu a ubytovací zařízení v ČR mohou fungovat na 100 % své kapacity. Konečně dochází k postupnému rozvolňování protiepidemických opatření. Připravili jsme pro vás proto přehled podmínek, které je nutno splnit.

Aby bylo možné využívat ubytovací služby, je nutno doložit

1) absolvování PCR testu s negativním výsledkem nejpozději před 7 dny nebo

2) absolvování antigenního testu na veřejném odběrovém místě nejpozději před 72 hodinami nebo

3) prokázání se první dávkou očkování proti COVID-19, od ní musí uplynout nejméně 22 dní nebo

4) doložení laboratorního potvrzení o proděláním onemocnění COVID-19, od něhož neuplynulo více než 180 dní. Dále lze také doložit potvrzení od zaměstnavatele o negativním samostestu či čestné prohlášení rodiče o absolvování samo-

testu podle rizikovitosti země, do které se cestuje. Proto je dobré ověřit si aktuální podmínky, a to nejlépe na stránkách Ministerstva zahraničí ČR (www.mzv.cz).

Věříme, že dokument, který sjednotí podmínky cestování po celé Evropě, tzv. Covid pas, bude schválen v nejbližší době. Jeho užíváním se cestování po Evropě zjednoduší a zpřehlední.

Pro cestování po tuzemsku i do zahraničí bude v letošní sezoně určitě platit, že kdo je očkován, bude mít vše o dost jednodušší! Během letošního léta bude v Česku obsazenost hotelů velká, očekáváme, že klienti budou chtít využít domácí jistotu.

Jako útočiště v centru Šumavy vám může posloužit hotel Ostrý v Železném Rudě, kde se členové OSŽ mohou ubytovat za 250 Kč!

Více informací: www.rekreaceosz.cz nebo u Michaely Šimkové na tel.: 972 241 928 a 601 391 185.

Ondřej Šmehlík



Černé jezero na Šumavě. Autor: Environmentální centrum Železná Ruda.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

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