

Z aktuálních událostí

Podnikový výbor (PV) OSŽ Správy železnic měl dne 26. 8. bohatou agendu a projednat řádně všechny body zabralo více času než jindy. Jako hosté byli přivzváni zástupci Výboru OR Olomouc, aby se pokusili vysvětlit jak generálnímu řediteli Bc. Jiřímu Svobodovi, tak i personálnímu řediteli Ing. Pavlu Kouckému, důvody nesouhlasu se sloučením stávajících OR Olomouc a OR Ostrava do jednoho celku. Mezi jinými argumenty zaznělo, že firma má rezervy a sloučení jednotek Správy tratí je nerozumné. To generálnímu řediteli zaujalo a přislíbil hledání rezerv a zamyslení se nad počtem jednotek Správy tratí. O nutnosti zastavit sloučení OR však přesvědčen nebyl. Podnikový výbor podpořil nesouhlasné stanovisko výboru OR Olomouc se sloučením OR Olomouc a OR Ostrava. Poté GR pohovořil o současnosti a nejbližší budoucnosti firmy, zaměřením jednání s kraji a jejich plány v železniční dopravě.

Personální ředitel Ing. Koucký zopakoval informace o stavu a o nakládání s výtěžkem veřejné sbírky na pomoc postiženým železniční událostí na jižní Moravě. Upozornil, že povětšinou vlivy bylo postiženo 18 zaměstnanců SŽ se škodou 32 milionů korun, a téma uzavřel slovy: „**Pojďte ještě jednou pomoci...**“ Oznamoval také, že je nutno upravit rozpočet FKSP z důvodu vyčerpání částky na rekreace přesunem z jiných položek. Informoval také o záměru umožnit nad rámec PKS přechod z papírových stravenek na e-stravenky nebo paušál i mimo v PKS uvedených termínech. V krátkosti informoval o implementaci nového předpisu D1, přechodu obsluhy plošin pro invalidy pod Správu železnic, jedná se asi o 37 lokalit – zde ještě není znám termín, dále pokračoval zprávou o mzdové a personální situaci u SŽ.

V další části se PV zabýval nezbytnou organizační agendou, která předchází říjnové Podnikové konferenci OSŽ při Správě železnic a sjednotí OSŽ. Podnikový výbor jmenoval a schválil tým kolektivních vyjednavačů pro PKS 2022 ve složení: Petr Štěpánek, Miroslav Maincl, Miloš Paleček, Dušan Richter, Luděk Šeblle, Petr Pilník, Lýdie Vatterová, Marcel Bortl, Pavel Lněnička, Josef Hlaváček. Jako náhradníci byli zvoleni: Stanislav Hlouček, Marek Čihák, Libor Šimůnek, Pavla Krystková.

Závěrem podal zprávu z jednání komise pro uniformy a OOPP Miloš Paleček. Ve skladu uniform zpracovávají objednávky z května, bundokošile by měly být k dispozici v říjnu. Podle dohody na předchozím jednání jsou již k dispozici vzorky košil v novém střihu a složení materiálu a vzorek kalhot delšího a širšího provedení.

Jednání Představenstva OSŽ dne 7. 9. moderoval předseda Mgr. Martin Malý. Informace ze zásadních jednání začal I. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun zprávou o organizačních změnách na ČD, jejichž projednávání a prezentace dopadů neodpovídají představám OSŽ: „**Zítřejší jednání PV si musíme s podnikem ještě nějak věci vyjasnit, i proto jsou pozvání generálního ředitele a personální ředitelky,**“ řekl Vladislav Vokoun v úvodu (informace z jednání přineseme v příštím čísle). Zmínil se o nařízení vlády, kterým se stanoví odchýlná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, o budoucnosti ČD–Telematiky (Správa železnic hodlá převzít část činnosti), o KOP („**Vypadá to, že budeme muset 200 KOPek přesunout do příštího roku.**“). Či o diskuzi na téma prodeje pozemků pod kolejiemi. Antonín Leitgeb poté doplnil informace o jihomoravské tripartitě, která se bude konat 14. 10. 2021.

Radek Nekola, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo, informoval o jednání podnikového výboru (30. 8.) ČD Cargo, jehož hlavním bodem programu byla příprava konference. „**Vypořádali jsme se v KOP s rokem 2020, stále platí, že máme problémy s personálními stavy, nedáří se nabírat zaměstnance v provozních profesích, což je ale celorepublikový problém,**“ uvedl Radek Nekola a dále informoval mj. o činnosti Nadace Železnice srdcem.

Se sníženou kapacitou ozdravných zařízení pro realizaci KOP se potýká i Správa železnic. Referoval o tom Petr Štěpánek, místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při Správě železnic. Dále referoval i o rozdělování další porce ze sbírky na pomoc zaměstnancům postižených červnovým tornádem. „**Celkem 1,470 mil. Kč jsme rozdělili 13 zaměstnancům,**“ řekl a informoval o tom, že zaměstnavatel předložil návrh PKS na rok 2022 a kolektivní vyjednávání začne 4. 10.

Místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně NeRV Bc. Renata Dousková informovala o dění u „nedrážních“, konkrétně v TSS Hradec Králové (zaměstnavatelem předložený návrh výrazně snížit mzdové výměry vyvolal obrovskou nevoli), u TSS Louny, u společnosti RegioJet se začíná připravovat nová PKS, u Dopravního zdravotnictví se opakovaně řešily dopady kompenzační vyhlášky.

V rámci organizačních záležitostí P OSŽ mj. projednalo přehled stavu členské základny OSŽ k 1. 4. 2021, schválilo 6 návrhů na příznání dávek z Podpůrného fondu OSŽ a vzalo na vědomí informace o přípravách VIII. sjednutí OSŽ. -red-



Lokálka z Vraňan do Lužce nad Vitavou patří mezi šest tratí, kde se z vůle Středočeského kraje zastaví osobní doprava. Snímek Michael Mareš

„Držhubné“ nebude důvodem, abychom rezignovali na odpovědnost! trvá kraj na svém

Středočeský kraj trvá na omezení nebo zastavení provozu na 12 málo vytižených tratích. Hejtmanka Petra Pecková (STAN) zdůraznila, že tratě patří státu a kraj je neruší, jen nebude objednávat dopravu tam, kde to podle něj nedává smysl. Vedení kraje se nakonec rozhodlo nepřistoupit ani na memorandum o spolupráci nabídnuté Ministerstvem dopravy ČR a je rozhodnuto naplnit plán utlumení provozu.

Ministerstvo dopravy nabídlo kraji podle Petry Peckové podivný obchod: nekonkrétní memorandum o spolupráci, podle kterého se má kraj zavázat k zachování provozu na lokálních tratích ve stávajícím rozsahu výměnou za příslib ministerstva jednat o změně Smlouvy o zajištění stabilního financování regionální železniční osobní dopravy z roku 2016 a o redukci nevyužívaných železničních tratí. Hejtmanka Pecková to tiskové zprávě okomentovala slovy: „**I kdyby ministerstvo nabídlo chybějících 52 milionů na úhradu nákladů, nic to nemění na tom, že taková investice je trestuhodným plýtváním penězi daňových poplatníků.**“ Držhubné nebude důvodem,

abychom na odpovědnost rezignovali. **Ať se stát zamyslí nad tím, zda by z některých lokálních tratí, u kterých nemá cestující zájem a které na denní bázi nevyužívají, neměl udělat turistické atrakce nebo po tělese tratí vést cyklostezky, jako třeba v Rakousku.**“

„**Máme tratě, na kterých jezdí opravdu velmi málo cestujících, takže na jednoho cestujícího pak doplácíme až absurdní částky. Nebudeme plýtvat penězi občanů. Naším cílem je investovat prostředky do sdílených daní efektivně, ku prospěchu všech obyvatel kraje,**“ uvedl Věslav Michalík, náměstek hejtmanky pro oblast financí a inovací (STAN), a dodal: „**Proč by měl daňový poplatník přispívat na nesmyslné náklady lokálky Čelákovice – Mochov, jejíž využití se blíží nule? Roční náklady na jednoho cestujícího na této trati přesahují 120 000 Kč, náklad kraje na jeden kilometr přepravy je víc než 100 Kč. To je dvakrát dražší než taxi v Praze.**“

Středočeský kraj nakonec ale od svých původních plánů na redukci částečně ustoupil, podle Ministerstva dopravy ČR však stále svým rozhod-

nutím znehodnocuje investovanou miliardu korun, která v posledních čtyřech letech plynula do středočeských lokálek. „**Ještě minulý týden slíbili zástupci kraje odložit omezení objednávek na středočeských lokálcích o rok, chtěli memorandum a společnou komunikaci. Nedožrli nakonec nic. Nyní kraj potvrdil rušení osobní dopravy na většině z původně navržených lokálek. Situace je nepřehlédnutelná a stanoviska se stále mění,**“ uvedl náměstek pro řízení Sekce nesilniční dopravy a mezinárodních vztahů MD ČR Jan Sechter.

Sečteno, podtrženo: Na šesti tratích (nebo jejich úsecích) dojde od letošního prosince k zastavení osobní dopravy: Vlašim – Třnový Štěpánov, Březnice – Rožmitál pod Třemšínem, Vraňany – Lužec nad Vitavou, Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov, Straškov – Zlonice – (Slaný), Čelákovice – Mochov, na zbývajících šesti tratích (064, 076, 210, 012, 162, 062) pak dojde k omezení provozu.

Michael Mareš
s využitím tiskových zpráv
Středočeského kraje a MD ČR

České dráhy podepsaly smlouvu s Královéhradeckým krajem

Dotovanou železniční dopravu budou v Královéhradeckém kraji deset let zajišťovat České dráhy. Kraj za tu dobu objedná 58 milionů vlaků kilometrů za 9,3 miliardy korun, které budou fi-

nancovat spolu se státem. Smlouva začne platit od prosincové změny jízdních řádů, žádné tratě v kraji rušeny nebudou. -red-

Lokálka z Vraňan do Lužce nad Vitavou patří mezi šest tratí, kde se za tři měsíce z vůle Středočeského kraje zastaví osobní doprava

Ministerstvo dopravy proti rušení argumentuje zmařenými investicemi. V případě tratě 094 Vraňany – Lužec nad Vitavou je to například zdvihací most nad Vraňansko-chošpolským kanálem, který byl vybudován v rámci investice Ředitelství vodních cest na zajištění podjezdových výšek. Most byl prozatím zdvihán pouze zkušebně. „**Je krytý návěstidly z obou stran a byl zřízen souhlas k obsluze mostu mezi železniční stanicí Vraňany a Ředitelstvím vodních cest. Doprava Lužec nad Vitavou byla vybavena světelními návěstidly a počítači náprav. Pokud výpravci ve Vraňanec souhlas od Ředitelství vodních cest nemá, není možné obsluhu zabezpečovacího zařízení povolit jízdu vlaku na most,**“ popisuje mluvčí Správy železnic Dušan Gavenda současný způsob organizování dopravy.

V Lužci nad Vitavou je ještě jedna zvláštnost – přejezd za zastávkou směrem k bývalému nádraží, který je vybaven „stopkou“, ač je na trati výkolejka (na snímku). Vysvětlení Správy železnic je jednoznačné: Dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě!“ upravuje chování uživatelů silniční komunikace, výkolejky pak upravují chování uživatelů komunikace železniční. „**Stopka byla v uvedených lokalitách v Lužci doplněna na základě rozhodnutí silničního správního úřadu Mělník ze dne 30. 1. 2013 k zajištění bezpečnosti silničního provozu na přejezdu, a to z důvodu nedostatečných rozhledových poměrů kvůli stávající zastávbě. Tento stav stále trvá. Povinnosti Správy železnic je i nadále provádět údržbu tohoto přejezdu,**“ uvedl Dušan Gavenda v odpovědi. -mmč-



NA AKTUÁLNÍ TĚMA

„Pro rodiny s dětmi je daleko lepší jet do Řecka autem, než letět letadlem.“

Hovoříme se **STANISLAVEM HLOUCHEM**, předsedou ZV OSŽ SSZT Brno, členem Ústředí OSŽ

Psal se, jak je výhodné jet do Řecka do Apartmánového domu Orion na dovolenou autem, jaké máte zkušenosti vy?
Veskrze pozitivní. Určitě mohu doporučit a musím říct, že mě mrzelo, že Orion je letos zaplněný méně, zájem je prý zhruba poloviční. Autem jsme tam v našem termínu 12. – 22. 8. byli jediní, předtím snad dvě rodiny, další rodina prý po nás, a stejně tak jako vy jsem si i já, když ta nabídka v červnu vyšla, myslel, že bude větší zájem. Přitom hned vedle Orionu je hotel Billis, který prodává ČD travel, a tam stálo čtyři česká auta. Takže to není tak, že by se lidé báli cestovat do Řecka autem, ale říkal jsem si, když před Billisem mohou stát čtyři auta, proč je před Orionem prázdné?

Když na jaře Jotis Margaritopoulos (majitel CK Margaritopoulos) vyprávěl o svých cestách do Řecka, kam zásadně jezdí autem, říkal, že stačí zvládnout naši D1 a pak už jde vše hladce, jaké jsou vaše postřehy z cesty autem?

Když u nás najedete kdekoli na dálnici, tak tou dálnicí dojedete až na místo, zhruba kilometr před Orionem z dálnice sjedete. Takže celou cestu se jede po dálnici, vůbec nikde se neodbočujete, žádné složité křižovatky neřešíte. Nejhorším úsekem je část dálnice v Makedonii, ale ta se rovná kvalitou české D1, v Maďarsku je to bezvadné, v Srbsku ucházející, a v Řecku je to také v pohodě. Na cestu doporučuji do telefonu navigaci Mappy.cz, která po stáhnutí map funguje i v off-line režimu, což je výhoda oproti navigacím Waze nebo Google, které potřebují datové připojení.

Můžeme, myslím, prozradit, že jste vyjžděl z Brna. Kolik hodin jste strávil na cestě?

Vyjeli jsme v osm večera druhý den v šest večer jsme byli v Orionu, celkem za 22 hodin (nástup na ubytování je od pěti odpoledne do dvaceti hodin večer). Hodinu z toho dělá posun času, takže jsme

de facto dorazili o hodinu dřív – v pět hodin našeho času, a cesta trvala 21 hodin. Samozřejmě k tomu je potřeba připočítat zastávky: Největší zdržení při cestě tam bylo zhruba hodinové popojždění na maďarsko-srbských hranicích, fronta byla v obou směrech, ale prý to není vždycky. Jotis mi to vysvětlil tím, že Turci jedli na prázdniny z Německa do Turecka. Při cestě zpátky jsme srbsko-maďarskými hranicemi projeli za pět minut. Na srbsko-makedonské hranici jsme se zdrželi cca třicet minut při cestě tam i zpátky, a co se týče makedonsko-řecké hranice – podal jsem pasy, celník je vzal do ruky, a povídá: Čeká, aj lav ju (I love you). Tam jsme se nezdrželi ani minutu. Navíc, čím víc se blížíte k Řecku, tím méně aut po dálnici jede, protože u Niše, ve dvou třetinách cesty přes Srbsko, všichni Turci odbočili na Bulharsko. Do Řecka dojedete po dálnici, sem tam auto, než se napojíte na dálnici, která vede ze Soluně dolů po pobřeží.

Pokud jde o mýtné brány, lze všude platit bez problémů platební kartou?

Ano a doporučuji to. Slovinci a Maďaři mají elektronické dálniční známky, dopředu je potřeba si udělat elektronickou registraci, a co se týká Srbska a Makedonie, tak je ideální platit kartou, protože oni sice berou eura, ale když to nemáte přesně, tak vám vracejí v jejich měnách, ale co by s tím člověk dělal, takže ideální je platit kartou. A zdržení na těch mýtných bránách je v řádu minut.

Pokud si dobře pamatují, tak Jotis říkal, že je za patnácti hodin v Leptokarií.

To je pro nás nereálné, ale také jsem to slyšel od delegátky Mirky, i ta říkala, že se to dá udělat za 14 hodin plus něco. Ano, navigace se všichni shodnou na tom, že z Brna do Leptokarie je to 14 hodin jízdy, 1400 km při průměrné rychlosti 100 km/h. Nám palubní počítač spočítal průměrnou rychlost 81 km/h, dobu jízdy 17.49 h a 1442 km. Limity na



dálnicích jsou většinou 130 km/h, někde mají 120 km/h, ale člověk by musel mít na hranicích štěstí, že všechno projede, že tam nebudou kolony, nějaký čas zabere i tankování, člověk se potřebuje občas protáhnout. Když to vezmu konkrétně u nás, tak za těch 21 hodin jsme se hodinu zdrželi na maďarsko-srbských hranicích, na dalších dvou hranicích to byla dohromady také hodina, možná hodina a půl, takže jsme na 19 hodinách, hodinu jsem prospal v Maďarsku, to je další hodina, kterou jsem ztratil, a další zhruba hodinu jsem ztratil na benzínkách tankováním a na mýtných branách. Odpoledne jsme měli na odpočívadle hodinovou přestávku na oběd. Takže kdybych odečetl všechny tyto časy, tak bych se teoreticky přiblížil šestnácti hodinám, ale nejel jsem na rychlostní limity. Když bylo 130 km/h, jel jsem 120 km/h, ale samozřejmě, někdo to sžívá. Musím říct, že nikde jsem neviděl policisty, že by měřili rychlost, takže v tom je Balkán trochu jiný než u nás. Při cestě tam jsme viděli všeho všudy tři policejní auta, ale cestou zpátky, a to bych rád zdůraznil, aby lidé měli větší pocit bezpečnosti, byli policisté všude.

(Pokračování na str. 2)

„Pro rodiny s dětmi je daleko lepší jet do Řeck a autem, než letět letadlem.“

(Pokračování ze str. 1)

To jsme také odjízdi na noc a na všech benzínkách a odpočívkách stáli policisté. Cestou je strašně množství odpočívák, ne tak jako u nás na D1, kde jsou všechny záhyby zrušené, tam to všechno funguje, to-ličky jsou čisté, někde jsou i klasické zděné toalety, a mají to chytře proložené: benzínka, odpočívka, benzínka, odpočívka... Takže, když je člověk unavený, tak není problém do pěti deseti minut někde zastavit. Ale coby chtěl hlavně zdůraznit, že cestu zpátky na každé té odpočívce nebo benzínce, jak v Makedonii, tak i v Srbsku, stálo blížící se auto. Policisté neobcházejí, neotravují, je prostě vidět, že kdyby se něco stalo, že tam policie je. Srbskem jsme jeli celou noc a v podstatě to bylo 600 km stále stejných. Určitě se tam dá jet rychleji, i takoví nás tam předjížděli, ale obecně platí, že provoz v Srbsku i v Makedonii je oproti D1 v pohodě, ale pokud někdo nedodrží rychlostní limity a má na hranicích štěstí, tak to může za těch 15 hodin zvládnout.

Předpokládám, že jste nejel sám, ale s manželkou, s dětmi...

S manželkou a čtyřmi dětmi, kluky, nejmladšímu jsou tři, nejstaršímu čtrnáct, a dali to úplně v pohodě. Máme Volkswagen Caddy Maxi, sedm sedáček a na středě dvě rakve. Výhoda auta v Řecku je, a to bych také rád zmínil, že se dá parkovat všude a zadarmo. Zatímco v Chorvatsku jsou všude placená parkoviště, různé zóny, tak jako u nás, v Řecku se dá dojet až na pláž a zaparkovat tam. Osobně jsem se o to zajímal, protože jsem v Řecku předtím nikdy nebyl, a i delegátka mi říkala: jsme anarchisti, my tedy takové novoty nemáme, prostě se parkuje tak, abyste nepěšákem.

Když byly trhy v Leptokari, tak jsem se šel podívat a koupit nějaké ovoce, mimochodem dá se tam celkem levně nakoupit, melouny za 30 centů, za euro padesát koupíte hrozny, nektarinky, broskve, a auta tam parkovala i uprostřed kruhového objezdu a okolo nich se normálně jezdilo. Když jsem někde jeli dle značení na místní poměry pomalu, místní nás bez problémů předjeli, všechno v klidu, bez nějakého blikání, troubení, vyzírání...

Takže zkušenost z cesty autem do Řeck a zpět veskrze pozitivní?

Ano, čekal jsem to horší. A ještě bych doplnil: pojištění od ČD travel platí dva dny před nástupem, a stejně tak dva dny po konci pobytu, takže se počítá, že si lidé klidně cestou zaplatí jeden nocleh a někde přespi, a rozdělí tak cestu do dvou dnů, určitě je to pohodlnější a přijedou odpočatější. Například v Bělehradě, to je přesně půlka cesty, 700 km z Břna. A ještě jednu ohromnou výhodu autu má: člověk se může pohybovat po plážích a není odkázaný jenom na pláž v Leptokari. Je naprostě super, že Jotis tam má cestovku a dělá ty výlety, protože by se tam někteří museli za jedenáct dnů ukousat nudou, Leptokarie není zase nic extra, ale pro ty, co mají auta, se nabízí nepřeberná škála možností. Když jsme šli do Dionu (archeologické muzeum pod Olympem), tak vstup platí pouze dospělí 8 euro, děti, respektive studenti do 25 let z EU, mají vstup zdarma. I proto si myslím, že pro rodiny s dětmi je daleko lepší jet do Řeck a autem. Vezli jsme s sebou dva paddleboardy, abychom mohli

jezdit na moři, ale ty si do letadla člověk nevezme a tam nepůjčí, v Řecku to prostě nefčí.

Říká se, že cesta autem do Orionu je nejoblíbenější zahraniční dovolenou, platí to i ve vašem případě?

Přesně tak, za šest lidí, tedy za dva apartmány, jsme zaplatili 7000 Kč, 3000 Kč stojí apartmán, 500 Kč jsme připláceli za každou další osobu. Takže za 7000 Kč jsme byli celá rodina, tedy šest lidí, jedenáct dní u moře, to je 106 korun za osobu a noc, to nepočítáme nikde jinde, ani u nás v Kempu. Jídlo a pití se dá pořídít za podobné ceny jako u nás, pivo, limo, káva za 2 eura, slávký (škeble) za 5 euro. Není potřeba vozit zásobu potravin, pět minut od Orionu je Lidl s podobným sortimentem jako u nás a ceny jsou většinou též srovnatelné.

A nakolik vás vyšla cesta?

Mám auto na plyn (LPG) a cestacíkem vyšla na šest tisíc, ujeli jsme cca 3000 km včetně vletů do Řecku. Ve všech zemích je LPG téměř na všech benzínkách a je součástí běžného státního, ne jak u nás a na Slovensku, někde zastrčené bokem benzínky. Poplatky za mytí cestou tam a zpátky dělaly cca 2400 Kč, včetně dálničních poplatků na Slovensku a v Maďarsku. Myslí si, že možná zkušenosti by mohli motivovat další členy OSZ, vždý pobyt v hotelu Ostrý stojí 250 Kč/osobu/noc, a tady jste za stovku u moře, kdo vám to dá? To je neskutecné, nerozumím tomu, proč tam lidé nechtějí jet, proč této možnosti nevyužijí. Možná kvůli covidu, možná kvůli té dálnce, ale divím se, že v několikaleté členství OSZ je členů stále víc lidí. Když ne letos, tak aspoň příští rok.

Máte po letošní zkušenosti myšlenku na další cestu autem do Orionu?

Určitě ano, vyzkoušeli jsme, že se cesta dá zvládnout i s malými dětmi. Celá rodina byla z dovolené nadšená. Navíc máme stále co objevovat. Letos se nám bohužel nepodařilo dostat se do hor. Z důvodu požárů byly všechny NP v Řecku uzavřené do 20. 8. a poslední dva dny po otevření bylo po mrakem a pršelo. Navštívil jsem ani ikonické kláštery Meteora, které jsou z Leptokarie vzdáleny 150 km, cca 2 hodiny cesty autem. Stejně daleko jsou i termální lázně Pozar u městečka Loutraki. Za vidění určitě bude stát i Vergina, cenná archeologická lokalita na seznamu UNESCO s pozůstatky starověkého města Aigai. Spousta památek zapsaných na seznamu světového dědictví je i v Soluni, kam to po dálnici trvá hodinu. Navštívil jsem alespoň soutěsky (kaňon) řeky Enipea a dva pravoslavné kláštery po cestě na nejvyšší položené parkoviště s chatou Prionia v 1100 m. n. m., což je výchozí místo pro túry na Olymp. Mimo mnohá pláž je se na vlastní oči přesvědčili o geonómii na „magnetické hoře“ Livithra, kde auto jede do kopce s vypnutým motorem. Na výletě těchto míst pořádá výlety CK Margaritopoulos se skvělou průvodkyní Mirkou, která podá nepřeberné množství informací nejen k místu, ale i k běžnému životu v Řecku. Je toho na objevování ještě spousta, takže se rádi vrátíme a těm, kteří letos váhali, jsem snad pomohl v rozhodování, kde stráví příští rok dovolenou. Ať letecky, či autem, je Orion dobrá volba.

Michael Mareš

PŘEDSTAVUJEME

Božetěch Dvořáček:

„Seniorské hry si nikdy ujit nenechám.“

Na dráze začínal v roce 1963 v břeclavském lokomotivním depu jako strojvedoucí, později působil tamtéž jako strojvedoucí. V roce 1994 byl zvolen jako předseda ZV OSZ DKV Břeclav, kterým byl až

dodává, her se „jeho“ družstvo účastní jen s malými obměnami v prakticky téže sestavě. Letos to bylo již počtvrté. Sportu se Božetěch Dvořáček věnoval aktivně od mládí, nejraději hrával fotbal a taky tenis, kde působil i jako trenér dětí. „**Ted už tomu moc nedám, ale seniorské hry si nikdy ujit nenechám, je to víceméně zábava, při které se seje spousta lidí, protáhnu si trochu tělo a popovídám si o svém životě.**“

Na seniorských hrách oceňuje Božetěch Dvořáček nejen úsilí samotných závodníků a závodnic, ale zejména práci všech pořadatelů. „**Bez nich by to vlastně nešlo udělat, je to pěkný kus práce od všech, kteří se tomu věnují, prakticky bez nároku na nějakou odměnu,**“ hodnotí práci organizátorů, rozhodčích a všech, kteří se na organizaci seniorských her podílejí. Jak dále dodává, hry jsou velice pestré, je v nich plno zajímavých disciplín a člověk si při nich ani neuvědomí, jak ubíhá čas. „**Letos nám navíc velice přálo počasí, když jsme den před začátkem přijeli, lilo jako z konve, ale druhý den byla obloha jako vymetená a vydržela tak celý den.**“

Při vyhlášení vítězů bylo brněnské družstvo, které Božetěch Dvořáček vede, jako na tmě. Výsledky nikdo dopředu neznal a vyhlásování vítězů probíhalo odzadu. „**Takže jsme pořád čekali, kdy zazní naše jméno a teprve, když už všichni dostali poháry, tak jsme byli vyhlášení jako vítězové. To víte, že byla velká radost!**“ Navíc byla z družstva, které vedl Božetěch Dvořáček vyhlášená i nejlepší žena Seniorských her 2021, jíž se stala Marie Učňovská z Břna. „**O to byla naše radost větší!**“ Takže na závěr – únavu neúnava, si všichni společně ještě zazpívají a při dobré hudbě i zatančí.

Příští rok by se měly konat Seniorské hry znovu a brněnské družstvo s Božetěchem Dvořáčkem se na něj již dnes těší. „**Bude-li nám zdraví přát a nic nám do toho nevleze, jako třeba vlonicovid, tak určitě na hry zase přijedeme,**“ říká závěrem. Blíží informace o průběhu IV. seniorských her přinášíme na 4. straně tohoto čísla.

Miroslav Čáslavský



Budova oblastního ředitelství železnic v Olomouci krátce po dostavbě v roce 1926. Sloužila jako ředitelství státních drah včetně dopravy autobusové až do roku 1949.

NAVŠTÍVILI JSME

Oblastní ředitelství Správy železnic Olomouc

Budova současného Oblastního ředitelství (OŘ) Správy železnic v Olomouci byla postavena v roce 1926 na místě, které vzniklo uvolněním olomoucké pevnostní zástavby koncem 19. století. Nahradila tak sousední menší budovu původního provozního ředitelství Olomouc (Eisenbahn-Betriebs-Direktion), z níž byl od roku 1895 řízen provoz státních drah v Rakousku-Uhersku v oblasti celého Moravy. Tato původní budova nyní slouží jako Odučtovna přepravních tržeb ČD Cargo, a s novou budovou je spojena krytým mostem, nyní nevyužívaným.

V nově postavené budově došlo v průběhu téměř jednoho století k vícero organizačním změnám. Od roku postavení až do roku 1949 zde působilo Ředitelství státních drah včetně dopravy autobusové (1926 – 1949), Oblastní ředitelství železnic pro celou Moravu (1949 – 1952), Správa Ostravské dráhy se sídlem v Olomouci (1952 – 1963), Střední dráha (1963 – 1988), Oblastní ředitelství ČSD (1988 – 1993), Obchodně-provozní ředitelství ČD a nově vzniklá SDC (1993 – 2003), a po vzniku SŽDC v roce 2003 slouží dnes jako sídlo Oblastního ředitelství Správy železnic.

V průběhu let docházelo v Olomouci k určité rivalitě ve vztahu k Ostravě, zejména v letech 1952 – 1963, kdy olomoucká budova byla na svém průčelí označena jako ostravská. K podobné rivalitě dochází i dnes, kdy má být na základě rozhodnutí Správní rady Správy železnic od 1. ledna 2022 sloučeno ostravské a olomoucké oblastní ředitelství do jednoho celku, který bude řízen z Ostravy. S tímto rozhodnutím nesouhlasí Výbor OSZ OŘ Olomouc, který vznášá konkrétní připomínky. PV OSZ Správy železnic toto stanovisko podporuje. Na poslední jednání Podnikového výboru OSZ, které proběhlo 26. srpna 2021, byl proto přizván

generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda, který vynesl připomínky členů Výboru a slíbil, že se jimi bude zabývat. O nutnosti zastavit sloučování OŘ však přesvědčen není.

K současnému rozhodnutí o sloučení OŘ Ostrava a Olomouc se sluší dodat, že podobný záměr byl zpracován již v roce 2013 s datem realizace 1. 1. 2014, který je podepsán tehdejší generálním ředitelem SŽDC Jiřím Kolářem. V té době se předpokládalo (podobně jako dnes) propuštění 45 zaměstnanců. Ke sloučení tohoto obřího celku, zahrnujícího tři kraje (Olomoucký, Moravskoslezský a Zlínský), však tehdy nedošlo.

Budova současného oblastního ředitelství Olomouc by měla i v případě, že navrhovaná změna proběhne, sloužit dál svému účelu, tj. správě, údržbě a provozu dráhy na stanoveném území.

Současný rozlehlý objekt Oblastního ředitelství Olomouc prošel v uplynulých letech rekonstrukcí, při níž byla v několika etapách opravena celá budova. První opravy zde byly provedeny v roce 2003 a 2004 (nadstavba křídla v Remešově ulici a oprava střechy), v roce 2006 zde byla mimo jiné provedena oprava elektrických rozvodů a prostor parní předávací stanice a v roce 2010 byla vypracována projektová dokumentace na opravu fasád ve dvouiní uliční části. Samotná oprava, jejíž součástí byla i výměna oken, byla zahájena v roce 2014 a dokončena v červnu roku 2016.

Opravné práce prováděla na základě vítězné cenové nabídky firma Hroší stavby Morava, a. s., společně s firmou Chládek a Tintěra, Pardubice, a. s. Při realizaci oprav byl kladen velký důraz na restaurování reliéfů, prvků z umělého kamene a svítidel, které jsou součástí uličních částí fasád. Opravy byly prováděny za dohledu památkového ústavu NPÚ Olomouc. Miroslav Čáslavský



Budova Oblastního ředitelství SŽDC v Olomouci v podobě po přestavbě a opravách v roce 2016.

ZE SVĚTA

Žádné další plány se širokorozchodnou železnici

Rakouská ministryně dopravy paní Leonore Gewessler uvedla, že projekt „Breitspur“ (šířokorozchod, pozn. zpracovatele) mezi slovenskými Košicemi a Vídní, podporovaný jejími předchůdci jako součást železničního nákladního dopravního spojení mezi Vladivostokem a Rakouskem, byl uložen „k ledu“ a nebude dále sledován. Zdůvodňováno je to tím, že ostatní zúčastněné země nevykazují žádné známky vůle a zájem na spolufinancování. Proto ani Rakousko nebude v této věci činit žádné další kroky. Z Eisenbahn Oesterreich, 6/2021, zprac. –sh–

Ruský uhelný magnát chce vybudovat vlastní železniční trať přes Sibiř

Dvěma neznámějšími železničními tratím v Rusku, Transsibiřské magistrále (Transsib) a Bajkalsko-Amurské magistrále (BAM), hrozí přetížení kvůli rozvoji nových ložisek na Sibiři. Uhlerný magnát Ruska chce proto postavit vlastní železniční trať. Konkrétně jde o zhruba 500 kilometrů dlouhý úsek v sibiřské republice Jakutsku po Ochotské moře, moře Tichého oceánu. Železniční trať by

byla odbočkou BAM na severovýchodě a měla by kapacitu přepravy kolem 30 milionů tun ročně a podle stávající koncepce by byla určena výhradně pro přepravu uhlí. Důvodem jsou totiž se připravovanými úhelnými doly Elga v jihovýchodním Jakutsku. Zásoby surovin v ložisku se odhadují na 2,2 miliard tun. Zatímco Evropa se chce v rámci nové klimatické politiky obejít bez uhlí jako zdroje energie, uhlí pro výrobu tepla a elektriny zůstává prozatím ve vysoké poptávce, zejména v asijských zemích, jako je Čína, Indie, Japonsko a Jižní Korea. Státní ruské železnice (RŽD) již plánovaly expanzi a modernizaci BAM. Další fáze rozšíření BAM je ale plánována až na rok 2024. Majitel dolu Elga, podnikatel Albert Avdoljan, proto nabídl, že trať postaví na svůj vlastní náklad. Náklady, včetně výstavby uhlenného terminálu ve městě Čumikan, se odhadují na 2,5 až tři miliardy dolarů.

V celém Rusku zatím existují pouze tři železniční tratě o délce přes 100 kilometrů, které nejsou ve vlastnictví RŽD. Všechny tři jsou však jakási vlečky, které vedou z uložišť do celé železniční sítě. Nejdelší (321 km) a nejdražší je paradoxně trasa z Elgy do Ulaku na BAM. RŽD není proti. Šéf železnic Oleg Belosjorov popsal trasu jako alternativu k rozšíření BAM a představitel projekt ruskému prezidentovi Vladimiru Putinovi. Šéf Kremli již v zásadě dal souhlas, pokud má projekt „smysl“. Nyní se projektem zabývá vláda.

Výbor odborníků by nyní měl co nejdrív odhadnout logistiku, náklady a možná rizika. Pokud úředníci stavbu schválí, mohla by začít už v roce 2022. Realizace projektu je zajímavá ze dvou důvodů: za

VŠIMLI JSME SI

180 LET od příjezdu prvního vlaku do Olomouce si zde připomínají na regionálním dni železnice v sobotu 11. září. Hlavní oslavy, spojené s komentovanými prohlídkami historických nostalgických vozidel, se konají v depozitáři olomouckého ČD muzea (ulice Táborská). Součástí oslav jsou i jízdy historických vlaků po tratích, vycházejících z Olomouce, kde nebudou v čele vlaku chybět v čele vlaků chybět skvosty jako je Bardotka, Rosnička, Věžák, či Hurvínek. Více informací na webových stránkách Českých drah.

STÁTNÍ FOND dopravní infrastruktury, ze kterého jsou financovány dopravní stavby, bude mít příští rok na výdaje 130,5 miliardy korun, což je meziročně o zhruba 3 miliardy korun více a o 10,5 mld. Kč více, než bylo plánováno. Po jednání o rozpočtu s ministryní financí A. Schilleovou to řekl ministr dopravy Karel Havlíček.



OPRAVOU střechy a fasády včetně oken a dveří prochází v těchto dnech nádražní budova v Dačicích. Opravné práce se týkají také elektroinstalace, podlah a omítek. Náklady na opravy činí přibližně 9,5 milionu korun, hotovo bude ještě do konce letošního roku.



BUDOVA bývalé zastávky Brankovice (trať 340) není už léta využívána a je ve špatném stavu. V současnosti není využívána pro provozní potřeby Správy železnic, ale je částečně komerčně pronajímána. Budova je pro provoz dráhy nepotřebná, ani se s ní nepočítá pro budoucí využití. V minulosti se projednával případný prodej, k tomu však nedošlo, protože zájemce neakceptoval kupní cenu. Uvedl mluvčí Správy železnic Dušan Gavenda s tím, že Správa železnic nadále provádí pravidelné prohlídky a kontroly technického stavu objektu. „Jaký bude další osud budovy, to zatím ještě nebylo rozhodnuto,“ dodal.



ELEKTRICKÉ JEDNOTKY řady 460, konstruované pro rychlost 110 km/h, byly sériově vyráběny v letech 1974 – 1978 (prototyp byl vyroben v roce 1971) v závodě Vagonka Tatra Studénka, n. p., v celkovém počtu 43 kusů. Poslední zbylé soupravy jsou nyní v integrovaných dislokováno ve středních údržby (SÚ) Bohumín a Olomouc (OCÚ Východ) a dosluhují tak v oblastech severní a střední Moravy, čili v integrovaných dopravních systémech ODIS, IDSO, či tarifu Zlínského kraje, na Slovensku pak v okolí Košic. Snímek Tomáše Martínka zachycuje dvě tyto jednotky, odstavené v žst. Všetín, jejich rekonstrukce je za dveřmi. Stávající řetězovkové trakční vedení s lanovými přejezdy tak bude nahrazeno bránami, přičemž tu zároveň jistě budou odstraněny klasické nádražní lampy JŽ, které pro tehdejší ČSD vyráběla místní firma MEZ.

ZE SVĚTA

prvé ukazuje, že Rusko si chce i přes rostoucí debatu o klimatu udržet status dodavatele surovin a stále více se spoléhá na asijský trh; za druhé, povolením soukromé železniční tratí ukazuje Kremli změnu proti svému předchozímu ekonomickému kursu. V posledních letech dochází ke stále většímu znárodnění ekonomiky. Přibližně 70 % ekonomiky je nyní ve vládních rukou. Z Der Standart, 20. 7. 2021, zpracoval –sh–

Čína staví svou první VRT ovládanou soukromým kapitálem

Čína vybudovala první vysokorychlostní železniční trať (VRT) ovládanou soukromým kapitálem. Spojuje několik měst ve východočínských provinciích Če-fiang. V červnu 2021 byly dokončeny tratě pro meziměstskou železnici Hangzhou – Shaoxing – Taizhou. Je to jeden z prvních čínských VRT projektů, financovaných prostřednictvím partnerství veřejného a soukromého sektoru. Soukromý kapitál má status holdingu. Za celkovou investici téměř 44,9 miliard Yuanů (5,83 mld. eur) bylo navrženo a postaveno 266,9 km VRT, na které je 8 stanic, když na trati může být dosaženo až rychlosti 350 km/h. Nová VRT bude otevřena na konci tohoto roku a bude napojena na vysokorychlostní síť v oblasti delty řeky Jang-tse. Zkrátí dobu cesty mezi Hangzhou a Taizhou na polovinu, tj. přibližně na 1 hodinu. Z German.china.org, 23. 6. 2021, zprac. –sh–

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 35 – 9. 9. 1996

„Ústředí OSŽ nepřijalo návrh generálního ředitele Českých drah“, uvádí titulky zprávy z jednání Ústředí OSŽ na první straně. Generální ředitel Českých drah totiž navrhl odborům spolupráci i spolupovědnost při restrukturalizaci Českých drah. Ústředí OSŽ na svém zasedání přijalo stanovisko, ve kterém se jako důvod odmítnutí spolupráce uvádí mimo jiné: „S ohledem na výsledky mnoha předchozích jednání o problematice restrukturalizace Českých drah má Ústředí OSŽ za to, že dotčený dokument ve Vámi navrhovaném znění nemůže nikým garantovat radikální zlepšení současného stavu Českých drah.“ Dále se zde zpočívá úspěšnost záměrů zlepšit postavení ČD, když vedení ČD není schopno garantovat ani plnění závazků vyplývajících z kolektivní smlouvy Českých drah.

V rubrice vyhrazené názorům čtenářů najdeme mj. příspěvek, zamýšlející se nad privatizací na železnici, počínaje tvorbou seznamu objektů určených k privatizaci. „Už tenkrát jsme upozorňovali na tu skutečnost, že privatizace ČD bude jenom obyčejné rozkrádání státního majetku. Probrali jsme na všech úrovních otázky privatizace rekreačních objektů, zdravotnických zařízení, ŽOS, ubytoven, prostě všeho, co se objevovalo tenkrát v Hospodářských novinách. Vše bylo málo platné a začalo se privatizovat. Pěkně pomaloučku, polehovačku a půjde to až do té doby, kdy nezůstane kámen na kamenu,“ píše autor a zmiňuje mimo jiné kauzu ubytovny ČD v Kralupích

nad Vltavou, o kterou projevil zájem majitel hotelu Sport a také jí získal.

Obzor č. 36 – 16. 9. 1996

„O depech rozhodnuto“ informuje Obzor na 1. straně č. 36. „Konečná varianta předpokládá 11 DKV včetně jízdy dříve spojeného DKV Praha. Rozhodnutím byl i poslední sporný bod – sídlo DKV v regionu východu Čech, kterým bude Česká Třebová a nikoli Pardubice,“ uvádí se v článku.

Ze zprávy z Rady nedrážních sekcí, konané 2. září 1996, se dozvíme o mnoha problémech, se kterými se potýkaly nedrážní organizace. Například železniční opravárenství stále trpělo nedostatkem financí na opravy železničních kolejových vozidel, zhoršení finanční situace bylo i u železničních staveb a montáží. S velkými problémy pokračovala privatizace železničního zdravotnictví. „Železniční polikliniku v Ostravě chtějí některé subjekty využít na komerční účely, v železniční nemocnici v Olomouci se situace komplikuje tím, že v ní sídlí Centrum informačních technologií,“ uvádí se v článku. Problémy přetrvávaly i u učňovském školství. „Ekonomický odbor GR ČD nemá finance na poskytování stipendií žákům studujícím pro České dráhy. Z tohoto důvodu žáci přislíbené stipendium nedostanou,“ konstatuje se v textu. Článek na poslední straně informuje o závěrech Kongresu mezinárodního sportovního sdružení železničářů USIC, který proběhl ve dnech 23.–25. srpna 1996 ve Vídni a Salzburku.

–25–

Správa železnic získá lokomotivu Vectron

Správa železnic podepsala se společností Siemens Mobility Česká republika smlouvu na nákup víceúčelové lokomotivy Siemens Vectron. Elektrická lokomotiva bude dodána letos na podzim. Správce dráží infrastrukturu ji bude využívat pro diagnostiku tuzemské i zahraniční železniční sítě včetně traťové části ETCS.

Pořízení víceúčelové elektrické lokomotivy je součástí strategického projektu na novou měřicí diagnostickou kolejovou soupravu pro pravidelnou i akceptační měření jak statických, tak i dynamických parametrů trakčního vedení. Elektrická lokomotiva doplní stávající park měřících kolejových vozidel Správy železnic a zajistí výkony pro komplexní diagnostiku železniční infrastruktury včetně ETCS. Lokomotiva je vybavena schváleným zabezpečovacím systémem ETCS v nejvyšší existující dostupné verzi, tzn. Level 2 Baseline 3.4. Umožní tak provádět testy traťového systému ETCS samostatnými zkušebními jízdami i v rámci jízdy

s dalšími vozy. Vozidlo bude vybaveno pro provoz nejen v České republice, ale i v ostatních sousedních státech. Testovací a měřicí jízdy tak bude možné provádět rovněž v hranicích úsech.

Lokomotiva Vectron bude ihned po dodání současně využívána pro tažení vlastních diagnostických vozů Správy železnic, například měřících vozů na železniční svršek, radiové sítě či stávajícího vozu na měření trakčního vedení. Částečně také nahradí výkony dopravců, které si Správa železnic musí pronajímat. Lokomotiva pro Správu železnic byla vyrobena v závodě Siemens Mobility v Mnichově-Allachu a společností jí doposud využívala při testování. Kromě jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS bude vybavena GSM-R a dálkovou diagnostikou. Lokomotiva disponuje jmenovitým trakčním výkonem 6400 kW a nejvyšší provozní rychlostí 200 km/h.

Zdroj: Tisková zpráva Správy železnic



Lokomotiva Vectron na snímku Správy železnic.

PRÁVNÍ PORADNA

Kdy odejít do předčasného důchodu? 1. část

O předčasný důchod zaznamenáváme vzrůstající zájem. Dřívější odchod do penze má ale jedno zásadní minus, a to je krácení její výše. Stačí rozdílný pár dní při podání žádosti a celkové vyplacené penze může být až o tisíce korun nižší, proto je vhodné předem dobře počítat.

Nejčastějšími důvody pro odchod do předčasně penze jsou únava z práce, ztráta zaměstnání těsně před naročením na starobní důchod nebo péče o nemocné příbuzné či snaha pomoci dětem s péčí o vnoučata. Ať už se odchází z jakéhokoli důvodu, jedno je jisté – přichází se o finanční prostředky. Čím dříve do předčasně důchodu člověk nastoupí, tím více korun se tratí.

Platí zde různé podmínky a omezení:

1) pro nárok na předčasný starobní důchod je potřeba nejméně taková **doba pojištění**, která je stanovena pro řádný starobní důchod (od roku 2019 činí **35 let**),

2) do předčasně důchodu lze odejít **nejdříve v 60 letech**. Předčasný starobní důchod se krátí trvale a možnosti převýšení při jeho vyplácení jsou omezeny.

U předčasně důchodu se krátí **procentní výměra výpočtového základu**, která je jednou ze součástí výpočtu důchodu. **Základní výměra** zůstává stejná jako u řádné penze. Předčasná penze se valorizuje stejně jako řádné důchody a platí pro ni i různé tzv. jednorázové vládní vyplácení dle platné právní úpravy. Základ však zůstává stejný. Průměrný starobní důchod dosáhl v prvním pololetí roku 2020 částku 14 427 Kč, předčasný jen částku 12 898 Kč.

Příklad:

Vezměme si muže, který má důchodový věk dosáhnout 1. 4. 2024. Do předčasně důchodu ale odejde už 1. 4. 2021, přesně tedy 1096 dní před řádným termínem. K tomuto datu získal celkem 41 let pojištění. Za každý rok pojištění činí sazba procentní výměry důchodu 1,5 % výpočtového zákla-

du, tedy 61,5 % (41 x 1,5%). Jeho výpočtový základ je 20 536 Kč, což je běžná částka vypočítávaná českým důchodcem (mužem).

Za 1096 dnů se sazba procentní výměry důchodu snižuje o 15,9 % dle tabulky s výší krácení důchodu. Po snížení tedy sazba procentní výměry činí 45,6 % (61,5 % - 15,9%). Procentní výměra důchodu je 9364 Kč (45,6 % z 20536 Kč). Základní výměra v roce 2020, stejná pro všechny důchodce, je 3550 Kč. Výše předčasně starobního důchodu je celkem 12 914 Kč.

Pozor! Pokud by muž odešel do předčasně důchodu jen o 17 dní později, tedy 18. 4. 2021, byl by na tom výrazně lépe. Odešel by totiž do penze o 1079 dnů před dosažením důchodového věku, a to už se sazba procentní výměry důchodu snižuje jen o 14,4 % výpočtového základu. Procentní výměra důchodu by tak dosáhla částky 9673 Kč a celkem by penze činila 13 223 Kč měsíčně.

Penzista, který pár dní vyčká, tak na tom bude o 309 Kč měsíčně lépe, což ročně představuje částku 3708 Kč. A pokud bychom počítali, že muž stráví v důchodu 20 let, což je podle ČSSZ průměrná doba strávená v penzi u mužů, získá přes 74 000 Kč navíc. Řádný starobní důchod v roce 2024 by byl cca 17 103 Kč.

Vyplatí se tedy před podáním žádosti o předčasný odchod do důchodu pečlivě spočítat dny. Penze se totiž krátí vždy každých 90 dnů ode dne přiznání důchodu do dosažení důchodového věku. S ohledem na 90denní úseky je vhodné poradit se s odborníky okresní správy sociálního zabezpečení, kde se také žádosti o předčasný starobní důchod podává. Přiznání důchodu o několik dnů dříve může znamenat srážku za další započatý úsek.

Zdroj: webové stránky ČSSZ a veřejné zdroje

Bc. Alena Šimáčková,
odborná referentka ESO OSŽ–ústředí
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ–ústředí

NÁZORY

Ad Středočeský kraj: pohár trpělivosti přetekl

dopravy (na lokálkách!) se uvolní tratě pro nákladní dopravu, mluví za vše.

Nevyšlých podpisů občanů pod peticí proti rušení vlaků a ani na ni dosud neodpověděl je vyslovená arogance moci, jakou si dovolil naposled soudruh Antonín Kapek z KSČ v roce 1985, kdy bez diskusí nechal vyhodit do povětří nádraží Těš-

nov a zrušil páteřní tramvajovou síť v centru Prahy. Ještě mají někteří lidé, co byli přítomni schůze na MV KSČ, v paměti, že si někdo dovolil upozornit soudruha Kapeka, že to není správně, a on odpověděl: „My si vás platíme a my jsme rozhodli, o tom se nediskutuje, vy to provedete!“

Martin Kubík



Depresivní pohled na místo po zbořeném nádraží v Protivci nahrazeným betonovou boudou a la bunkr armády. Pohled na historický vlak z přípojných pravidelného vlaku do Žitvice v 11.52 h 28.8.

Proč spadl most u Studénky?

Po nekonečných třinácti letech došlo u novojičínského okresního soudu k označení viníků nehody, při níž v roce 2008 najel ve Studénce mezi národní rychlík Comenius do zříceného silničního mostu. Dva obvinění dostali třiapůlleté nepodmíněné tresty, další tři dostali tříleté tresty s podmínkou na 3–5 let. Informoval o tom 1. září denní tisk. Zbývá dodat, že rozsudek dosud nenabyl právní moci a může tudíž dojít k dalšímu kolu jednání o této záležitosti. Obhájci argumentují tvrzením, že v osudnou chvíli „neměl vlak na trati co dělat“. Přitom jako by opomjeli skutečnost, že do dnešního dne není známo, proč most vlastně spadl. Protože i kdyby tam v tu chvíli žádný vlak nejel, musel někdo něco zanedbat. Most nespadne jen tak sám od sebe. Znalecké posudky si však odporují a příbuzní oběť dál žijí v pochybnostech o tom, zda se vůbec někdy najde viník. A všichni ostatní jen kroutí hlavou nad tím, jak je možné, že v dnešní přetechtované době není možné zjistit, kde se stala chyba při stavebních pracích. —slav—

Létobudiž pochváleno... Skutečně?

Léto v plném proudu, trochu rozvolněná a kapka dobrého počasí, nic nebrání užívání si cestovatelských radovánek. V rekreačním středisku Prudká je v současnosti ke dvěma stům rekreujících se železničářů, jejich rodinných příslušníků, ale i ostatních návštěvníků využívajících všechny služby střediska. A jsou rádi, že z přilehlé železniční zastávky mohou denně vyjždět za poznáním do překrásného okolí.

Jenže ouha, píše se středa 11. srpna 2021. Čekání na vlak na renovované zastávce s krásným peronem a nedodělaným zábradlím se nějak protahuje. Žádný svist kol se nekoná, zpozdění narůstá. Někteří si již odvakli v označovací jízdenu (režijky jsou tady nanic), jiní si kupují jízdenku přes Poseidon, ale kde nic tam nic. Minuty běží, zpozdění se zvyšuje. Někoho napadne telefonovat do přilehlé stanice - a ejhle! Vlaky nejezdí. Proč, je v toto chvíli jedno. Že prý ale jede náhradní doprava, hurá. Ale omyl přátelé, na tuto zastávku nepřijede, protože nikdo z těch manažerů na baterky neví, že náhradní doprava jede přes kopec a tomuto místu se na hony vyhýbá. Vtipné rady, že si mohou cestující se zavazadly dojet do nejbližší obce, kde náhradní doprava jede, což jsou 3 km, je drzost nejvyššího rádu. Neboť ve chvíli, kdy cestující zjistí, že se musí někým přesunout, tak plánované spoje jsou už dávno za horami.

Při plánovaných výlukách jsme prosadili autobusový pendol do Doubravníka jako přípojku tam jedoucí náhradní dopravě. Alespoň trochu se projevila vůle vyjít vstříc cestujícím. To by samozřejmě mělo fungovat v krizovém plánu při jakémkoliv mimořádnosti v tomto úseku. A hlavně by se tato informace měla okamžitě dostat na patřičné místo. Tedy na samu zastávku – vývěska – osobních aut je snad dost, aby někoho přivezly. A hlavně je třeba, aby tyto procesy řídili lidé, kteří věci rozumí a mají dopravní cit. A pokud by tam náhodou někdo takový byl, tak by věděl, že zastávka je v těsném sousedství s rekreačním střediskem Prudká, kde je v podstatě potenciálních 200 cestujících, takže by asi neměl být problém do tohoto střediska zavolat a požádat o informaci ve zpravování.

Je to naprosto neomluvitelná chyba, která se stala, a byl bych rád, kdyby byla dotažena do smysluplného konce. To znamená vyvodit exemplární potrestání viníků. Takhle to vypadá, že viníkem je snad cestující, měl jet už předevčírem, to ještě všechno jezdilo.

Podivné ceny jízdného u ČD

Při zakupování místenky na povinně místenkový vlak IC 514 (který v současné době jezdí v provedení pendolino) z Ostravy–Svinova do Olomouce hl. n. jsem zjistil poněkud kokorukovskou cenu v jízd-něm. Pokud máte např. režijku (nebo jiný jízdní doklad), u kterého nezakupujete jízdné a potřebujete jen místenku, zaplatíte 35 Kč. Pokud si však koupíte jen jízdenku např. pro seniory 65+, pak zaplatíte v uvedené trase jen 18 Kč a místo máte tzv. rezervováno (tedy místenka). Nic dalšího neplatíte. Tento systém lze pochopit u vlaků, kde není nutné rezervace, ale u povinně místenkových? Připadá mi to poněkud zvláštní a značně nelogické.

Miroslav Klimeš, Ostrava Poruba

Odpověď Českých drah

Pisatel zřejmě srovnává odbavení podle dvou různých tarifů, a to dle tarifu TR 10 pro zákazníky Českých drah, kteří nejsou zaměstnanci nebo rodinnými příslušníky, a podle tarifu pro držitele jízdních výhod Ok 10, tedy pro zaměstnance a rodinné

Zvláštní vlak do Bochova

28. srpna byl zaveden na přání Spolku Žlutického (<https://spolekzluticko.estranky.cz/>) osobní vlak ve složení M 131.1513 a přívěsný vůz z do-

pravny D3 Štědrá přes Žlutice do Chyše, kde motor objel soupravu, po přivěšení pokračoval zpět na Protivec a dále po trati bez osobní dopravy do Bochova. Osobní doprava do Bochova byla zrušena 31. května 1996 za vlády ODS, tím byly do železničního světa odřiznuty hlavně vesničky Těšetice, Vahaneč a Budov, místo nich tam nyní zájždí třikrát denně v pracovní dny autobus, který dotuje střediskové město Bochov. Je zajímavé, že na dotování autobusu město má. Jmenované zastávky využívaly hlavně děti do školy do Bochova a lidé na nákupy, protože v malých vsích obchody po roce 1989 přestaly existovat, tak jako vše, co sloužilo běžným občanům se rušilo a ruší. Pakliže stát (v to počítaje i krajel) není schopen zajišťovat lidem základní potřeby, mezi něž patří i vlaková doprava, tak stát nemusí existovat. To řekl po letech i komunista Štěpán, vypískaný v ČKD v listopadu 89 – stát má sloužit občanům, nebo ten stát nemusí být. Tím se nechci zastávat exponenty minulého režimu, ale tak to je. V Bochově a okolí totiž v roce 1976 nechtěli jít lidé k tehdejšímu komunistickým volbám, když jim chtěli zrušit vlaky. Komuniste se lidu leklí a vlaky nechali na pokoji, ale aspoň jim zkazili jízdní řád – od roku 1977 jezdil vlak 20 let pouze v pracovní dny a tři páry vlaků (pak se lehce řekne, „nikdo nejezdí,“ když není možné se vrátit zpátky). Vlak se nenažral a koza byla snědena, by se dalo parafrazovat.

Nastěší na trati zůstala nákladní doprava pro potřeby manipulačního skladu a pily v Bochově. Dříve trat využívala i armáda (VVP Hradiště–Doupov, manipulovala v nz Vahaneč), ale nyní místo přepravy po dráze ničí silnice přepravou těžkých transportérů po vlastní ose dálnice a silnice. Viz nedávno armádni konvoj po dálnici do Maďarska. Všechny drážní budovy vyjma prázdny budovy nádraží v Bochově byly před pár lety nemilosrdně srovnány se zemí tak jako z válečného filmu, ostatně vojenská cvičiště je poblíž Čha.

Martin Kubík

Spoj Praha – Karlovy Vary

Dnes bych vám chtěl napsat o jednom nepovedeném spojení Ostravy s Karlovými Vary. To bylo velké slávy, když se zavedl večerní spoj pendolino z Prahy v 18 hodin 43 minut (IC 504) do Karlových Varů. Měl to být přímý spoj z Ostravy bez přestupování, pohodlné a rychlé spojení, ale výluka udělala své a rychlé to už zdaleka není a spoj vůbec nenavazuje v Praze. Číslo vlaku 504 z Ostravy hl. n. se změnilo na SC 10654 Pendolino a přijíždí do Prahy v 18 h 52 minut a spoj IC 504 odjíždí v 18 h 43 minut. Takže taková sláva, že cestující ze severu Moravy se dostanou pohodlně a rychle do lázní v Karlových Varech, je dnes bohužel lichá, prostě se dostanou, ale mnohem později. Jen se ptám, kdo vymyslel, proč spoj 504 nemůže počkat na cestující od Pendolina 10654.

Dále se chci zeptat, proč, když nastupují do spoje 504 Pendolino do Plzně, jsou obsazena se-

dadla s místenkami z Olomouce a Ostravy, když cestující s tímto spojem nejezdí? Chtělo by to kompromis a trochu logiky, aby cestující mohli jet pohodlně a přímo bez přestupování.

Než začala výluka na hlavním tahu, tak to šlo. Teď kvůli 9 minutám cestujícím ujíždí přímý spoj směr Plzeň. Pokud nechceme cestující vyhnět do aut, měl by se někdo zamyslet a nedělat nám cestujícím peklo.

Petr Hájek

Odpověď Českých drah

Rozdělení původního přímého spoje SC/IC 504 „Pendolino“ v trase Ostrava hl. n. – Karlovy Vary na dvě samostatné na sebe nenavazující trasy Ostrava hl. n. – Praha hl.n. (SC 10654) a Praha hl.n. – Karlovy Vary (IC 504) je zapříčiněno rozsáhlou výlukovou činností v úseku Poříčany – Velim (nepřetržitě od 1. 7. do 31. 8. 2021) na síti provozovatele dráhy, Správy železnic, státní organizace.

V tomto výlukovém úseku je výrazně omezena kapacita infrastruktury a časové polohy výlukou dotčených vlaků jsou tak pevně stanovené. Bohužel, předemtný vlak SC 10654 (náhradou za SC 504) z Ostravy do Prahy je z důvodu této výluky veden ještě v pozdější časové poloze, než následkem výlukové činnosti (platné od 6. 4. 2021) v úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí. Dřívější časová poloha není vlivem konstrukce výlukového jízdního řádu možná. V úseku Praha – Karlovy Vary není možné posunout stávající časovou polohu ve prospěch návaznosti na spoj z Ostravy do Prahy, neboť je tato časová poloha svázána s velkým počtem důležitých následných přípojňových vazeb v Plzni, Planě u Mariánských Lázní a v Chebu.

Výše popsaná výluková činnost provozovatele dráhy Správy železnic, státní organizace v úseku Poříčany – Velim, která má vliv na tento nežádoucí stav, má skončit dne 31. 8. 2021. Od 1. 9. 2021 by tak mělo být spojení vlakem SC/IC „Pendolino“ 504 v relaci Ostrava hl. n. – Karlovy Vary opět přímé.

Mgr. Petr Štáhlavský,
specialista interní komunikace,
České dráhy, a. s., Generální ředitelství

Mgr. Petr Štáhlavský,
specialista interní komunikace ČD, a. s.



Hlavní atrakcí byl vlak vedený parní lokomotivou Rosnička.

Den železnice se v České Třebové vydařil

Bohatý program a krásné počasí přivedlo do České Třebové a okolí v sobotu 4. září mnoho zájemců o železnici, kteří si užili zdejší Regionální den železnice. Připraven byl bohatý program v depu, kde byly vystaveny moderní i starší lokomotivy ČD Cargo, např. Vectron, Traxx, Hrbatá, společnost CZ LOKO zde vystavovala Belgičanku a ČD pak např. Zamračenu, Čmeláka či Pilštik. Po kolejích v depu bylo možné svázat se na otevřených výletních vlcích nebo na stanovišti elektrické lokomotivy Peršink. Mezi nádražím a depem pendlovaly dvě regionovky, které také zajistily dopravu přes kontejnerové překladiště Metrans. Po tratích v okolí a po různých kolejích uzlu Česká Třebová zájemce vozil historický pantograf.

Hlavní atrakcí byl vlak vedený parní lokomotivou Rosnička a motorovými lokomotivami Zamra-

čená nebo Pilštik mezi Českou Třebovou, Svitavami, Políčkou a Borovou u Poličky. Pomyslným vrcholem byla odpolední souběžná jízda pantografu a historického vlaku mezi Českou Třebovou a Svitavami, kdy se oba tyto vlaky navzájem předjížděly v celém úseku.

Plánovaná dopolední jízda pantografu a InterPanteru se bohužel neuskutečnila z důvodu mimořádné události a zpoždění vlaku. Svě zázemí představila také Správa železnic a to zpřístupněním dopravních kanceláří či ústředního stavědla a také ukázkou práce hasičů. Zájemci o řízení provozu či lokomotivy si přišli na své ve zdejší střední škole, kde bylo v provozu modelové kolejiště a trenážer stanoviště strojvedoucího.

Celý den se mimořádně vydařil, navštívily ho tisíce návštěvníků.

Martin Hájek



Zamračena T 478.1004 se svojí soupravou Pn nákladního vlaku projíždí po trati 325 mezi Veřovicemi a Štramberkem v blízkosti zastávky Zenklava.

Zamračena 751.004 v plné parádě

V neděli 22. 8. 2021 vyjel na trať mezi Bystřicí pod Hostýnem a Frenštátem pod Radhoštěm a na lokálce mezi Veřovicemi a Štramberkem fotovlak. Na čele ucelené soupravy šesti výsypných vozů a služebního vozu Da-k se představila Zamračena T 478.1004, která byla vyrobena v roce 1966 závodem ČKD. O tuto lokomotivu se s láskou sta-

rají nadšenci ve Valašském Meziříčí, která se využívá jako doprovodný stroj k parní lokomotivě Velký Bejček 423.041. Díky nádhernému slunečnému počasí a krásné krajině si fotografové, stejně jako vlaková četa, přišli na své. Organizátorům patří velký dík za uspořádání akce.

Vít Mareš

Konec původní zastávky Praha-Velká Chuchle

V úterý 7. 9. 2021 byl ukončen provoz železniční zastávky Praha-Velká Chuchle. Využil jsem příležitosti a v pondělí 6. 9. 2021 ráno, cestou do práce, jsem ještě zastávku navštívil. Stálo to za to, protože pán a paní v oranžovém zastávku pečlivě uklízeli, asi to mají v popisu každé pondělí nebo každé první pondělí v měsíci. Stavba v typickém stylu padesátých let tedy zitra osíří, být vypadá obydlena. Nevím tedy, zda tam objekt zastávky zůstane, nebo zanikne, ale určitě zanikne poslední zbytek perónu a objekt se uzavře.

Osobně jsem zažil zastávku vždy neobsazenou. Z Černošic kdysi šlo si za 1 Kčs koupit dospělou (a děti od 10 let byli už dospělí) jízdenku, kde byl nápis Praha-Velká Chuchle. Měl jsem touhu si opatřit jízdenku přímo do Černošic. To nebylo snadné, protože pásma byla po 10 km a ze Smíchova to bylo za 2 Kčs až do Dobříšovic, z hlávkou do Černošic-Mokropes. Proto jsem jel na kole jen do Velké Chuchle, zda tady práce jen jízdenky neprodávají. A našel tam tehdy zamčené okénko,

což byla naděje, že by někdy jízdenky prodávat mohli, respektive bylo vidět, že tam kdysi prodejna jízdenek byla vybudována a asi někdy v minulosti existovala, třeba při dostizích...? K mému překvapení je hala dnes po 35 letech od mé návštěvy stále stejná, možná vymalovanější. Prodejní okénko je sice zazděno, ale naváděcí pult k okénku je stále v podlaze osazen!!!

A snad poslední vzpomínka: v mém dětství většina vlaků Chuchlí projížděla, na což pak v 90. letech navazovalo hlášení „Zastávku Praha-Velká Chuchle vlak projíždí“ (po zavedení automatického hlášení na hlavním nádraží a prodloužení všech osobních vlaků ze Smíchova na hlávkou seto aktivně sdělovalo autem Václava Knopa). Na rozdíl od rušené zastávky Praha-Stránsnice tady byl v pondělí ráno jediný fotograf.

Ona tam zastávka dál bude, naopak blíže centru městské části, ale stará zastávka si vzpomínku zaslouží.

RIP.

-js-



Provoz železniční zastávky Praha-Velká Chuchle byl ukončen.

Z kdysi nevzhledné a zanedbané zastávky je dnes útulné infocentrum s kavárnou

Informační centrum obce Nelahozeves s kavárnou oslavilo 9. srpna 2021 první rok svého provozu. Nachází se ve zrekonstruované nádražní budově vlakové zastávky Nelahozeves zámek, poblíž renesančního zámku, vedle gotického kostelíku sv. Ondřeje a přímo naproti rodnému domu hudebního skladatele Antonína Dvořáka. Infocentrum je díky vlákům dobře dostupné, zajíždí sem také linkový autobus č. 617 propojující Kralupy nad Vltavou a město Slaný.

Nádražní budova, která patří Správě železnic, prošla v roce 2019 kompletní rekonstrukcí, ještě

v témže roce si ji obec Nelahozeves dlouhodobě pronajala a v roce 2020 si požádala i o pronájem přilehlého pozemku mezi budovou a kostelem, který zvelebila do dnešní podoby (z neudržovaného a nerovného trávníku, kde po dešti zůstávaly kaluže, se stal reprezentativní prostor s příjemným posezením). Letos na jaře tu obec nechala udělat mlátový povrch a zpevnila bezbariérový vstup na nádraží.

Kavárna v infocentru nabízí venkovní i vnitřní posezení s dětským koutkem (o výzdobu dětského koutku se postaral místní výtvarník Martin Zach,



Nádražní budova zastávky Nelahozeves zámek, která patří Správě železnic, prošla v roce 2019 kompletní rekonstrukcí.

kteří s Nelahozevesí dlouhodobě spolupracuje) v těsné blízkosti železniční trati a řeky Vltavy. Kromě občerstvení, které je složené převážně z regionálních produktů, tu získáte mnoho tipů na výlety do okolí. Otevřeno je s výjimkou pondělí denně od 10 h do 17 h (úterý, čtvrtek, neděle), respektive od 10 h do 21 h (středa, pátek, sobota). Infocentrum Nelahozeves, Zastávka Antonína Dvořáka, nabízí nejen různé druhy kávy a čajů, nealkoholických nápojů a piva (čepují zde filtrovanou Unětickou 11), dezertů a dalších dobrot, ale i produkty Lobkowiczského zámekového vinařství a Vinařství KRAUS (Mělník). A co nejvíce „frčí“? „Lidé si u nás rádi dávají točené pivo, z nealka jednoznačně frčí Karáskovy limonády a z dortů pak Perníkáčky od velvorské Perníkáři. Lidé se hodně ptají na zámek Veltrusy, kupují pohledy a magnetky. No-

Předplatné Obzoru

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

vě máme také turistickou vizitku, o kterou je též zájem,“ uvedla Soňa Brunnerová, která má na starosti on-line komunikaci a PR infocentra.

Dodejme, že přesně před 180 lety, 8. září 1841, se v Nelahozevesi narodil světověznámý hudební skladatel Antonín Dvořák, milovník železnice. -mmč-

Velký Bejček pod vrcholky Beskyd

V neděli 8. 8. se na trati 323 mezi Valašským Meziříčím a Frydlantem nad Ostravicí projel parní vlak. Jde o nejkrásnější úsek tratě 323 z Valašského Meziříčí do Ostravy. Trať vede údolím pod vrcholky Beskyd. V čele soupravy vozů Rybák se představila parní lokomotiva 423.041 „Velký Bejček“ z roku 1924, o kterou se s láskou starají ve Valašském Meziříčí. Příznivci železnice z celé naší vlasti si nenechali ujít tuto jedinečnou jízdu parního vlaku pod Vrcholky Beskyd, spojenou s možností potkat vlakový personál v dobových uniformách. Ve vlaku byl zařazen dobový bufetový vůz s prodejem občerstvení a upomínkových předmětů.

Vít Mareš



V Rajeckých Teplicích se konaly IV. sportovní hry seniorů

Čtvrté seniorské hry, pořádané Republikovou radou seniorů OSŽ, se konaly 25. srpna 2021 v areálu hotelu OSŽ Skalka v Rajeckých Teplicích. Her se zúčastnilo osm devíticelenných družstev z celé republiky. Provozelo je mimořádně příznivé počasí, které zážitky z nich ještě umocnilo. Účastníci se shodli v názoru, že je to i jakási odměna za zmařené čtvrté hry, které se v loňském roce nemohly uskutečnit pro pandemii Covidu-19.

Zahájení her uvedl vedoucí mezinárodního oddělení OSŽ Ondřej Šmehlík, který přivítal závodníky, rozhodčí a hosty, mezi nimiž byla i primátorka Rajeckých Teplic Katarína Hollá a ředitelka hotelu Skalka Emilia Duračinská. Organizaci her zajistili zkušení členové regionální sportovní komise v Olomouci pod vedením Libora Kiše. Ředitel her byl Kurt Mužík, předseda Republikové rady seniorů OSŽ, který vyjádřil ve svém projevu radost nad tím, že se podařilo tyto hry i přes překážky, které jim nastavila pandemie, zdárně uskutečnit.

Na závodníky čekalo devět disciplín, z nichž každá v sobě skrývala určité napětí, překvapení i vzrušení. Některé soutěže byly náročnější na fyzickou přípravu (běh s míčkem na tenisové raketě, jízda na čas na koloběžce), u dalších bylo třeba uplatnit i přemýšlivost (minigolf, petanque, bollo ball), postřeh (ruské kuželky, pinkání na ping-pongové pále) a soustředění (discgolf, hod na basketbalový koš). Všichni účastníci her připravené soutěžní disciplíny zvládli bez větších obtíží.

Zbylý čas odpoledne patřil vzájemné zábavě a poznávání, v závěru sportovního dne, kterému byl přítomen i předseda OSŽ Martin Malý, byly vyhlášeny výsledky. Všichni soutěžící obdrželi diplomy a věcné ceny za úsilí a snahu, jednotlivá družstva pak poháry. Bodové rozdíly mezi jednotlivými družstvy byly tak těsné, že vítězi se dali označit všich-



Nastoupená družstva při slavnostním zahájení IV. seniorských her před hotelem Skalka v Rajeckých Teplicích.

ni. A to včetně pořadatelů a rozhodčích. Všichni přítomní svoji účast dokázali, že i v pokročilejším věku je možné smysluplně trávit volný čas při sportování.

Pořadí jednotlivých družstev: 1) Brno, 2) Plzeň, 3) Olomouc (smíšené družstvo), 4) Východočeši, 5) Nedrážní, 6) Ostrava, 7) Středočeši, 8) Severočeši.

Miroslav Čáslavský



Disciplína bollo ball patřila k těm, kde bylo nutno uplatnit zejména postřeh.



Napínavý byl i běh s tenisovým míčkem na raketě na čas.