

## Z aktuálních událostí

■ Na 4. 8. bylo svoláno mimořádné zasedání Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s. Jednání se uskutečnilo v sídle OSŽ (Dům Bohemika) a několik členů se z důvodu nemožnosti osobní účasti připojilo pomocí elektronických médií. Před samotným zahájením se účastníci dozvěděli o tragické železniční nehodě u Domažlic, která má za následek tři mrtvé a desítky zraněných. Vyjádřili hlubokou lítost a úcast. S povděkem byla přijata informace o rychlé reakci zaměstnavatele při pomoci postiženým. Rovněž OSŽ je samozřejmě připraveno pomoci našim členům a jejich rodinným příslušníkům.

Hlavním tématem jednání bylo (za přítomnosti zástupců zaměstnavatele) dokončení procesu projednání organizačních změn předložených zaměstnavatelem k 1. 8. a 1. 9. 2021. K prodloužení celého procesu došlo z důvodu požadavku PV na doplnění, zdůvodnění a vysvětlení některých kroků uvedených v zaměstnavatelem zaslanych materiálech. Po diskusi a přednesení výhrad zaměstnavatel PV považuje předložené organizační změny za projednané. Žádá zaměstnavatele, aby všechny organizační změny mající dopad do zaměstnanosti neprováděl bez důkladného zvážení personálních potřeb zaměstnanců po skončení probíhající pandemie. Za takové rozhodné nepovažujeme jednání na základě blíže nespecifikované a prakticky nedokazatelné analýzy, kterou se zaměstnavatel zaštiťoval na jednání. PV rovněž žádá zaměstnavatele o projednání případných konkrétních dopadů s příslušnými odborovými organizacemi na místní úrovni, s využitím všech možností ke zmírnění následků.

V dalším průběhu byla předmětem jednání příprava Podnikové konference a sjezdu OSŽ. Členům byl předložen návrh kandidátů do nového PV OSŽ, nových členů Ú OSŽ, klíč rozdělení delegátů a náhradníků na sjezd a kandidátů do RK Ú OSŽ. Po krátké diskusi byly všechny návrhy akceptovány. Všechny návrhy budou zveřejněny po vypořádání nutných náležitostí ze strany příslušných Výborů PV OSŽ při ČD, a. s., a ZO OSŽ.

Podnikový výbor se rovněž důkladně zabýval zamýšlenou redukcí regionální železniční osobní dopravy (celkem na 12 tratích) ze strany vedení Středočeského kraje. Po diskusi přijal stanovisko a doporučuje P Ú OSŽ jeho přijetí (*stanovisko uveřejňujeme na této straně*).

V rámci bodu Různé proběhla diskuse o vyhodnocení účinnosti a pozitivních ohlasech při poskytování sociální výpomoci členům OSŽ během živelní pohromy (tornáda) na území Břeclavi a okolí. Na základě všech dostupných informací jsou velmi kladné ohlasy na pružnost a rychlost

při poskytování pomoci postiženým, jak z OSŽ, tak ze strany zaměstnavatele. Předseda ZO OSŽ Břeclav Karel Tomeček poděkoval celému vedení OSŽ a zástupcům zaměstnavatele.

■ V úterý 10. 8. 2021, v sídle OSŽ v pražských Vysočanech, zasedalo Představenstvo OSŽ. Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo, informoval o jednání odborových centrál z 21. 7., na němž byla dokončena interní norma týkající se sociálního dialogu u společnosti ČD Cargo. Zmínil se i o jednání ETF na téma fungování nadnárodních železničních společností a problémech spojených se sociálním dumpingem, které proběhlo 22. 7. 2021. Radek Nekola referoval i o hospodářském výsledku společnosti, který se drží v intencích podnikatelského plánu a podnikové kolektivní smlouvy. Zmínil se i o přípravě kongresu ETF v roce 2022, na němž se mají přijímat strategická rozhodnutí. „Pro nás jsou důležité prvky jako udržitelnost jednotlivých vozových zásilek,“ dodal.

Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při Správě železnic, referoval o tom, že na účet pomoci lidem postiženým řádním přírodních živlů na Moravě přišlo téměř jeden a čtvrt milionu korun. „Celkem šlo o 1,1 milionu 13 žadatelům. Pracovní skupina bude pokračovat v rozdělování dalších finančních prostředků,“ informoval a dodal, že se odborové centrály zabývaly i 2. změnou zásad FKSP, právě v návaznosti na finanční pomoc zaměstnancům postiženým řádním tornáda. Došlo ke změně znění vyhlášky 114. „Nově při vyhlášení stavu nebezpečí se může poskytnout návratná bezúročná půjčka až ve výši 100 000 Kč,“ uvedl.

Závěr informací ze zásadního jednání patřil moderujícímu Vladislavu Vokounovi, který mimo jiné informoval o mimořádném jednání Podnikového výboru OSŽ při ČD (*vice v samostatné informaci v této rubrice*). Běžná agenda podle Vladislava Vokouna normálně dále běží. PKS ČD se plně dodržuje, KOP probíhají v rámci možností, které trh umožní.

Představenstvo OSŽ dále projednalo a schválilo přiznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ a dvou žádostí o poskytnutí právní pomoci zastoupením v řízení před soudem, zabývalo se přípravou VIII. sjezdu OSŽ a schválilo návrhy zahraničních pracovních cest.

V bodě různé pak mimo jiné schválilo prohlášení OSŽ k redukcí železniční dopravy na regionálních tratích Středočeského kraje (*viz samostatný článek na této straně*).

—red—



Představenstvo OSŽ zásadně nesouhlasí se zamýšlenou redukcí rozsahu osobní vlakové dopravy ve středních Čechách. Ilustrační snímek Michael Mareš

## Představenstvo OSŽ zásadně nesouhlasí s redukcí železniční dopravy na regionálních tratích Středočeského kraje

Představenstvo OSŽ na svém jednání dne 10. 8. 2021 přijalo prohlášení k zamýšlenému zastavení objednávky na osobní vlakovou dopravu na sedmi regionálních tratích a zásadní redukci objednávky na dalších pěti regionálních tratích ze strany vedení Středočeského kraje. Uveřejňujeme jej v plném znění:

**Představenstvo OSŽ zásadně nesouhlasí se zamýšlenou redukcí rozsahu osobní vlakové dopravy na výše uvedených tratích.** Stejně jako mnoho dalších občanů jsme přesvědčeni, že se jedná o neuvážený krok, který je z dlouhodobého hlediska v zásadním nesouladu se záměry EU a ČR v oblasti posílení a rozvoje ekologické dopravy.

Je mimo pochybnost, že železniční doprava je po zahrnutí všech faktorů jednou z nejšetnějších druhů hromadné dopravy k životnímu pro-

středí, což jednoznačně potvrzuje rovněž budoucí předpokládaný technický rozvoj urovň železničních vozidel a tratí.

Jsmo rovněž přesvědčeni, že při započtení všech externalit, vyšší kapacitě a životnosti vozidel, rozsahu bezpečnostních prvků pro ochranu zdraví cestujících a narovnaných podmínek se silniční dopravou, nemusí osobní železniční doprava vycházet jako ta výrazně dražší, ba naopak.

Je nám známo, že Středočeský kraj ve spolupráci s hlavním městem Prahou doposud silně podporoval a podporuje veřejnou železniční dopravu. To vnímáme pozitivně. Chápeme rovněž, že současná situace tlačí velkou část společnosti a institucí k úsporám opatřením. Domníváme se však a zároveň apelujeme na vedení Středočeského kraje, aby s ohledem na výše uvedené

a s ohledem na budoucnost revidovalo svůj zájem ohledně redukce veřejné železniční dopravy. Chceme upozornit, že v minulosti vedly všechny tyto a podobné redukce k těžko vratitelným negativním dopadům.

Za další vážný argument proti zamýšlené redukcí lze uvést skutečnost, že u některých tratí došlo v uplynulém období k poměrně značným investicím do modernizace tratí. Redukcí provozu by došlo k znehodnocení proinvestovaných prostředků. Je smutným příběhem, že je to z velké části následkem absence řádně projednané, dlouhodobé a konzistentní dopravní politiky státu. Považujeme za nezbytné, aby vedení Středočeského kraje a MD ČR zahájilo dialog, jehož cílem by mělo být nalezení oboustranně přijatelného řešení pro zachování veřejné osobní železniční dopravy. **Představenstvo OSŽ**

## Po nehodě na Domažlicku: Srážce vlaků dokáže zabránit systém ETCS

Po tragické vlakové nehodě na Domažlicku, kde se u obce Milavče čelně srazil rychlík s osobním vlakem, se k situaci na železnici vyjádřil v Interview ČT24 generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Odpovídal na otázky, zaměřené na zabezpečení tratí, na rychlost, s níž je zaváděna nová technika, i na podporu ministerstva dopravy železnici. Pokud se týká předmetné trati, na níž došlo k nehodě, zdůraznil Svoboda, že tato trať je stejně jako řada jiných tratí zabezpečena podle všech požadavků, které jsou kladeny na bezpečnost, v některých ohledech je ale závislá na lidském faktoru. Jak dále dodal, podle vyšetřování odborníků ze Správy železnic, OŘ Plzeň, bylo zabezpečovací zařízení při jízdě těchto dvou vlaků v pořádku. „Byla-li však nehoda způsobena chybou strojvedoucího, určí vyšetřování Drážní inspekce,“ poznamenal Svoboda.

Pokud se týká samotné tratě, vedoucí z Plzně přes Domažlice do Mnichova, je to podle slov Jiřího Svobody trať, na níž projede za 24 hodin přibližně padesát vlaků, patří tedy mezi tratě spíše méně zatížené. Podobné zatížení a vybavení tratě je i na bavorské straně. „Trať je zabezpečena podle všech požadavků na bezpečnost, včetně přenosu návěstí z návěstidel na stanoviště strojvedoucího, který při jízdě obsluhuje tlačítko bdělosti,“ popsal zabezpečení jízdy vlaků na

této jednokolejné trati. Jak dále dodal, technika, která by vyloučila srážku vlaků a nahrazuje i lidský faktor, existuje v podobě zabezpečení systémem ETCS, který je plánován i na této trati. „ETCS by měl být zaveden na nejdůležitějších tratích v České republice do roku 2030. Vyžaduje sice obrovské finanční zdroje, nicméně v tomto směru existuje velká podpora ministerstva dopravy na modernizaci železnice,“ zdůraznil. Podle jeho dalších slov je těsně před zveřejněním mapa, podle níž bude ETCS na české železnici v následujících letech zaváděn.

První tratí, na níž bude tento systém zaveden ve větším rozsahu, je regionální trať z Olomouce do Uničova, která v současné době probíhá rozsáhlou modernizací a v roce 2023 by měl být na ní spuštěn systém ETCS. Pravidla železniční dopravy jsou podle slov Jiřího Svobody pevně stanovená a zajišťují bezpečnou jízdu. Selhání lidského faktoru, či technickou závadu sice nelze nikdy zcela vyloučit, jde však o výjimečné případy. „Jezdím denně vlakem a železnici věřím,“ zdůraznil. Ministerstvo dopravy i Správa železnic považují bezpečnost železniční dopravy za naprostou prioritu a do její modernizace věnují ročně několik desítek miliard korun – v letošním roce jde o částku 33 miliard korun, což je o více než deset miliard více než před dvěma roky. **Miroslav Čáslavský**



Železniční nehoda na Domažlicku měla tragické následky.

Snímek Drážní inspekce

## NA AKTUÁLNÍ TÉMA

## „Pokřivenost tarifu PID mi přijde velice zásadní, mělo by se s tím něco dělat!“

Hovoříme se **ŠTĚPÁNEM HÁLKEM**, autorem petice za záchranu tratí ve Středočeském kraji

**V květnu se objevila informace, že Středočeský kraj uvažuje zrušit nebo omezit železniční dopravu na zhruba patnáctce (aktuálně jich je 12) tratí ve Středočeském kraji. Spíše to zpočátku vypadalo jako aprílový žert, mnohým nepřipadalo reálné, že by před volbami bylo něco takového vůbec možné. A ono se nakonec ukázalo, že to možné je, dokonce to schválila i Rada Středočeského kraje. Mezitím vznikla petice na záchranu tratí, na nichž má být zastaven nebo výrazně omezen provoz. Vy jste autorem této petice, co vás k tomu vedlo?**

Pravidelně sleduji zpravodajství z dopravy, takže jsem o tom záměru hned věděl, a řekl jsem si, že to takhle nemůžeme nechat, protože se to týká i tratě na Dobříš, které se věnuji dlouhodobě a mám k té trati osobní vztah, protože v Čisovicích i bydím, ale ono se to netýká jenom úseku na Dobříš, ale dalších aktuálně dvanácti tratí. Zatím jsou v tom návrhu na úseku z Čisovic na Dobříš vyškrtnuté vlaky v pracovních dnech, kdy lidé těmi vlaky jezdí, ale bojíme se, aby kraj neškrtal dál.

**Říkáte, že jsou i jiné možnosti, jak řešit aktuální finanční situaci kraje. Špatně provedená je podle vás zejména stále se rozšiřující integrace PID tarifně zvýhodňující pouze autobusy.**

Ano, jedná se především o cestování zcela zdarma v autobusech pro cestující nad 70 let, ale stejně tak i pro držitele ZTP a psy při jízdě na 24 h a dobu delší. Dále se i ve zdraženém tarifu o 1. 8. 2021 objevuje jízdenka na 15 minut, ale pouze pro autobusy. Toto vše vede k nižšímu tržbám pro kraj a stále většímu prohlubování ztrát plynoucím z rozšiřování „integrace“ do dalších oblastí kraje, včetně odlivu části frekvence z vlaků do

autobusů, právě kvůli levnějšímu jízděnému v autobusech. Cena jízdného v autobusech je v některých relacích vůči vlaku třetinová a lidé jsou de facto tím tarifem PID do autobusu tlačeni, protože vlak vychází podstatně draž. Ztráty z nevybraného nebo nižšího jízděného v autobusech jsou přitom podstatně vyšší než případná úspora za neobjednané vlaky. Proč se přednostně neřeší tyto tarifní krivky vůči vlakům? Jinak nelze posuzovat frekvenci cestujících, ale i nesečených kočárků, jízdních kol, psů, velkých batohů, na které v autobusech ani není místo.

**Nižší jízdné v autobusech je tedy hendikepem pro dráhu, která tak cíleně přichází o cestující.**

Ano, přesně tak! Otázkou je, jestli to je záměr, nebo jenom nedomyšlenost, a nebo něčí neschopnost nebo neochota ten tarif sladit. Zatím ty diskuse probíhaly tak, pokud na to toto téma vůbec někdo z kraje reagoval, že jízdné zdarma nelze dát i ve vlacích, protože by ztráta ještě více narůstala. O zpoplatnění autobusů pro kategorie 70+ a ZTP zatím nikdo neuvažoval s odůvodněním, že jde o cestující sociálně potřebné, ale proč má být sociálně potřebnější jízda autobusem, než jízda vlakem? To nedává smysl! Toto je cílená likvidace vlaků přes rozdíl v tarifu PID. Pokud má běžný cestující na výběr, jede levnějším autobusem a kraj z toho nemá nic! Naopak integrovaná jízdenka pro přepravu jízdních kol a psů uznává všemi železničními dopravci v PID chybí. Ptám se: Kdy už s tím bude konečně někdo něco dělat místo rušení vlaků? Navíc vlaky jezdí po opravené infrastruktuře, narozdíl od bidného stavu úzkých oblastí kraje, včetně odlivu části frekvence z vlaků do



a oproti vlakům mají delší trasy a jezdí po pravidelně ucpávaných výpadevkách do a z Prahy.

**Myslíte si, že právě v tarifu je ten zakopaný pes, proč zrovna na těch dvanácti nebo třinácti tratích má být omezen provoz?**

Určitě je to důvod, proč jezdí tak relativně málo cestujících ve vlacích. V tomto případě je ale třeba dodat, že ty průzkumy (sčítání počtu cestujících) se dělaly v roce 2019, kdy konkrétně na trati na Dobříš probíhala velká oprava Měchenického mostu, což se v těch počtech pochopitelně projevilo, protože náhradní autobusovou dopravou jezdilo málo cestujících, které přestupování z vlaku na autobus náhradní dopravou odradilo. Kdo nemusel, tak tím spojem nejel. **(Pokračování na str. 2)**



# „Pokřivenost tarifu PID mi přijde velice zásadní, mělo by se s tím něco dělat!“

(Pokračování ze str. 1)

Podle vás jsou tedy ty výsledky průzkumů, kterými kraj operuje, neobjektivní?

Samozřejmě. To mohu potvrdit, protože tu situaci tam detailně znám.

Co vás vedlo k sepsání petice?

Někdo to udělat musí! Je třeba dát kraj najevno, že lidé jsou proti tomu! Stejně tak tomu bylo před patnácti lety za hejtmana Bendla, pak i za Ratha, a nyní i za paní Peckové, respektive za jejího radního pana Boreckého z hnutí STAN. Historie se opakuje. Když v minulosti ty petice, pod nimiž byly tisíce podpisů, pomohly, tak proč to neopakovat? Lidé, kteří ty předchozí petice organizovali, tak už tu mezi námi bohužel třeba ani nejsou. Já jsem je sece neorganizoval, ale někdo tu iniciativu převzít musí.

Kdy petice vznikla?

Na web e-petice jsem ji dával začátkem července, ale chvíli trvalo, než to prošlo schvalovacím procesem u správce webu (odkaz: <https://e-petice.cz/petitions/petice-proti-ruseni-osobnich-vlaku-ve-stredoceskem-kraji.html>). Poté co to bylo schváleno tak každým dnem přibývají další podpisy, aktuálně (k 8. 8. 2021) jich tam je 2180. K tomu máme ještě obdobný počet podpisů na papírových arších. Petiční archy jsou totiž i na příslušných obcích a nádražích. Občané nejen petici podepisují, ale vkládají tam i komentáře, ze kterých lze leccos vyčíst. Často mají podobný názor jako já a přidávají další postřehy. Například to, jak je trať na Dobříš důležitá v zimě, kdy ji chtějí seškrtat úplně: stačí jedna nehoda na dálnici a všechno stojí. Z té dálnice se nelze nijak dostat, tvoří se tam kolony a přitom ta trať je přirozenou a jedinou alternativou k dálnici. Lidé v zimě obecně, když je hodně sněhu, raději jezdí vlakem, což v těch průzkumech není zohledněno. Navíc se vůbec nescítaly jízdní kola, kterých na této trati jezdí také dost. Nescítaly se kočárky, nescítali se psi, to všechno pochopitelně tvoří obsazenost vlaku a na rozdíl od autobusů, kde všichni jezdí zdarma nebo s výraznou slevou, se za ně ve vlacích platí. Takže ta pokřivenost tarifu PID mi přijde velice zásadní a mělo by se s tím něco dělat. A je vůbec otázkou, zda se po zdražení tarifu od 1. 8. 2021 zvýší tržby, protože zdražení tarifu PID řadu lidí odradí, ale na druhou stranu by to mohlo i část frekvence železniční příhrát, protože tarif PID už se blíží tarifu ČD, který zůstal po 1. 8. 2021 stejný, vlaky naštěstí nezdražily, takže jízda vlakem už není o tolik dražší než autobusem. Ale je třeba to dořešit komplexně, tzn. zrušit bezplatnou přepravu, ostatně těch 25 % není něco, co by mělo cestující položit, a zároveň to umožnit čerpat státního příspěvku ve výši 75 %, což se nedělo, kvůli tomu za ty tři roky, kdy se toto čerpat mohlo, ale nečerpalo, už kraj

přišel o stovky milionů korun. Takže není pravda, že stát nechce pomoci, opak je pravdou, protože kraj tuto pomoc nečerpá. Otázkou je, jestli schválí, nebo z neznalosti, osobně si myslím, že je to spíše ten první důvod.

Jaká na petici byla odezva? Mám na mysli mediální odezvu, zájem novinářů?

Obzor je první, ale myslím si, že to teprve přijde.

Pokud vím, ozval se vám ministr Havlíček a pozval vás do Mladé Boleslavi na schůzku.

Pan ministr na to má lidi, ozval se mi někdo z tiskového odboru. Původně jsem ale pana ministra oslovil já. Pan ministr si to vzal za své, řekl, že to vidí naprosto stejně, že do těch tratí se vložily stovky milionů korun, a že je třeba to více využít, na rozdíl třeba od silnic, které jsou většinou ve špatném stavu a je zbytečné, aby tam jezdily ještě další autobusy a zhoršovaly už beztak neuspokojivý stav. Mimochodem, petici na pátečním (6. 8. 2021) setkání podepsal jak pan ministr, tak i generální ředitel Českých drah i Správy železnic. A dokonce i pan Lochman, předseda Výboru pro dopravu Středočeského kraje! Na rozdíl od pana Boreckého byl konstruktivní, trať nechce rušit, naopak se chce s ministerstvem dopravy dohodnout.

Lze tedy říct, že jste s ministrem a ministerstvem našel společnou řeč? Určitě jste zvažoval nebo viděl jeho pořad Na Rovinu, který vysílal Dobříšského nádraží, takže jste mu teskal.

Ano, samozřejmě, i mě překvapilo, jak rychle reagoval, a je to jen a jen dobře.

Ted jsme ve fázi, pokud mám správné informace, že Rada kraje to schválila...

Ale mám pochybnosti, jestli vůbec někteří členové Rady vědí, co schválili.

Zatím ty škrty schválila Rada kraje, což znamená, že to není konečné řešení a projednat by to mělo ještě zastupitelstvo kraje, nemýlím-li se. Takže to ještě není definitivní.

Doufám, že ne. Věřím, že to zastupitelstvo neschválí. Chtěl bych zdůraznit to, co říkáte, že to není definitivní, protože některé články, které vyšly v médiích, mohly vytvářet dojem, že je hotovo a že ty spoje skutečně ruší. Naše snaha je zastavit to, takže petice běží dál, a někdy na konci srpna ji formálně předáme paní hejtmance. Do té doby ale pokračujeme, sbíráme dál podpisy na těch všech tratích, diskutujeme se všemi, kteří o to projeví zájem, a doufáme, že budeme úspěšní. Podpisů postupně přibývá a jsou to už tisíce podpisů, jako tomu bylo v roce 2005.

Michael Mareš

## PŘEDSTAVUJEME

### Ivo Dokoupil:

# „Nádražní budovy za dlouhá léta vrostly do krajiny a jsou její nedílnou součástí.“

Sešli jsme se celkem náhodně na nádraží v Troubelicích (trať Olomouc – Šumperk), kde probíhají práce na rekonstrukci zdejší tratě, při níž budou opraveny také budovy nádraží. A právě opravy železničních budov bylo téma, které nás celým rozhovorem provázelo. Ivo Dokoupil působí jako koordinátor a mluvčí v Hnutí DUHA Jeseníky a jedním z témat, které ho zajímá, je zachování historické podoby železničních nádraží.



„Prvním posláním Hnutí DUHA je sice ochrana životního prostředí, s tím je však spojena i ochrana historických budov jako jsou kostely, stará historická stavení a také původní nádražní budovy, které za dlouhá léta vrostly do krajiny a jsou dnes její nedílnou součástí,“ vysvětluje Ivo Dokoupil. Mnoho takových budov se nachází v oblasti někdejších Sudet, přičemž část z nich se daří navrátit opravené do původního stavu, některé však byly opraveny značně necitlivě a některé dokonce zbourány, čímž podle slov Ivo Dokoupila vznikla nenahraditelná škoda. „Jedním z nádraží, která byla doslova srovnána se zemí, je 150 let stará staniční budova v Dětrichově nad Bystřicí (trať Olomouc – Krmov), o jejíž záchranu jsme usilovali, bohužel neúspěšně. Správa železnic doslova vyhodila oknem miliony korun, které demolice stála, přestože jsme nabídli její opravu a smysluplné využití. I když už je budova neopravitelná, chystáme právní kroky, které by měly ukázat pochopení Správy železnic,“ dodává Dokoupil.

Záchrana historických budov, mezi nimi také

budov nádraží, je ovlivněna také přístupem starostů jednotlivých obcí, na jejichž katastru tyto budovy stojí. „Existují starostové, kteří se dokáží doslova bit za záchranu svých nádraží a zastávek, ale jsou i takoví, kterým je to lhostejné – a to je velká škoda,“ říká Ivo Dokoupil.

Současnou situaci, kdy nevyužívané budovy nelze prodat soukromým subjektům (např. občanská sdružení a spolky) by měla změnit novela zákona o drahách, kterou slibují prosadit někteří opoziční politici. Železnici označuje Ivo Dokoupil za nejekologičtější způsob dopravy a má k ní blízký vztah. Cestuje zásadně vlakem a ročně najezdí kolem 20 000 km. Pracuje jako průvodce jedné brněnské cestovní kanceláře, která pořádá zájezdy vlakem do různých koutů Evropy, jakož i vlakový zájezd po Transsibiřské magistrále. Také díky tomu má možnost srovnávání stavu budov na naší a cizích železnicích. Podle jeho slov je situace v zahraničí docela jiná než u nás, budovy tam zachovávají svůj historický ráz, k demolicím dochází jen výjimečně a státy jako jsou Rakousko, Švýcarsko nebo i Rusko se o historické budovy starají mnohem lépe než česká Správa železnic. „Příkladem může být Transsibiřská magistrála, kde jsou všechna nádraží na této dlouhé trati opravena v historickém duchu od největších (Novosibirsk), až po nejmenší (zastávka Studjanka, která je postavena z mramoru).“

V České republice mají podle slov Ivo Dokoupila bohužel velký, snad rozhodující vliv lobbistické skupiny developerů a stavebních firem, které usilují o co největší zisky bez ohledu na zájem veřejnosti. Na rozdíl od „státních“ nádraží existují na železnici i soukromé společnosti, které se starají o svůj majetek daleko citlivěji. Jedním z posledních příkladů je úzkokolejná trať Třemešná – Osoblaha, kde budovy na trati získalo sdružení obcí na této trati spolu se spolkem Slezské zemské dráhy a pustilo se do jejich obnovy, přičemž usilují o zachování jejich historické podoby. „Hnacím motorem jsou zdejší starostové,“ připomíná Ivo Dokoupil. A jaký je cíl Hnutí DUHA v tomto směru? „Máme kontakty i s jinými organizacemi, které usilují o převod nevyužívaných nádraží do rukou soukromých spolků či obcí. K tomu je však třeba změnit zákon o drahách a to je náš cíl v tomto směru. Snad se to po volbách povede dotáhnout do konce,“ říká Ivo Dokoupil závěrem.

Miroslav Čáslavský



Osobní vlak 3628 ze Šumperka do Olomouce odjíždí z Bohuňovic jako poslední vypravený vlak bohuňovickým výpravním.

## NAVŠTÍVILI JSME

### Bohuňovice

Poslední den samostatného ovládání železniční stanice a současně poslední den výpravního v této profesi. I tak by se dala nazvat událost, která proběhla v pondělí 19. července 2021 v železniční stanici Bohuňovice. Toho dne přesně v 9.00 hodin byla zahájena výluka traťového zabezpečovacího zařízení mezi stanicemi Bohuňovice – Olomouc hl. n. a výluka staničního zabezpečovacího zařízení železniční stanice Bohuňovice. Účelem výluky bylo přepnutí ovládání železniční stanice Bohuňovice do sousední stanice Šternberk, ve které bylo několik dnů předtím aktivováno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie elektronického typu ESA 11 a odkud bude stanice Bohuňovice ovládána dálkově.

„Po ukončení výluky výpravní ukončí dopravní služby, pracoviště bude zrušeno a staniční zabezpečovací zařízení Bohuňovice bude ovládáno z pracoviště JOP v železniční stanici Šternberk. Po dokončení stavebních úprav celé tratě z Olomouce do Šumperka bude provoz řízen z regionálního dispečerského pracoviště v Olomouci,“ vysvětluje náměstkyně přednosty Provozního obvodu Olomouc Ing. Liběna Večeřová, která byla zahájení výluky v Bohuňovicích přítomna.

Se smíšenými pocity zahájil svoji poslední směnu výpravní Jiří Malének, který převážnou část své činnosti v železnici strávil právě v Bohuňovicích. „Ještě před pár lety jsem v Bohuňovicích přímo na nádraží i bydlel, v rámci opravy budov však byl nás byt zbourán,“ vzpomíná výpravní, kterému v důsledku této změny byl přidělen nový byt. Pokud se týká ukončení dopravní služby v Bohuňovicích, bere Jiří Malének tuto skutečnost jako daň pokroku, který se v železniční dopravě stále více prosazuje. „Když jsem zde v roce 1978 jako výpravní začínal, bylo zde ještě stavědlo s výhybkářem, postupně stanici řídil již jen výpravní za pomoci techniky a nyní zde již zůstává jen

pokladní pro ukončení své poslední směny na zasloužený odpočinek.

Pracovníci olomouckého montážního závodu AŽD bezprostředně po zahájení výluky začali odpojovat staniční zabezpečovací zařízení, vynášet monitory a další součásti zabezpečovacího zařízení a přepínat zařízení na dálkovou obsluhu ze Šternberku. Práce jsou organizovány tak, aby během tříhodinové výluky začal provoz opět fungovat. Po dobu výluky je mezi stanicemi Šternberk – Bohuňovice – Olomouc hl. n. zavedeno telefonické dorozumívání, výhybky v Bohuňovicích jsou zabezpečeny uzamykatelnými přenosnými výměnovými zámky, volnost vlakové cesty zjišťována pohledem a jízda vlaků je uskutečňována pouze po první staniční koleji. Cestující v praxi nic nepoznají, snad jen zpomalení jízdy vlaku v obvodu výhybek z důvodu nižšího stupně jejich zabezpečení.

Dopravní kancelář v Bohuňovicích byla vlastně jen provizorem, v důsledku změn v harmonogramu stavebních prací na trati se po ukončení výluk v úseku Bohuňovice – Olomouc hl. n. výpravní vrátil v prosinci 2020 zpět do stanice. Po vyklizení výstroje zabezpečovacího zařízení bude místnost, z níž výpravní řídil provoz ve stanicích, sloužit jako útopek pro staničního dozorce, který má na starosti údržbu výhybek ve Šternberku a v Bohuňovicích.

V opravené budově je kromě osobní pokladny Českých drah otevřena také čekárna a bezbariérový WC, budova patří Správě železnic. Na trati z Olomouce do Šumperka probíhají v současné době výluky, související s přestavbou a elektrizací této regionální tratě, na níž se po dokončení přestavby v závěru příštího roku objeví nové elektrické jednotky, které zde budou jezdit rychlostí až 160 km/h a jízda vlaků bude zabezpečena moderním systémem ETCS. Miroslav Čáslavský



Výpravní Jiří Malének při stavění vlakové cesty pro vlak 3628. Po jeho odjezdu bude dopravní služba v železniční stanici Bohuňovice navždy ukončena.

## ZE SVĚTA

### Koronavirová krize způsobila v roce 2020 kolaps železniční dopravy

Železniční doprava v Německu byla v prvním roce koronavirové krize významně oslabena: v nákladní i osobní dopravě ztratily železniční společnosti podíl ve srovnání se silnicí. Vyplývá to z průzkumu trhu, který představila Spolková síťová agentura pro železniční dopravu. Podle ní bylo loni vlakové přepraveno pouze 18,8 % nákladů, zbytek byl přepraven hlavně po silnici. V roce 2019 to bylo ještě 19 %.

Cílem spolkové vlády je zvýšit do roku 2030 podíl železniční nákladní dopravy na 25 %. Železniční doprava však již celá léta stagnuje. Pokles osobní přepravy byl ještě výraznější. Zde poklesl podíl železnic z 9,1 % na 6,2 %. Individuální doprava na silnici naopak dokázala svůj podíl zvýšit o více než 5 procentních bodů na 88,3 %.

Ztratila také místní veřejná doprava (ÖPNV): podíl autobusů a vlaků činil v loňském roce pouze 4,5 %, což odpovídá poklesu o 2,5 % ve srovnání s předchozím rokem. Na železnici pokračovaly konkurenční trendy posledních let. Podle Spolkové síťové agentury zůstává Deutsche Bahn (DB) dominantním poskytovatelem dálkové dopravy

s tržním podílem 98 % – navzdory postupnému rozšiřování nabídky služeb konkurenční společnosti Flixbus. Na druhé straně v regionální a nákladní dopravě získávají konkurenti: v místní dopravě se podíl DB na trhu loni snížil ze 72 na 67 %.

V nákladní dopravě se železnice musela vzdát jednoho procentního bodu svým konkurentům a v roce 2020 měla podíl 45 %.

Z FAZ, 15. 7. 2021, zpracoval –sh–

### Vyjel první kontejnerový vlak z Vietnamu do EU

Vietnamská společnost Ratraco zahájila přímou železniční kontejnerovou dopravu do Belgie. První nákladní vlak s 23 kontejnery o velikosti 40 stop, obsahující textil i kožené zboží a obuv, odjel 20. července ze železniční stanice Yen Vien v Hanoi a míří přímo do železniční stanice města Liege v Belgii. Odtud budou kontejnery přepravovány po silnici do Rotterdamu v Nizozemsku.

Ratraco zatím plánuje osm vlaků měsíčně s dobou přepravy 25 až 27 dní. Druhý nákladní kontejnerový vlak odjel z Hanoje do Liege v Belgii 27. července a třetí 3. srpna.

–rš–  
Zdroje: <https://en.vietnamplus.vn>, <http://ratraco.vn/>, <https://www.freshstime.cz>

## VŠIMLI JSME SI

● **PŘEDNÁDRAŽNÍMU** prostoru v Hranicích na Moravě vévodí zbrusu nová cyklověž (Biketower), která bude uvedena do provozu v nejbližších dnech. Cena za úschovu jednoho kola i s vybavením (helma, batoh atp.) přijde na 10 korun za 24 hodin, přičemž má cestující jistotu, že se mu kolo, ani jeho součásti neztratí. Podobné cyklověže se postupně začínají objevovat i v blízkosti jiných nádražních budov a podporují tak cyklistickou dopravu. Zatím marně čekají na podobnou věž v nedaleké Olomouci, kde cyklisté mohou kola zanechávat nehledaná v otevřené úschovně.

● **POMALÉ JÍZDY** v současné době trvají v rekonstruované výhybně Dluhonice (trať Olomouc – Ostrava a Olomouc – Přerov). Součástí přestavby je kromě rekonstrukce kolejí i výstavba nových silničních nadjezdů, které nahradí frekventované úrovně přejezdy a napojí dálnici od Ostravy na budovaný obchvat Přerova. Dluhonice jsou součástí železniční stanice Přerov a jsou řízené dálkově z CDP Přerov.



● **V ROCE 2019** započala oprava nádražní budovy v Lounech v hodnotě 34 milionů Kč (na snímku Tomáše Martínka ze dne 2. 7. 2021), kterou realizuje firma Strabag. Probíhá zde kompletní rekonstrukce vnitřního prostoru, včetně veřejných toalet, výměna dveří a původních otáčivých oken za nová v historickém rázu a v posledním řadě tu dojde k obnově fasády.



● **PŘI REKONSTRUKCI** výpravní budovy a odbovací haly žst. Beroun byly nemilosrdně zrušeny oblíbené a cenově dostupné široké veřejnosti tradiční české kiosky s pekařskými zbožím a jiným potřebným občerstvením. Zejmává, že nadnárodní trafikář Relay je stále v provozu, ale české stánky musely být zlikvidovány okamžitě. Stánky byly vylevo i vpravo (na snímku z 24. července). Poslední léta není na českých nádražích prakticky jiná trafikářka než ze skupiny Relay. Snímek Martin Kubík.



● **LISTOVÉ** překlápěcí informační tabule Pragotron, řízené pomocí kódových bubinků (vynález firmy Elektročas v roce 1969), se v železničních stanicích na síti Správy železnic nacházejí již minimálně. Nyní dosluhují už jen v železničních stanicích Kralupy nad Vltavou, Klattovy Vary dolní nádraží (v případě tamního dopravního terminálu se jedná o poslední autobusové nádraží v tuzemsku, kde toto zařízení dosud slouží), či Most (na snímku Tomáše Martínka). Původní reléové ovládací pracoviště tohoto zařízení je možné nahrazovat počítačovým s použitím jednotky ERS umožňující součinnost starých listových jednotek s LCD panely, což je realizováno v prvních dvou jmenovaných železničních stanicích.

### Ruští miliardáři mají stavět vlaky pro Flixbus

Podle průzkumu Business Insider plánuje německý dopravce Flixbus koupit stovky nových lokomotiv a vozů od ruského výrobce Transmašholding (TMH). Jednání o smlouvě stále probíhají, uzavření se očekává za několik týdnů. Za ruskou společností stojí dva oligarchové, kteří patří k nejbohatším lidem na světě a jimž úřady přisuzují majetek díky nelegálním obchodům. Mělo by se jednat o útok na postavení Deutsche Bahn. S novými vlaky chce německá společnost Flixbus zaútočit na evropském železničním trhu osobní dopravy, ale především na německém trhu. TMH je šestým největším výrobcem vlaků na světě. V roce 2019 měla společnost tržby 5,9 miliardy eur, z nichž polovina pocházela ze smluv o údržbě a družích z prodeje nových lokomotiv a vlaků. Skupina zaměstnává více než 100 000 lidí.

Evropská dočasná společnost TMH má dodat společnosti Flixbus více než 60 vlaků, každý se čtyřmi až deseti vozy. Kromě Flixbusu je Flixbus součástí značky Flixbus. Dopravní společnost byla založena v roce 2012. Flixbus nabízí hlavně cestování na dlouhé vzdálenosti a v roce 2019 oznámil, že bude expandovat do Ruska.

Z Bussines Insider.de, 4. 7. 2021, zpracoval –sh–



Obzor č. 31 – 12. 8. 1996

Obsáhlý článek na str. 1 a 3 je věnován provoznímu heren na hlavní nábřeží v Praze. „Je to nejlepší a nejvýnosnější smlouva, která na hlavní nábřeží byla uzavřena,“ řekl o hernách generální ředitel ČD Rudolf Mládek. Obzor konstatoval, že vyřízení žádosti o smlouvu o pronájem šlo v případě heren – ve srovnání se zájemci o provozování jiné činnosti – neobvykle rychle. Navíc cena dohodnutá smlouvou mezi ČD, a. s., a Happy Day Casino, s. r. o., byla asi čtyřikrát nižší, než je v prostoru Wilsonova nádraží běžné. Ing. Mládek však všechny dotazy Obzoru o podivných okolnostech pronájmu či o případných úplatcích rozolutně vyvrátil. Přitom Drážní úřad upozornil na to, že instalace hracích automatů na galerii nové haly Zst. Praha hl. n. byla provedena bez povolení DÚ a rozhodnutí je v rozporu se zákonem 50/1976 Sb. Ing. Mládek uvedl, že jednání s Drážním úřadem probíhá, a pokud bude Českým drahám vyměřena pokuta, tak i kdyby to bylo 200 tisíc korun, bylo by to jen 10 % ze dvou milionů výnosů z heren.

Obzor dále přináší rozhovor s Miroslavem Kapounem (místopředsedou OSŽ a poslancem Parlamentu za ČSSD), který vyjádřil své odhodlání pracovat pro zájmy železnice jak v samotném par-

lamentu, tak v hospodářském výboru a v nově ustavené stálé skupině pro železniční dopravu.

Obzor č. 32 – 19. 8. 1996

Na první stránce Obzor otiskl stanovisko Představenstva OSŽ k návrhu změny organizační struktury odvětví kolejových vozidel. Uvádí v něm, že postrádá vyhodnocení předešlé organizační změny a ekonomické rozborů navržených změn. Konstatuje, že návrh řeší pouze technické záležitosti, vůbec se nezabývá předáním majetku podle skutečného stavu a převádění hnacích vozidel mezi depy. Velmi málo také bere ohled na zaměstnanost. Z těchto důvodů Představenstvo OSŽ tento návrh nepodpořilo a uvedlo, že očekává, že podmínky OSŽ budou řádně zváženy.

K reorganizaci DKV se vyjádřili Miroslav Sukup, předseda ZV OSŽ DKV Veselí nad Moravou, a Roman Onderka, územní tajemník OSŽ Brno. Ve stanovisku k návrhu na reorganizaci DKV Veselí n. M. se kritizuje mimo jiné špatná spolupráce s přednostou DKV, který informoval ZV o chystaných změnách zkráceně a vůbec nebral v úvahu připomínky a požadavky odborů.

Obzor dále přinesl obsáhlou reportáž z letního dětského tábora ČD DKV Praha v Trhové na Chrudimce.

INFORMACE

Zaměstnanecké jízdní výhody: změny v kontaktech na Evidenčních centrech jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé

V souvislosti s organizační změnou na Centru personálních služeb (CPS) Východ dochází k několika změnám ve vztahu k Evidenčním centrům jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé (ECJV) – od 1. 8. 2021 bylo zrušeno pracoviště ECJV Jihlava v plném rozsahu, – od 1. 8. 2021 přechází administrace pracoviště ECJV Ostrava na Lenku

Koubkovou (kontakt viz přehled ECJV), v týdnu od 9. 8. do 13. 8. 2021 bylo přestěhováno pracoviště ECJV Olomouc z prostor hlavního nádraží do administrativní budovy RSM, zvýšené přízemí, místnost č. OP05, Jeremenkova 231/9, Olomouc.

Sárka Pupíková

České dráhy, a. s., Generální ředitelství

ECJV pro důchodce a pozůstalé

CPS oblast Čechy

- **Praha**, Wilsonova 300/8, pondělí, pátek: 8.00–12.00 h, středa: 8.00–15.00 h, Zdeňka Válová, tel. 972 241 112, ValovaZ@gr.cd.cz;
- **Hradec Králové**, Riegrovo nám. 914/2: úterý, středa, čtvrtek: 8.00–13.00 h, Dana Koblížková, Hr. Králové, tel. 972 342 198, Koblizkova@gr.cd.cz; Eva Miková, tel. 972 341 058, MikovaE@gr.cd.cz;
- **Česká Třebová**, Náměstí Jana Pernera 579, úterý, středa, čtvrtek: 8.00–12.00 h: Dagmar Novotná, tel. 972 325 283, NovotnaD@gr.cd.cz;
- **Liberec**, Nákladní 344/2, pondělí, čtvrtek: 8.00–12.00 h: Jana Špačková, tel. 972 365 526, SpackovaJ@gr.cd.cz; Jitka Hovadová, tel. 972 365 460, Hovadova@gr.cd.cz;
- **Plzeň**, Purkyňova 1017/22, pondělí a čtvrtek: 8.00–12.00 h, Kateřina Hřídelová, tel. 972 524 577, Hridelova@gr.cd.cz;
- **České Budějovice**, Nádražní 156/12, úterý, čtvrtek: 8.00–11.00 h, Blanka Koblencová, tel. 727 899 531, Koblencova@gr.cd.cz;
- **Tábor**, Valdenská 525/8, pondělí 7.00–11.00 h, Martina Vaňková, tel. 972 552 749, Vankova@gr.cd.cz;
- **Ústí nad Labem**, Revoluční 73 (vchod z parkoviště): středa, čtvrtek: 7.00–11.00 h, Ing. Ivana Jansová Ivana, tel. 972 424 995, Jansova@gr.cd.cz; Ludmila Starinská, tel. 972 424 995, Starinska@gr.cd.cz;
- **Cheb**, nám. Dr. Milady Horákové 1301/2, pondělí: 9.00–11.00 h, středa: 9.00–11.00 h, pátek: 9.00–11.00 h, Ivana Koutecká, tel. 972 443 511, Koutecka@gr.cd.cz.

CPS oblast Morava

- **Brno**, Kounicova 26, II. p., č. 277, pondělí, čtvrtek: 7.00–12.00 h, středa: 7.00–14.00 h: Ludmila Vaculíková, tel. 972 625 274, Vaculikova@gr.cd.cz;
- **Olomouc**, Jeremenkova 231/9, administrativní budova RSM, zvýš. přízemí, č. dv. OP05, pondělí: 8.00–12.00 h, středa: 8.00–15.00 h, pátek: 8.00–12.00 h, Eva Pallajová, tel. 972 742 557, pallajova@gr.cd.cz;
- **Ostrava**, Nádražní 196/213, pondělí: 7.00–11.00 h, středa: 7.00–14.00 h, čtvrtek: 7.00–11.00 h: Lenka Koubková, tel. 727 899 531, Koubkova@gr.cd.cz.

PORADNA BOZP

Všeho moc škodí

Čeho je moc, toho je příliš, a může to být v některých případech tak trochu průšvih. A taky kam to všechno dát, aby nebyla škodička na zdraví, případně i na majetku, ale pssst! Jsou věci, o kterých se nemluví nebo skoro nemluví, protože jejich řešení stojí peníze a nebo přemýšlení, a jak víme ze zkušeností, oboje boli – někdy dost.

Trochu tajemný úvod, ale jednoduché rozuzlení. Od štěbetajících vlaštek, a též jako oblíbené zážitky z cest, jsem nasbírala něco málo poznatků o lapálich s nebezpečnými látkami, o které se s vámi ráda podělím. Nebezpečné (chemické) látky jsou definované jako jakákoliv kapalina, plyn nebo pevná látka, která představuje riziko pro zdraví nebo bezpečnost pracovníků. Pokud máte pocit, že se vás to netýká, je to omyl – lze je najít na všech pracovištích. Začněte hledat v kuchynce, na WC nebo ve správkářské hale, koukněte do nádrže vozidel, do myčky vagonů a pokud ani to nezabere, zkuste jít likvidovat třeba plevel. Pokud si pořádně prohlédnete obaly, zjistíte, že ty hezké barevné obrázky jsou výstražné symboly doprovázené textem mnohdy se spoustou vykláček a upozornění, jako zdraví ohrožující, škodlivé k životnímu prostředí nebo představující jiná bezpečnostní rizika, jako např. požár či výbuch.

Spousta z vás se denně s nebezpečnými látkami setkává a manipuluje s nimi, vdechuje je, a vůbec si neuvědomuje, že nemusí jít vždy jen o drobná poleptání, bolení hlavy, svědění očí nebo kůže. Při jejich dlouhodobém působení jde též o nádorová onemocnění, onemocnění dýchacích cest, otravy, potíže s reprodukcí a vleklé alergie.

A pokud tyto látky máme, tak je také obvykle někde skladujeme. A jak jsem psala v úvodu, pokud se jedná o větší množství, může to být problém, protože zároveň s množstvím nebezpečných látek stoupá úměrně i množství legislativy, norem, povinností zaměstnavatele a počtu kontrolních orgánů. V pracovním prostředí často vidím neuvěřitelnou kreativitu, ať už v podobě nestandardních obalů nebo míst určených pro skladování bez jakéhokoliv odvětrání, záchytných jímek, bez požárně bezpečnostního zajištění. Chybí bezpečnostní listy. Setkávám se mizivým množstvím nebo přímo nevhodnými OOPP, viděla jsem laboratoř bez digestoře, i když se tam denně pracovalo se vzorky nafty. Je zvláštní, jak řešíme ty

správné žlutočerné čáry a bezpečnostní tabulky, ale zapomínáme na sebe. Je zřejmé, že nakládání s nebezpečnými látkami představuje vysoké riziko pro zaměstnance. Požadavky pro skladování proto musí vždy respektovat požadavky právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (§ 349 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, odst. 1) a toto zajištění je nedílnou součástí povinností vedoucích zaměstnanců.

Konkrétně lze uvést např. požadavky na sklady pohonných hmot, hořlavých kapalin a tuhých maziv, stanovené nařízením vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí, kdy mj. ve skladu, popřípadě na vstupu do něj, musí být viditelně umístěn seznam oprávněných osob a místní řád skladu, označení zákazem vstupu nepovolaných osob a výskytu otevřeného ohně a sklad musí mít nepropustnou chemicky odolnou podlahu.

K osvětlení smí být použito pouze pevně umístěné svítidlo v nevybušném provedení a výrazně označený vypínač má být vně skladu. Dle § 238 vyhlášky č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, pak nebezpečné látky smí být skladovány jen na místech k tomu určených v přepracovaném množství a v bezpečných obalech, na obalech musí být významen jejich obsah a bezpečnostní označení a společně skladovat se smí jen ty nebezpečné látky (jejich směsi), které spolu nebezpečně nereagují.

Velmi důležitá je také norma ČSN 650201 Hořlavé kapaliny: Prostory pro výrobu, skladování a manipulaci, která určuje vzhled skladu, včetně jeho vybavení a požadavků na odvětrání a dále požadavků Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1272/2008 o klasifikaci, označování a balení látek a směsí, ze kterých vyplývá zákaz uchovávání nebezpečných látek v poškozených obalech a obalech od potravín.

Na závěr s dovolením malá parafráza na úderná hesla časů minulých. Bezpečně, členové ZV OSŽ, odboráři, zaměstnanci, ekologové, požárníci a vedoucí všech stupňů řízení – spojte se a bděte!

Dana Žáková,

svazová inspektorka BOZP

Nevšední víkendový den na české železnici

Sobota 17. července 2021 – zdála se být normální letní sobotou, v Krkonoších po ránu se zataženo oblohou i drobným deštěm. V noci nefoukalo a tak při pohledu na železniční síť Správy železnic (SŽ), neboli „Dobré Správy“ (jak si také říká) na mém osobním počítači, dalo se čekat poměrně bezproblémové cestování.

Přesto se objevila první nepříjemnost. Při nástupu do vlaku R 1065 ve Staré Pace. Uvedený rychlík od prosince 2020 provozuje společnost ARRIVA vlaky, s. r. o., která slibovala mj. vyšší kvalitu přepravy proti původnímu dopravci České dráhy. Dle řazení dojel dvouvozový motor řady 845.2, ale bohužel značně plný, takže řada cestujících musela vzít zavděk „misty k sezení“ na přístavcích. Bohužel, takto plný vlak po celou dobu jízdy až do Pardubic-Rosic nad Labem. Je sice hezké mít elektrickou přípojku či wifi, když si ale tento komfort „užiji“ jen ve stoje či „vsedě“ na podlaže, tak to asi není ono. Rozhodně bych řekl, že to není ona vyšší kvalita přepravy. Když jezdily České dráhy se soupravami řady 843+2 přívesné vozy, byly často o prázdninách zcela plné, ať byl „pátek nebo svátek“. Nyní musí stačit dle řazení jedna jednotka 845.2 z Jaroměře do Liberce a opačně (Pardubice – Jaroměř a opačně by se měla jednotka doplňovat o ještě jednotku), čímž se nabídka ČD vlastně ještě snížila.

Když už jsme se blížili do Pardubic, tak i díky wifi společnosti ARRIVA vlaky, které fungovalo, jsem zjistil, že návazný spoj EC 115 z Prahy do Krakova má 5 minut zpoždění a tak jsem měl brzy po přestupu pokračovat dále do cíle mé cesty České Třebové. Na 4. nástupišti hlavního nádraží v Pardubicích se pak cca 10 minut před příjezdem vlaku EC 115 ozvalo hlášení, které oznamovalo, že mezi Prahou a Kolínem „kvůli poruše na infrastrukturu“, bude zpoždění vlaku EC 115 30 minut, s tím „že ohlášená doba zpoždění se může změnit“. A také že se doba změnila, změnila a změnila. Po nahlédnutí do aplikace SŽ GRAPP bylo uvedeno: „Porucha trakčního vedení, SŽ zjišťuje rozsah, do 12.00 h provoz zastaven.“ Zjišťování potvrdilo poškození trakčního vedení v Poříčanech (dle některých zdrojů z tisku došlo k poškození vlastně závodou při upevňování při výstavbě troleje) a to se prodloužilo do 13.00 h, pak se na stránkách ČD objevila informace do 13.30 a tak to šlo (to už se závada odstraňovala) cca do 16.00 h.

Nejdříve se nic nedělo (asi rozhodování, co a jak dál), když se však ani nadále nezačalo mezi Prahou a Kolínem jezdit, ani odklonem přes Nymburk, tak jsem zjistil, že díky výlukám na trati Praha-Vysočany – Lysá nad Labem, to je jen těžko možné. A to si myslím, že tentokrát to ta „Dobrá Správa“ asi moc nedomyšlela.

Vůbec mi to připadá, že současný systém „máme teď peníze, tak je teď bez ohledu na cestující utratíme“ není to nejlepší řešení. Někdy mi přijde, že na síti SŽ se prosadily několikátýdenní

výluky, aniž by jejich efekt byl odpovídající. SŽ tímto způsobem řeší své problémy na úkor dopravců a to nejen osobních, ale i nákladních a hlavně vůbec jízdními cestujícími, kteří spoléhají na své dopravce, že je dovezou tam, kam chtějí nejen bezpečně, ale především včas. Jestliže Správa železnic počítá, že provede investici na trati Praha – Kolín za provozu, tak by měla mít zabezpečení odklonovou trasu, která je ihned k dispozici.

Výsledkem události v Poříčanech bylo, že 5 hodin mezi Prahou a Kolínem nic, ale nic nejedlo! V Praze na hlavní nádraží jako obvykle lidé čekali cca od 11 hodin v hale na „svůj“ vlak. Ale staly se i případy, že ten vlak byl na nástupišti přistaven, lidé s místenkami nastoupili, aby po

dvou hodinách se ten vlak „přečísloval“ na jiný vlak, takže přišli noví lidé s novými místenkami (nevymýšlím si, byl jsem v telefonickém kontaktu). A když se pak po 16. hodině přeplněný vlak rozjel z hlavního nádraží do Libně, tak lidé tleskali (jako při zafixování přistání letadla).

Jiný postřeh: některé vlaky se pak podařilo po dvou hodinách nečinnosti začít „točit“ v Kolíně zpět na Moravu. Takže to byla druhá „trochu větší nepříjemnost“, ale nakonec jsem i já dosáhl svého cíle cesty. Lituji všechny členy vlakového doprovodu, kteří ten den doprovázeli své vlaky a kteří jistě byli hromosvody za nekonceptní řešení výluk Správy železnic.

To byl jeden „nevšední“ sobotní den na síti SŽ.

Stanislav Hájek, Pardubice

Proč?

Proč nefunguje „přelévání“ dat z interních materiálů Správy železnic týkajících se výlukové činnosti do celostátního informačního systému jízdních ráků?

V souvislosti s rozsáhlou výlukovou činností na trati Praha – Kolín jsem si nemohl nepovšimnout zcela rozdílných dat u vlaků „postížených“ výlukou.

Výsledkem je zdrcující. V rámci výlukové činnosti je vlak EC 114 (a další) odkloněn přes Nymburk/Sadskou a v datech vyhledávačů (IDOS) spojení je vygenerována skutečná (plánovaná) poloha, s plánovaným příjezdem na pražské hlavní nádraží v 18.19 h místo nevílukového příjezdu v 17.56 h. Zdálnivá maličkost, ale v případě, že vlak EC 114 pojedí (z jakýchkoli důvodů) zpožděn nad „neodškodňovací limit“, pak cestující domáhající se odškodnění s poukazem na to, že vlak s pravidelným příjezdem v 17.56 h přijel „nad limit“ v 19.00 (+64) – utře nos – s odkazem na to, že v daný konkrétní den byla v souladu se zákonem publikována ve stanovené 14denní lhůtě změna jízdního řádu a vlak 114 měl stanoven příjezd na 18.19 h a tudíž dojel v „limitu“ (+41) a cestující nemá nárok na odškodnění...

Naproti tomu u jiných vlaků – jedoucích „rovně“ – tento časový posun není. Například vlak 886 má stanoven výlukový odjezd z Peček na 18.00 h, nicméně v datech IDOSu se s trasou odpovídající výlukovému jízdnímu řádu nesetkáme. Přitom podle výlukového JŘ projíždí vlak 886 Českým Brodem místo 16.44 až v 17.10 h, tedy se zpožděním 26 minut, lze tedy předpokládat, že v Libni bude v 17.29 h místo 17.03, na hl. n. v 17.36 h místo 17.10 h. V papírovém „výlukovém jízdním řádu“ dostupném na webu Českých drah, a. s., není o zpoždění vlaku 886 ani písmeno. Zvláštní přístup ČD k informování „vážených zákazníků“... Paradoxem je, že ani aplikace GRAPP s výlu-

kovým jízdním řádem nepočítá – odborník žasne, laik se diví.

Podobně vlak 276. Výlukové z Peček v 18.20 h místo v 18.08 h, ale v datech vyhledávače spojení se s posunutou trasou nepočítá. Z Českého Brodu v 18.30 h místo v 18.16 h.

Pak se nelze divit kritice, že vlaky – především Českých drah – jezdí zpožděné. O zapracování výlukových zpoždění v opačném směru ani nemluví...

Snaha vypátrat, proč tomu tak je, vyzněla v duchu – je TO na dopravcích, kteří si mají vyrobti vlastní výlukové jízdní řády, které publikují a pokud je pošlou společnosti CHAPS, s. r. o., do Brna, tak tamní pracovníci „manufakturním způsobem“ nakloňují aktualizovaná data do systému...

Úrovní 21. století, kdy Správa železnic řídí dálkový provoz na vzdálenost v řádu stovky kilometrů, poněkud nedůstojně. Pátral jsem po odklonové trase vlaku LE 1238 jedoucím přes Nymburk/Sadskou „na provozní interval“ před vlakem EC 114, čili „logicky“ musí dojet na hlavní nádraží později než při jízdě „rovně“. Bohužel, „černý dopravce“ se na nějaké zaslání dat, do Brna“ vykašlal...

Abych se vyhnul zbytečné polemice, že TO je moc složité, tak si dovoluji upozornit na praxi u DB. V mnoha případech jsem se setkal – ve vlakových průvodcích, ve vlacích ICE (jiných), že na některé dny byly v čase příjezdu/odjezdu uváděny ve vyjmenovaných dnech minutové odchylky (byť jen do 5 minut) způsobené „jen pomalými jízdami“ a v důsledku toho rozvážání přípojů ve vyjmenované dny. Prostě ve vyjmenované dny se „přípojný“ vlak nečeká, protože přijede „jen o pět minut“ později, ale při dodržení přestupní doby by přípojný vlak také odjížděl opožděně... a s minutově upravenými daty pracují i vyhledávače spojení.

—mz—

Zrušení pošty na Masarykově nádraží v Praze

Od 1. července zrušila nečekaně parcelovaná Česká pošta svou historickou pobočku v zst. Praha–Masarykovo nádraží. Patrně se tak děje potom, co bylo zrušeno sousední velké parkoviště, které využívala Česká pošta pro poštovní auta, která zásobovala pobočku, která byla navíc poštovním velkodpem č. 702. Depa byla zřízena v rámci modernizace České pošty. Opak je pravdou, kdo hodil zásilku do schránky depa, došla mu ještě později než při podání na pobočkách.



Pamětní deska zmařených životů poštáků za II. světové války ze zrušené pobočky na Masarykově nádraží, ani k nim nemá účtu současné vedení pošty, jen proto měla zůstat pobočka na místě.

Pošta na Masarykove využívala do 90. let 20. století i několik kusých poštovních kolejí, které jediné zázrakově nebyly vytrženy, nyní je využívají České dráhy, a. s., k odstavování souprav Elefantů, protože kolejiště Masarykovo bylo ořezáno až ze všech stran, takže se památkově chráněné budovy z roku 1845 téměř ztratily.

Jsem docela zvědav, kdy konečně začne NTM s rekonstrukcí bývalého depa, čas se nachele a developer zastaví v nejlibší době po provedeném archeologickém průzkumu i zmiňované parkoviště. Parkoviště dřív využívali železničáři, ale ti

byli jako všude postaveni na „slepu kolej.“ Na Masarykově nádraží, tehdy Hyberským nádraží, se v květnu 1945 odehrál silný boj, padlo při něm plno železničářů i poštáků, kteří mají na zrušené poště ještě pamětní desku. Při rekonstrukci hlavního nádraží byla zrušena také pošta a nyní byla odnesena z hlavního nádraží pryč i poštovní schránka!

Pošta dopadne po rozdělení jako železnice. Začalo to zdražováním poštovního.. První vlaštkou je zrušení pošty na Masarykově nádraží, která byla v těchto místech nejméně od roku 1890.

Martin Kubík



Zrušená pošta v zst. Praha Masarykovo nádraží, cedule ještě visí – stav z 8. 7. 2021.





Motorový vůz M131.1515 „Hurvínek“ přijíždí do dopravní Kokašice.

## Oslava 120 let tratě Pňovany–Bezručice

Třetí prázdninový víkend, to jest 17. a 18. 7. 2021, se konalo již tradiční „Bezručické parní léto“. Letos se neslo v duchu oslav 120 let od zahájení provozu na nejkrásnější romantické železniční trati Plzeňského kraje, z Pňovan do Bezručic. Trať 177 v jízdním řádu měří 24 km a je pro Západočechy něco jako pro okolí Prahy Posázavský Pacifik. Vede rozsáhlými lesy, které lákají Plzeňáky k rekreaci, za sportem a turistice. Na pravidelných vlacích zde v současné době po celý den jezdí dvouvozové regiony v dvouhodinovém taktu, jako přímé vlaky z Plzně do Bezručic a zpět.

V rámci oslav vyjelo na trať po oba dva dny

několik parních vlaků s lokomotivou 434.2186, „Vršovickým čtyřkoláčkem“, z roku 1917. Motorový vlak pendloval jak v sobotu tak i v neděli z Bezručic do Kokašic a zpět s „Hurvínkem“ M131.1515.

Kulturní společenský program probíhal celý víkend na nádraží v Bezručicích a nechyběla ani výstava o historii železnice s prodejem občerstvení a upomínkových předmětů. Z důvodu nedostavění úseku 13 kilometrů železniční tratě z Bezručic do Teplé jezdil mezi Bezručicemi a Teplou po celý víkend několikrát za den muzejní autobus Karosa ŠL.

Vít Mareš

## „Žehlička“ zpět v provozu

V loňském roce se na začátku podzimu vrátila z dílen DPOV Pířerov v retronátěru lokomotiva S 458.0059 „Žehlička“. Vývoj těchto lokomotiv pro sířdavu napájecí soustavu byl zadán v roce 1971. Lokomotivy dříve označené S 458.0 (nyní 210) byly určeny pro staniční posun a velmi se osvědčily v lehké traťové službě. Seriová výroba ve Škodovce v Plzni probíhala v letech 1973, 1983 a 1988. U nás jsou nejvíce používané v traťové službě pro vozbu nákladních manipulačních vlaků pod střídavou trakcí v okolí Českých Budějovic a ve vozbě osobních vlaků na tzv. „Lipence“ na trati 195 mezi Rybníkem a Lipnem nad Vltavou. První prázdninový prodloužený víkend sloužila „Žehlička“ s označením S 458.0059 v pravidelném provozu na trati 195. Po dílnách má slušivý retronátěr. Díky pěknému letnímu slunečnému počasí, zejména v úterý 6. 7., si nenechala řada železničních nadšenců z celé naší vlasti ujít příležitost zachytit tuto lokomotivu v provozu.

Vít Mareš



Osobní vlak 18829 na čele s lokomotivou S458.0059 projíždí po trati 195 mezi zastávkou Těchoraz a zastávkou Herbertov.

## Vrať se do Hrobu

Následující řádky nebudou o filmu Milana Šteindlera z roku 1989. Ten název mě napadl v souvislosti s ukončením několikátýdenní výluky na trati č. 135 Most – Moldava v Krušných horách (Turistická linka T8 DÚK). Nepotvrdily se tak našťástí původní odhady Správy železnic (SŽ), že výluka zde potrvá až do měsíce října. Dne 2. 7. ukončila SŽ opravné práce na trati a od 3. 7. se opět po naší „horské“ dráze začalo jezdit. A tak se sezonní a víkendové vlaky vrátily i do stanice Hrob.

Linka T8, „Teplický“ (či „Krušnohorský“) Semmering, ožila železničním provozem. Což je dobrá zpráva, neboť letní turistická sezona je v plném proudu. Svezení se po kolejkách, které se vyšplhaly až na samý hřeben Krušných hor, stojí rozhodně za to. I když k plnému využití potenciálu této trati by bylo dobré, pokud by se (po dlouhých letech od roku 1945) podařilo zprovoznit přerušovaný úsek trati na německé straně. Zvláště naši němečtí přátelé by dozajista rádi vyrazili za levnými nákupy do našeho pohraničí.

Nádražní budova ve stanici Hrob pamatuje mnohem lepší časy. O někdejší provozu svědčí



Staniční budova v Hrobu má již svá nejlepší léta za sebou. Dnes zarostlé kolejště připomíná zdejší někdejší čilý dopravní provoz.



Po ocelovém přhradovém mostě v místní části Hrob–Mlýny právě projíždí motorový „Žralok“ jako víkendový SP 1956 v relaci Děčín – Moldava. Je neděle 1. 8., 9.20 hodin.

poměrně rozsáhlé kolejště, dnes z větší části zarostlé náletovými dřevinami. Zde se kdysi soupravy uhelných vlaků rozpojovaly na několik částí a za pomoci až tří lokomotiv byly postupně dopravovány přes úřrafovou stanici Dubí do Mikulova-Nového Města, kde se soupravy opět spojovaly a přes pohraniční stanici Moldava mířily do Německa.

Železniční koleje byly do Hrobu přivedeny dne 15. 5. 1877, kdy společnost Pražsko–dýchovské dráhy uvedla do provozu úsek Osek – Hrob. Z Hrobu na Moldavu se rozjely vlaky až 6. 12. 1884, neboť se jedná o nejnáročnější úsek (převýšení téměř 400 m) s četnými mosty, dvěma tunely a mnohými zářezy a násypy. Právě u železniční stanice Hrob, v místní části Mlýny, se nachází ocelový příhradový viadukt, překonávající ve výšce 33,9 m údolí potoka Bouřlivce. Ocelovou konstrukci nesou dva žulové pilíře, vysoké 32 m. Původní železná konstrukce byla vyměněna za ocelovou v roce 1945.

Tak až jednou zavítáte pod Krušné hory, vážení, vraťte se do Hrobu.

A. K. Kyzl

## FISAIC má svoji kapelu

Zájmové skupiny ČZS FISAIC reprezentují své železniční firmy na mnoha akcích v Česku i v zahraničí. Svůj um na nich prezentují fotografové, literáři, výtvarníci, filatelisté, filmaři, radioamatéři, esperantisté, modeláři či příznivci kreativních ručních prací. Jen jednu se nikdy nepodařilo sestavit – kapelu. Až dříve.

Ve dnech 13. – 14. července se sešlo v České Třebové šest železničářů – muzikantů, aby si vyzkoušeli společně hrát. Odvahu zahrát si našli akordeonisté Liboslav Kučera a František Tylšar, oba členové hudebně – divadelní formace Řehečské kvarteto, která s FISAIC dlouhodobě spolupracuje. Dechové nástroje vzali do rukou flétnista Karel Bartoň a Rudolf Louda – všestranný muzikant, hrající převážně na klarinet. Struny akustické kytary a banja rozezněl Martin Měkuta. A co by to bylo za kapelu bez zpěváků

ky – Jany Čáblíkové? Nelze také opomenout osobu nejdůležitější, autorku nápadu, která kapelu fakticky založila a zorganizovala setkání – výkonnou tajemnici ČZS FISAIC – Jarmilu Šmerhovou.

Během dvou denního maratonu nacvičili přítomní základní repertoár, který není v žádném případě konečný. Jeho širší verzi zabránil pouze čas, který měli k dispozici.

A co říct na závěr? Přestože se mnozí viděli poprvé, můžeme konstatovat, že vzniklo nové hudební těleso, o kterém určitě ještě uslyšíte. A může to být již brzy. Kapela s názvem JEDETO bude hrát návštěvníkům Národního dne železnice v Lužné u Rakovníka. Přijďte si s nimi zazpívat nebo jen poslechnout písničky ve dnech 18. a 19. září 2021!

–FJB–



Kapela JEDETO. Zleva: Martin Měkuta, Jarmila Šmerhová, Liboslav Kučera, Karel Bartoň, František Tylšar, Rudolf Louda a Jana Čáblíková.

## Z Kraslického filmVLáčku

„Železný dědek“ a „Hlídač č. 47“. Toto jsou tituly snímků, které byly v rámci hlavního programu promítnuty během mezinárodního filmového festivalu „Kraslický filmVLáček“, jenž se uskutečnil ve dnech 30. a 31. července na nádraží Kraslice. Jak vyplývá z názvu akce, byl festival věnován filmové tvorbě věnované na železnici nebo se na železnici odehrávající.

Festival byl zasvěcen 145 letům trati číslo 145 (Sokolov – Kraslice státní hranice) a letošního Evropského roku železnice.

Pro dětské i dospělé návštěvníky byl připraven bohatý program. Děti mohly navštívit kinovářské dílny, ve které byly promítány animované a preventivní snímky, v sobotu 31. 7. zde byl prezentován oblíbený film „Páni kluci“ režisérky Věry Plívové-Šimkové. Dopravu vozů z Prahy do Sokolova zajistila sponzorská společnost ČD Cargo, na posledních 24 kilometrech, které dělí Kraslice od Sokolova pak lokomotiva dopravce PKP Cargo International, a.s., u vlečky sokolovských chemických závodů.

O zábavu malých účastníků festivalu se postaral také maskot našeho národního dopravce slon Elfik. V jeho kostýmu se střídali Martin Nedbal a Jiří Vávra (oba ze Stříbra).

Služba to byla náročná – po oba dva dny vládlo v západním Krušnohoří krásné letní počasí.

Projekce probíhaly i v Muzeu Kraslické dráhy umístěném v budově bývalé nádražní restaurace. Ke zhlédnutí zde byly instruktážní snímky (v klasickém „celulooidovém“ formátu 16 mm) bývalých Československých státních drah z 60. a 70. let minulého století a také dokumenty poskytnuté Národním archívem České republiky. K dispozici bylo i několik posledních vydání populárního magazínu

## Moudrost pro tento den

„Vždyť ten lidský život je hra kostkami. Když nepadne ti, čeho bylo zapotřebí, tož naprav uměním, co padlo náhodou.“  
Publius Terentius Afer, římský dramatik a básník (asi 195 – 159 př. n. l.).

Dne 1. 8. 2021 se vydal na svoji poslední cestu bývalý strojvedoucí

Jiří Jiruška.

Zemřel v kruhu rodiny ve věku 86 let. Děkujeme všem bývalým kolegům za vzpomínku.

Rodina

## Nabídka knih se železniční tematikou

Nabízíme Vám dvě publikace Jana Řehounka se železniční tematikou:

**Sto padesát let železnice v Nymburku**, Nakladatelství Kaplanka Nymburk, 142 stran, 140 unikátních dokumentárních fotografií. Ve dvaceti kapitolách se autor věnuje nejen historii Severozápadní dráhy, ale i všemu, co vytvářelo neopakovatelnou atmosféru železničářského Nymburka: železniční Kolonii, dílnám, výtopně, depu, trati na Jičín, ranžír, zásobárně, učilišti... 240 Kč

**Pohádky mašinky Lízy**, Nakladatelství Regia Praha, ilustrace Anna Ruizlová, 72 stran. Formou neobvyklého pohádkového dějeprisu vypráví parní lokomotiva 310 – Kafemlejnek o svém životě od doby císaře pána, o první světové válce, době první republiky, kdy vezla prezidenta T. G. Masaryka, o druhé světové válce, o nové době, kdy přestala být potřebná, až k okamžiku, kdy se opravena zase vrací na trať. 200 Kč.

Kontakt: Jan Řehounek, tel. 603 238 523, www.rehounek-kaplanka.webnode.cz -r-



Motorový vůz M 131.1513 se na Kraslické dráze objevil opět po více než čtvrtstoletí.

## Rekonstrukce železniční stanice Vlárský průsmyk, zbytečná investice?

Cedule v železniční stanici Vlárský průsmyk informují o dobudování dopravní infrastruktury na trati 341 v úseku Horné Smie – Brumov–Bylnice. Hlavním cílem investice DOZ trati Újezdec u Luhačovic (mimo) – Vlárský průsmyk v řádu desítek milionů korun byla racionalizace železniční do-



pravy. Aktuálně je ale k ničemu. Osobní vlaky tudy nejezdí. Investiční akce probíhala na přelomu let 2014/2015 včetně rekonstrukce železniční stanice Vlárský průsmyk. Současně byla provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku, silnoproudých rozvodů, výměna kabelizace a instalace nového ohřevu výměn na rozhodujících výhybkách. Projekt spolufinancovaný EU z Fondu soudržnosti ale nakonec leží ladem. Zvýšené perony jsou opuštěné, odjezdová cedule zeje prázdnou. „Mezistátní osobní vlaky ZSSK jezdící přes Vlárský průsmyk jsou prioritně vedené pro dojíždějící studenty a jako přípojové vlaky ke zrychleným vlakům jezdícím na trase Brno – Vlárský průsmyk. Z tohoto důvodu nejsou vedené během školních prázdnin. Nejde však o mimořádnou změnu, vlaky v tomto režimu jezdí už několik let,“ upřesnil Tomáš Kováč, tiskový mluvčí Železniční společnosti Slovensko. –mmč–