

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

OSŽ má připomínky k novele Zákona o drahách

Srpnové jednání představenstva Odborového sdružení železničářů se uskutečnilo v Praze, v Domě Bohemika, v sídle OSŽ a řídil ho předseda Mgr. Martin Malý. Na jednání proběhla kontrola plnění úkolů a byly podány informace ze zásadních jednání.

Místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru (PV) OSŽ při ČD, a. s., Štěpán Lev informoval o uzavření dohody odborových centrál s vedením Českých drah, a. s., o zmírnění inflace pro rok 2022 a o uzavření PKS na rok 2023 (blíže v článku Nabídka maxima možného...).

„Snažili jsme se řešit změny v uplatňování dovolené v délce šesti týdnů (respektive vrátit do původního stavu), ale zaměstnavatel poukazoval na to, že zatím nebylo placené dodatkové volno v letošním roce aplikováno a nechtěl tak předbíhat událostem...“ doplnila tajemnice PV OSŽ při ČD Věra Nečasová. Dalším vystupujícím byl 1. místopředseda OSŽ a předseda Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a. s., Radek Nekola. Ten se zmínil o inflačních dopadech na zaměstnance ČD Cargo a hledání možností, jak eliminovat zvýšení cen prostřednictvím stávající kolektivní smlouvy a zdůraznil: „Institut, který máme v rámci kolektivní smlouvy, i při případném splnění hospodářských výsledků nelze aplikovat na vyplacení mimořádných odměn, neboť plán není nejen překročen, ale už ani není plněn. Důvod nepochybně je jasný – obrovské navýšení cen energií a dalších vstupů.“

mimořádné odměny). „Dne 31. srpna se sejdou odborové centrály, kdy již očekáváme předložení návrhu kolektivní smlouvy pro příští rok a tím i zahájení kolektivního vyjednávání. Kromě mzdového nárůstu budeme požadovat například navýšení příspěvku na stravování.“

Důležitou informaci podal Maincl o pracovní problematice, a to o prezentaci automatického spřáhla v Brně-Maloměřicích. Vyhodnotil ji jako vysoce poučnou se zdůrazněním kladů, záporů i všemožných rizik. Nákladnost akce se bohužel jeví velmi vysoká. Výměna spřáhel by v našich podmínkách musela proběhnout u cca sedmnácti tisíců vagonů, a to jen u ČD Cargo. Termín dokončení výměny by měl být v roce 2030.

Jedním ze stěžejních bodů, kterým se Představenstvo OSŽ zabývalo, byl návrh zákona, kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Cílem představenstva je projednat tento návrh mimo jiné s důrazem na § 10a – Přerušení provozuschopnosti a provozování dráhy nebo její části. Odborové sdružení železničářů má k této novele řadu připomínek.

Pro jednání Ústředí OSŽ, které se bude konat 14. září 2022, bude připraven Návrh Organizačního řádu OSŽ (po VIII. sjezdu OSŽ), který byl na základě usnesení VIII. sjezdu OSŽ ze dne 26. března 2022 novelizován a administrativně upraven.



Dále se Nekola vyjádřil k problematice podporovaných zdrojů energie – POZE: „Stále nemáme jistotu, že dostane železnice slíbené prostředky z programu Rocket 2021, ale ani zákonem stanovenou úlevou pro rok 2022. Slíbené prostředky Ministrem dopravy ČR nejsou a nevím, zda vůbec budou.“

Nekola informoval rovněž o jednání ohledně platné kolektivní smlouvy, která má trvat do března 2023. V září už ale začnou také jednání na další, která bude platit do roku 2024. Jednání tak budou dvě. „V rámci tohoto vyjednávání se dá uvažovat také o dalších kompenzacích, které by mohly zmírnit hroziící finanční situaci zaměstnanců naší společnosti. Důležité pro příští rok bude zajistit dostatek finančních prostředků na udržitelný rozvoj a investice,“ doplnil na závěr svého vystoupení Radek Nekola.

Po něm se slova ujal tajemník Podnikového výboru Správy železnic Miroslav Maincl: „Momentálně jsme neměli žádná oficiální jednání odborových centrál ani jednání s vedením Správy železnic. Jako zástupci OSŽ chceme vyjednat o mimořádné odměně především pro podzimní období, aby se inflační toky co nejméně odrazily na zaběhlém způsobu života zaměstnanců Správy železnic.“

Poté informoval o tom, že vedení Správy železnic se k návrhům OSŽ nemíní stavět odmítavě. Způsob provedení může být obdobný, jaký zvolily České dráhy (vyplacení

P-OSŽ schválilo nabídku společnosti AstrumQ Interactive na vytvoření členské sekce aplikace Moje OSŽ včetně vytvoření elektronického průkazu člena OSŽ a doporučuje představenstvu Společnosti Pacifik, a. s., aby zajistilo realizaci tohoto záměru. Taktéž schvaluje nabídku této společnosti na vytvoření webové prezentace základní organizace OSŽ a postupuje ji k projednání na podnikové výbory OSŽ a Ústředí OSŽ. Představenstvo rovněž schválilo příznání několika dávek z Podpůrného fondu OSŽ (žádosti z důvodu finančních potíží v důsledku závažných onemocnění, úmrtí a také poškození domu tornádem).

V další části jednání Představenstvo odsouhlasilo pracovní cesty do zahraničí. Jedná se o pracovní cesty na jednání řídicího týmu poradní skupiny Železniční sekce ETF pro opravárenství v Innsbrucku (Rakousko), a dále na Železniční sympozium ITF, které se bude konat ve dnech 14. až 15. října ve filipínské Manile.

Nově zvolený výbor USIC zorganizoval pracovní jednání zástupců všech zemí, které se bude konat 25. až 27. října 2022 v Berlíně. I zde byli nominováni zástupci OSŽ. Česká výprava se zúčastní také semináře kreativních ručních prací FISAIC v Recku, mezinárodního mistrovství USIC ve střelbě ve Francii a Mezinárodního mistrovství ve stolním tenisu v Indii.

—RED—
(Blíží informace na www.osz.org)

ČD Cargo a Siemens Mobility

Největší český železniční nákladní dopravce ČD Cargo a společnost Siemens Mobility Česká republika podepsaly v polovině července smlouvu na nákup deseti interoperabilních vicesystémových elektrických lokomotiv Siemens Vectron MS (varianta A54), které disponují maximální provozní rychlostí 160 km/h.

„S lokomotivami Siemens Vectron máme v čele našich vlaků dlouhodobě dobré zkušenosti. Jejich nákup nám umožnil naplňovat jeden ze čtyř strategických pilířů ČD Cargo, a to expanzi do zahraničí. Nové lokomotivy chceme využít pro dopravu vlaků v dalších zemích se zajímavým potenciálem – v Nizozemsku a Belgii,“ říká Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo, a. s.

Lokomotivy pro ČD Cargo budou vyrobeny v závodech Siemens Mobility v Mnichově-Allachu a postupně budou zákazníkovi předávány od druhé poloviny roku 2024. Lokomotivy disponují jednotným evropským vlakovým zabezpečovacím systémem ETCS Level 2 Baseline 3 a jsou schváleny pro provoz v řadě evropských zemích.

Společnost ČD Cargo už provozuje v rámci své flotily 12 vlastních lokomotiv Vectron MS (varianta A01), další lokomotivy má v nájmu a na konci loňského roku si objednal dvě lokomotivy Vectron AC s Diesel Power Modulem (DPM).

Petra Kracíková,
tisková mluvčí Siemens Mobility



V čele vlaku lokomotiva Vectron

Foto: Archiv společnosti Siemens Mobility

Na Českých drahách byla podepsána Kolektivní smlouva na rok 2023 a Dohoda o zmírnění inflace

NABÍDKA MAXIMA MOŽNÉHO...

Výrazně dříve než v minulých letech, již 3. srpna 2022, podepsali zástupci Českých drah a zástupci odborových centrál Podnikovou kolektivní smlouvu na rok 2023.

„Nabízíme maximum možného, abychom našim lidem alespoň částečně vyrovnali všeobecné zdražování, které výrazně zasáhlo do jejich rodinných rozpočtů. Jsem rád, že jsme s odbory tak rychle našli shodu a můžeme návrhy realizovat co nejdříve,“ rozhodl výsledek kolektivního vyjednávání Michal Krapinec, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah.

„Na jednáních nám zaměstnavatel nastínil současnou, ne příliš příznivou ekonomickou situaci společnosti ČD, a. s. Zároveň

zaměstnavatel vnímá problémy vzniklé zvyšující se inflací v ČR. Ujistil všechny odborové centrály, že jejich prioritou zabezpečit stabilitu zaměstnanosti na ČD,“ komentoval podepsání PKS na rok 2023 Štěpán Lev, předseda PV OSŽ při ČD, a. s.

Co všechno podpisu smlouvy předcházelo a jaké byly výsledky jednání mezi Českými drahami a zástupci jednotlivých odborových centrál? Koncem června (29. 6. 2022) byl odborovým centrálam zaslán návrh zaměstnavatele na Druhou změnu PKS ČD, a. s., na rok 2022. Následně se odborové centrály působící na ČD, a. s., sešly 18. července 2022, aby se dohodly na společném protinávrhu, který

byl poté zaslán zaměstnavateli. Dva dny nato (20. 7. 2022) se konalo první jednání o Druhé změně PKS ČD, a. s. Následovala další jednání, přičemž podle slov Štěpána Lva všechna jednání, která se v tomto směru uskutečnila, probíhala z pohledu OSŽ korektně a konstruktivně. Ke konečné dohodě zaměstnavatele a odborových centrál došlo dne 3. srpna 2022.

Současně s PKS na rok 2023 byla podepsána Dohoda o zmírnění inflace pro rok 2022, ve které se zaměstnavatel zavázal, že všem zaměstnancům ČD, a. s., vyplatí ve výplatě za srpen mimořádnou odměnu ve výši 7 500 Kč.

(Pokračování na str. 2)

Miroslav Čáslavský NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Emil Pališek, vedoucí tiskárny Českých drah:

„Od července tiskneme také časopis Obzor – ten vychází dvakrát do měsíce v nákladu 5 400 výtisků.“

■ Začátkem měsíce července byl zahájen tisk časopisu Obzor v tiskárně Českých drah v Olomouci. Jaká je ve stručnosti historie této tiskárny?

Tiskárna Českých drah v Olomouci má více než stoletou tradici. Její začátky je možné vystopovat již v roce 1896, kdy byla v rámci tehdejších rakouských státních drah uvedena do provozu tiskárna, která se nacházela v budově tehdejšího státního ředitelství drah. V současné době je tato budova sídlem Odúctovny přepravních tržeb (OPT) ČD Cargo. Po vzniku republiky byla v roce 1926 postavena nová budova ředitelství státních drah v Olomouci, která těsně sousedí s OPT a do této nové budovy byla tiskárna přestěhována. Tiskárna byla umístěna v suterénních prostorách budovy a dráhy ji zde provozovaly až do roku 2017.

■ A co následovalo potom?

Poté co budovu na Nerudově ulici v rámci převodu majetku z Českých drah převzala Správa železnic, se tiskárna ČD ocitla v nájmu. Vzhledem k nevyhovujícím prostorům, které neumožňovaly další rozvoj a investice do tiskárny, bylo rozhodnuto o jejím přestěhování do nově zrekonstruované budovy, která se nachází v blízkosti areálu hlavního nádraží v Olomouci. Tiskárnu najdete hned u východu z nového podchodu nedaleko bývalé motorové remízy (tč. součást Železničního muzea Českých drah), v olomoucké čtvrti Hodolany. Díky tomu, že tiskárna nyní sídlí v moderních prostorách na dobře dostupném místě a pořídili jsme nové polygrafické stroje a technologie, se nám velmi rozšířily a zefektivnily výrobní možnosti, které nyní pokrývají prakticky celé spektrum potřeb polygrafické a reklamní výroby Českých drah.

■ Čím vším se tiskárna ČD v současné době zabývá?

Olomoucká tiskárna Českých drah zajišťuje nejen tisk všech potřebných tis-kopisů, nezbytných v provozu ČD a firm spojených se železničí, zabývá se i tiskem novin, letádků, časopisů, či knih, ale

například i polepy vlaků, nádražních budov a nástupišť. Tiskneme nejen pro České dráhy, ale v rámci kapacity rovněž pro jiné společnosti, např. obce, kraje, státní instituce, ale i pro sou-kromé zákazníky a reklamní agentury. Mezi naše produkty patří mimo jiné také billboardy a bannery – největší, jaký jsme zatím vyrobili, je reklamní banner na internetovou firmu, měří 16x28 metrů a je umístěn na budově hotelu Avion v Olomouci. Za zmínku stojí i výzdoba podchodu v železniční stanici Štěpánov, kde je použito v naší tiskárně vyrobených a zvětšených historických fotografií této stanice a jejích plánů, které pokryly jednu celou stranu podchodu.

■ Jaký podíl zaujímá ve vašem portfoliu mateřský podnik České dráhy?

Je to více než dvě třetiny, necelých sedmdesát procent. Patří sem především tisk nejružnějších provozních tiskopisů, reklamních a informačních letádků a hlavně tisk periodik. Tiskneme např. časopis Železničář s 10,5 tisíci výtisků za měsíc a také časopis pro děti s názvem Můj vláček, který letos prošel velkým redesignem, zaměřil na širší cílovou skupinu dětí ve věku od 5 do 12 let a v jeho obsahu najdete vystřihovánky, na jaké jsme byli zvyklí z legendárního časopisu ABC. Můj vláček vychází jednou za měsíc v nákladu 18 000 výtisků. Od července tiskneme nově také časopis Obzor. Ten vychází dvakrát do měsíce v nákladu 5 400 výtisků.

■ Co je v tisku v současné době?

Kromě již výše uvedeného máme již rozjetý tisk stolních kalendářů OSŽ, které tiskneme už několik let za sebou. Aktuální kalendář má motto modelové železnice. Fotografie a samozřejmě i samotné modely jsou velice zdařilé, někdy se člověk zdráhá uvěřit, že se jedná o model a ne o skutečný vůz nebo lokomotivu.

■ Co vám jako vedoucímu dělá v současné době největší starosti?



Kromě zvyšujících se cen materiálů je to hlavně jeho omezená dostupnost. Některé materiály zmizely z trhu úplně. Jak jsme byli z dřívějšíka zvyklí, že jsme pro zákazníka byli schopni sehnat požadovaný materiál do dvou dnů až do týdne, tak to už dnes nepatří a běžně se čeká na potvrzení dodávky měsíc i půl roku. Nyní se situace už trochu zlepšuje, ale i tak je stále větší potřeba skladovat materiál, a pokud je, tak jej kupovat do zásoby. Zvyšují se i ceny za energie a očekáváme i velký tlak na nárůst mezd. Ale to jsou problémy, s nimiž se v současné době potýkají snad všechny firmy, nejen tiskářské. Pokud chceme být úspěšní, musíme se tomu přizpůsobit, jiná cesta není.

Děkují za rozhovor. ■

NABÍDKA MAXIMA MOŽNÉHO...

(Dokončení ze str. 1)

V Podnikové kolektivní smlouvě Českých drah, a. s., na rok 2023 platí všechna ustanovení, která byla nasmlouvána v PKS ČD, a. s., pro rok 2022 včetně ponechání inflační doložky ve stejném znění. Současně dojde od 1. ledna 2023 k navýšení všech tarifních stupňů o 5,2%, včetně smluvních mezd do 60 000 korun. Při změně vyhlášky MPSV č. 511/2021 Sb. (stravné a stravovací náhrady) bude zaměstnavatel reflektovat navýšení v horních sázbach platného znění „vyhlášky“ pro rok 2022 i pro rok 2023. Zachováány tak zůstávají všechny benefity pro zaměstnance, jako je napří-

klad délka pracovní doby, různé formy příspěvků včetně penzijního připojištění atd. Nová Podniková kolektivní smlouva vejde v platnost od 1. ledna 2023 a bude platná do 31. prosince 2023.

„V průběhu kolektivního vyjednávání jsme zaznamenali mnoho podnětů od našich členů, za které velice děkujeme. Věřte, že rozhodování nebylo vůbec snadné! Bohužel se stalo to, co nikdo nepředpokládal (epidemie covidu, válka na Ukrajině, turbulentní neustálé zdražování základních potravin, ceny energií a pohonných hmot). Všichni se budeme muset s touto nelehkou situací vyrovnat. Dosažená dohoda není optimální,

ale otevření Podnikové kolektivní smlouvy je z obou stran kdykoliv možné.“ zhodnotil výsledky vyjednávání za kolektivní vyjednavče OSZ Štěpán Lev.

„Dohoda o nové Podnikové kolektivní smlouvě a navýšení mezd je kompromisem mezi tím, co bychom chtěli zaměstnancům dát, a tím, co si v současné době můžeme ekonomicky dovolit.“ posoudil podpis PKS generální ředitel Českých drah Michal Krápec. Jeho slova doplnila Blanka Havel-

ková, členka představenstva a náměstkyně generálního ředitele pro lidské zdroje: „Zaměstnáváme 13 a půl tisíce lidí a drtivá většina z nich se přímo podílí na zajišťování provozu, údržbě vozidel nebo poskytování servisu zákazníkům. Jako zaměstnavatel vnímáme, že garance sociálních jistot ze strany zaměstnavatele je důležitá pro to, aby mohli spolehlivě plnit své pracovní povinnosti, a aby u nás byli spokojeni.“

Miroslav Čáslavský



Tiskaři při obsluze ofsetového tiskového stroje

NAVŠTÍVILI JSME

Tiskárna Českých drah v Olomouci

Mezi nové produkty, jejichž výrobu zajišťuje tiskárna Českých drah v Olomouci, je i tisk časopisu Obzor. První číslo Obzoru, jímž bylo v celoročním číslování číslo 14, vyšlo z této tiskárny s datem 18. července 2022. Obsah tohoto čísla již zajišťovala redakce v novém složení v čele s šéfredaktorem Milanem Sedlákem. Toto číslo bylo navíc doplněno prázdninovou přílohou, takže obsahovalo celkem osm stran.

Číslo 17, které právě držíte v ruce, je tedy čtvrtým v řadě, které vychází z ofsetového tiskového stroje v olomouckém drážní tiskárně. „Tiskař, který jej tisknul, nejprve založil do stroje tiskové formy - kovolisty, což jsou tenké hliníkové desky opatřené na povrchu tisknouchými a netisknouchými prvky, pomocí kterých se přenáší barva z barevných vlnů na papír,“ vysvětluje vedoucí tiskárny Emil Pališek. Jak dále dodává, kovolisty se takzvaně osvítili na externím zařízení, kterému se v polygrafii říká zkratkou CTP nebo také osvitová jednotka. Každá strana Obzoru je vyráběna za pomoci soutisku ze čtyř barev. Základní tiskové barvy přitom tvoří modrá (cyan), červená (magenta), žlutá (yellow) a černá (black), ve zkratce se těmto barvám říká CMYK. „Jednotlivé barvy, které tiskař vlevá a roztrídá do barevných vlnů se dále přenáší na válce tiskového stroje s kovolisty. Mezi těmito válci potom projíždí vložené stránky,“ popisuje Emil Pališek kroky před zahájením tisku.

Následuje samotný tisk. Jak odborně vysvětluje Emil Pališek, nejprve si tiskař ze stroje vyjede kůžební výtisky, tzv. makulatury, na nichž na řídicím pultu pod světlem a za pomoci denzitometru zkontroluje, zda soutisk, tiskový bod a barevnost odpovídá nastavení a výjezd se shoduje s předlohou. Případné chybičky potom na ovládacím panelu upraví, aby finální tisk byl co nejpresnější. Poté se stiskem tlačítka dají válce tiskářského stroje do pohy-

bu, rychlostí až 15 tisíc průjezdů za hodinu, a do vykládací tiskového stroje v rychlém sledu dopadají jeden výtisk za druhým až do požadovaného nákladu 5 400 listů. Natisknuté stránky potom chvilu zasychají, přičemž tohoto času využije tiskař k případnému doplnění barvy.

K obrácení těžkého štosu natisknutých stránek na paletě pomůže tiskaři obracíací stroj. Nepotříštěná, druhá strana archu je tak připravena k tisku a celý postup se poté opakuje. „Nejprve jsou vytisknuty strany 1 a 4, po jejich zaschnutí se na obrácenou stranu listu (formát listu novin A3) vytisknou strany 2 a 3,“ vysvětluje postup při tisku Emil Pališek. Po ukončení druhé série tisku jsou vytisknuté stránky uloženy k důkladnému zaschnutí, aby se při následném knihařském zpracování barvy na jednotlivé listy neobtěžovaly.

Druhý den putují výtisky do řezačky papíru, která je ořeže přesně na požadovanou velikost. Následuje tzv. falcování na skládacím stroji, takzvané falcovače, která poskládá výtisky do finální podoby, kterou obdrží čtenáři.

Na výrobě Obzoru se kromě tiskaře také podílí řada pracovníků, jako například nebo expedient. První upraví stránky - vyřadí je do potřebné podoby a nachystá tisková data, druhý pak po skončení tisku zajišťuje jejich zabalení, spočítání a předání expediční firmě. Ta převezme výtisky z tiskárny a přepraví je do Prahy, kde proběhne finální rozdělení na jednotlivá předplatní místa. Přitom jsou jednotlivé Obzory opatřeny nálepkami a poté rozeslány předplatitelům. V tiskárně tak noviny stráví ve výrobě dva dny, zbytek dva dny probíhá jejich dodání k čtenářům. Každé druhé pondělí by tak měl být Obzor k dispozici na obvyklých místech.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

ZE SVĚTA

TX Logistik testuje 838 m dlouhý vlak ve Švédsku

Dosud směly ve Švédsku jezdit jen 630 metrů dlouhé vlaky. Společnost TX Logistik AB, švédská pobočka německé TX Logistik AG, zkoušela ve Švédsku dopravit vlak o délce 838 m. Vlak naložila společnost Mercitalia, železniční logistická společnost vlastněná skupinou italských železnic (FS Italiane) a plně naložený vlak byl dopravován asi na 500 km dlouhé trase mezi Malmö a Frövi. Převáženy byly potraviny švédského maloobchodního řetězce Coop. Jako třetí partner byl do zkušební provozu zapojen švédský úřad pro dopravní infrastrukturu Trafikverket. Pokusy s delším vlakem jsou nezbytným předpokladem pro možnost přenosu většího množství zboží ze silnice na železnici. Používání delších vlaků je důležitým impulsem pro klimaticky inteligentní železniční dopravu. Zkušební vlak přepravil 48 návesů a jel rychlostí až 120 kilometrů za hodinu. Coop přepravuje potraviny a další zboží po železnici ve Švédsku od roku 2009.

Z Dispo, 10. 05. 2022, připravil -sh-

Výběrové řízení na 286 jednotek pro regionální dopravu

V říjnu 2021 získala společnost Stadler zakázku na jednodoplazňní jednotky. SBB společně s dceřinými společnostmi Thurbo a RegionAlps poručuje 286 jednodoplazňních jednotek pro regionální dopravu. Společnost Stadler získala tuto

zakázku proti neúspěšné společnosti Alstom, která prohrála. Ta podala proti tomuto rozhodnutí odvolání ke Spolkovému správnímu soudu. Soud nyní odvolání zamítl. Toto soudní rozhodnutí potvrzuje, že SBB dodržela požadavky zákona o veřejných zakázkách a rovné zacházení s poskytovateli během výběrového řízení. Po podpisu smlouvy může Stadler začít vyrábět. Soudní řízení zahájena společnost Alstom mají dopad na dodání vozidel. První vlaky začnou tak jezdit v průběhu roku 2026 namísto konce roku 2025, jak bylo původně plánováno. Očekává se, že nové vlaky do roku 2034 postupně nahradí následující typy vozidel: u SBB: Domino, Flirt (první generace); u Thurbo: kloubový železniční jednotku (GTW); u RegionAlps: Domino a Nina. Nová akvizice umožňuje všem třem železničním společnostem provádět plánovaná vylepšení jejich nabídky a rozšiřovat své nabídky podle plánu spolkové vlády a kantonů. Nové jednotky nabízejí zákazníkům četná vylepšení. Oproti dnes používaným vozidlům mají vlaky větší prostor pro umístění kol, kočárků a velkých zavazadel. Nabízejí také zlepšený příjem signálu mobilních telefonů a dat na cestách a zásuvky pro jejich nabíjení. Zohledňují požadavky na cestující s omezenou schopností pohybu a mají dva prostory pro vozíčkáře a bezbariérovou toaletu ve vlaku. Prostory pro vozíčkáře jsou nové k dispozici i v 1. třídě. Nové vlaky mají být schváleny pro Švýcarsko, Německo a Rakousko.

Z https://company.sbb.ch/, 25. 5. 2022, připravil -sh-

● **SPRÁVA ŽELEZNIC** vypsal v uplynulých dnech výběrové řízení na zhotovitele rekonstrukce nádražní budovy žst. Blína. Tento architektonický cenný objekt v brněnském stylu vystavěný v 60. letech minulého století (výstavba proběhla v letech 1963 až 1968 dle projektu firmy Sudop Praha) podle architekta Jana Šrámka, projde celkovou revitalizací spočívající ve vybudování bezbariérových přístupů na nástupiště, zřízení uschovny kol, instalace výtahu propojující odbovovací halu s nástupištěm a nadzemními podlažními a v neposlední řadě rekonstrukce veřejných toalet (drobnou opravou prošly naposledy v roce 2002), včetně vybudování velkoprostorové kabiny pro imobilní občany, přičemž budováno bude ponechán historický ráz. Tato investiční akce s předpokládanou hodnotou 77,9 miliónů Kč bude navržena ke spolufinancování z Nástroje pro oživení a odolnost (RRF) Evropské unie. Se zahájením stavebních prací se počítá v říjnu letošního roku a hotovo by mělo být v závěru příštího roku 2023.

Jinak obchodní centrum v tamním přednádražním prostoru, vybudované v roce 2009, jež je přičleněné ke staniční budově (díky tomu došlo k demolici jejího levého křídla s restaurací a byty), kde mají nyní i jiní podnikatelé, je zde příliš nevkusná a nevyhovující a cestujícím žádné benefity nepřináší, navíc autobusové zastávky městské a linkové dopravy jsou značně vzdáleny od vchodu do vestibulu nádražní budovy. Místo toho tu měl být vybudován malý dopravní terminál, čímž by cestující využívající integrovaný dopravní systém DUK měli snadné přestupy z vlaků na autobusy, přičemž na místě by zde rovněž byl menší nádražní bufet.

Tomáš Martinek



Akreditace pro VUZ

Slovenská dceřiná společnost Výzkumného Ústavu Železničního, a.s. úspěšně splnila všechny podmínky akreditačního procesu a stala se držitelem osvědčení o akreditaci č. P-058. Díky tomu může nyní společnost VUZ Slovakia, s.r.o. kromě dosavadních činností nabízet i služby akreditovaného subjektu DeBo pro Slovenskou republiku (ověřování shody výrobků Evropského železničního systému se slovenskými národními předpisy) a služby certifikačního orgánu ECM pro území Evropské unie (certifikační systému údržby a funkcí údržby kolejových vozidel).

Předtím Certifikační orgán systémů jakosti VUZ (COSJ) získal Osvědčení o akreditaci č. 248/2022, které mu umožňuje certifikovat systémy managementu podle normy ISO 9001. Výzkumný Ústav Železniční, a.s. tak udělal další významný krok ke splnění svého cíle být vyhledávaným partnerem v oblasti certifikace systémů managementu, a to nejen v železničním odvětví. VUZ rozšířil certifikaci své portfolio zákaznických služeb, za nimiž stojí znalosti a zkušenosti interních technických expertů společnosti v jednotlivých železničních segmentech.

Mgr. Radka Pretlová, Mgr. Petr Štáhlavský

PŘEDSTAVUJEME ● OSOBNOSTI ● TVÁŘE OSŽ

Liboslav Kučera:

„K hudbě mě přivedla sázka“



Na snímku strojvedoucí ČD Cargo v Nymburce, vedoucí skupiny KAPELA Českého železničního svazu FISAIC.

Jako akordeonista hudebně divadelní formace Rehečské kvarteto vystupoval nejen v Čechách, ale také v Německu či v Izraeli. Pravidelně ho můžete slyšet na literárních a pohádkových akcích v Jičíně, na masopustech či dalších vystoupeních v širokém okolí

S hudbou jsi nezačal jako většina muzikantů v dětství, ale již v poměrně zralém věku. Jak se to stalo?

Ano, pokud se 45 let nechá nazvat „zralým věkem“, tak jsem opravdu začal pozdě. A příčinou byla sázka v rodině. Já tu sázkou musel vyhrát, protože jsem se vsadil s budoucím tchánem a tak prostě musel.

Pamatuješ si svoji první písničku? A jaké je to začínat od nuly s tak složitým nástrojem jakým je akordeon?

Moje první písnička vhodná poslechu byla „Na silnici do Práší“ a tou vlastně stále začínáme naše produkce Rehečské kvarteto a nyní i kapely JEDETO. Akordeon je v principu malý orchestr a to mne na tom baví. Navíc jsem si vybral na učení hned knoflíkový, chromatický akordeon, který vypadá opravdu obrovsky složitě. Na každé z obou jeho stran desítky knoflíků a složité prstoklady. Ovšem, protože jej vynalezl v devatenáctém století německý hodinář a matematik, tak se v tom zdánlivě složitém prstokladu skrývá logika a po zvládnutí základů se před hráčem objeví možnost hrát ve všech možných tóninách prakticky jedním prstokladem. Prostě muzikantská nádhara. Škoda, že pozdější móda klávesových nástrojů upozadila tyto akordeony. Nicméně, vrací se opět na půda. Vrací...

O dětech cvičících na nástroj koluje spousta anekdot. Jak to bylo u vás, rodina měla pochopení nebo jsi musel trénovat tajně, aby to ostatní přežili?

Rodina má pochopení, manželka dokonce v Rehečském kvartetu aktivně účinkuje. Nicméně, abych mohl opravdu cvičit i při denním sledování televize, tak jsem si pořídil akordeon Roland, elektronický. Potom jenom nasadím sluchátka a hraji, aniž bych někoho rušil. Bájecná věcička, i když poněkud drahá.

Jak ses dozvěděl o FISAICu?

V časopise OBZOR proběhla výzva Františka Tyllšara, aby se přihlásili železniční písaři literaturu a společně se vydáme knihu. Protože občas mám „literární sklony“ a knižně mi ještě žádná povídka ani verše nevyšly, tak jsem se přihlásil. A posílám již devět let svoje dílka do projektu „Literáti na trati“. A díky této akci jsem poznal báječného kamaráda Františka a partu lidiček okolo Literátů, poslěže i okolo FISAIC.

Co nám prozradíte o skupině JEDETO?

Hudební skupina Kapela Českého železničního svazu FISAIC s názvem „JEDETO“ byla založena v roce 2020, ale díky nepříznivé epidemiologické situaci jsme se poprvé sešli až v červenci roku 2021.



Na snímku kapely Jedeto zleva František Tyllšar, Liboslav Kučera, Karel Bartoň a Martin Měkuta

V té době někteří její zákládající členové spolupracovali již několik roků v rámci hudebně-divadelní formace Rehečské kvarteto nebo společně příležitostně vystupovali. Byl jsem zvolen vedoucím skupiny a „kapelníkem“. Mojí pravou rukou a zástupcem je František Tyllšar.

V současnosti máme pět členů. Já hraji na knoflíkový akordeon, druhým akordeonistou (klávesovým) je František Tyllšar. Dále s námi hraji Karel Bartoň – flétnista a klarinetista, Rudolf Louda – všestranný muzikant, hrající na dechové i strunné nástroje, ve skupině převážně klarinetista a Martin Měkuta. Jeho doménou jsou kytara a banjo.

A co zpěv? Ve tvém věku nepadlo žádné jméno zpěváka či zpěvačky...

Máš pravdu, doposud jsme neobjevili žádného železničáře, který by byl ochoten s námi zpívat a hodil se k našemu stylu hudby. Proto zpíváme sami. Já, Martin a Fanda. U Karla a Rudy to není možné, protože hrají na dechové nástroje.

Pokud by se ale mezi čtenáři objevil někdo, kdo by to rád zkoušel, ať se mi ozve (liboslav@seznam.cz).

Jaký je váš repertoár?

Nejsme pódiová kapela. Technické vychytávky, ozvučující aparatury apod. nepotřebujeme. Nejlepší se cítíme na náměstích, jarmarcích, ale také v železničních prostorách, vlacích... Tam všude jsme doma. Rádi vidíme úsměvy svých posluchačů zblízka...

Hrajeme převážně jarmareční a lidové písně, písničky Karla Hašlera, hudbu ve stylu Šlapeto, ale také se nebráníme ani jiným stylům. Je toho prostě víc.

Takže, kde všude vás můžeme slyšet?

S kapelou JEDETO a jejich písničkami se můžete každoročně setkat na Národním dni železnice. Další příležitostí slyšet naše písně máte na akcích Mezinárodní federace pro kulturu a volný čas železničářů FISAIC nebo železničních firem.

Pokud je to technicky a časově možné, neodmítáme žádné vystoupení k propagaci železnice.

V průběhu roku také vystupují jednotliví členové samostatně ve svých domovských kapelách nebo sólově.

Co plánujete do budoucna?

Rádi bychom si společně zahráli na některé nostalgické akce. Například Šumavské léto s párou, kde letos hrál sólově jen náš akordeonista. Máme velký potenciál, který nabízíme všem našim železničním firmám, které podporují činnost FISAICu. Lákalo by nás opět vyrazit někam do zahraničí.

Také bysme uvítali rozšíření o houslistu, perkusistu či zpívajícího člena.

Jste z různých částí republiky, jak se sehráváte?

Je to tak. K návratu skladeb mnoho příležitostí nemáme. Setkáváme se dvakrát ročně na seminářích FISAICu. Ale v různých sestavách o dvou či třech lidech spolu hráváme i během roku. Martin a Fanda na jih Čech, Já s Fandou v rámci Rehečského kvarteta. Na některých akcích nás doplňují i Karel s Rudou. Nejvíce ale spoléháme na naši schopnost improvizace a společného smyslu pro hudbu, kterou hrajeme.

Co bys vzkázal případným zájemcům o práci ve skupině?

Pokud jste členové jakýchkoli železničních odborů a chtěli byste to s námi zkoušet, ozvěte se. Kontakt je uveden v textu výše. Je jedno, zda jste aktivní železničář či důchodce. Co se týká hudební úrovně, není důležité, jak moc toho umíte. Nejsme absolventi konzervatoří, jsme parta, kterou to baví. Pokud baví muzika i vás a jste ochotni obětovat kousek času, jste naši lidé!

=FJB=

Psali jsme před 25 lety...

Obzor č. 33 – 1. 9. 1997

„Vláda schválila projekt reformy ČD“ – krátký článek na první straně oznamuje, že dne 27. 8. 1997 vláda schválila principy reformy Českých drah. Projekt počítal s privatizací přibližně třetiny tratí, s razantním snížením počtu pracovníků a se zvyšováním produktivity práce. V souvislosti s tím dostal ministr dopravy za úkol zpracovat studii sociálního programu, který bude řešit problematiku snížení počtu pracovníků, dále studii privatizace a studii o volném vstupu přepravců na železnici. „Nepovažujeme za plnohodnotný dialog, když se přes sdělovací prostředky dozvídáme, že má být propuštěno přes 17 tisíc pracovníků, a to v době, kdy se jich přes 6 tisíc nahrazuje přesčasovou prací,“ uvedl k tomu předseda OSŽ Jaromír Dušek.

„Od 28. září České dráhy zruší dalších pět procent osobních vlaků“, uvádí další článek na první straně. S tímto záměrem byli novináři rámcově seznámeni na tiskové konferenci Českých drah dne 13. srpna 1997. Obzoru se podařilo získat přehled části chystaných změn. Šlo o citelnou redukci spojů především o víkendech, a to nejen na regionálních, ale i na některých tratích dálkové dopravy, jako například na tratích Cheb–Plzeň, Liberec–Turnov, Česká Třebová–Pardubice a dalších. Výrazný pokles nabýval v osobní dopravě a s ním spojené zhoršení kvality služeb, rozvázání přípojů a nedostupnost některých lokalit o víkendu povede podle Obzoru k dalšímu odlivu cestujících, takže tento krok zřejmě nepřinese ani požadované ekonomické úspory, ale jen prohloubí sebezničující proces železnice.

VZDĚLÁVACÍ AKTIVITY OSŽ VE II. POLOLETÍ ROKU 2022

Semináře jsou určeny pro předsedy ZO OSŽ, místopředsedy ZO OSŽ, členy ZO OSŽ, Výborů OSŽ, pro funkcionáře, kteří v ZO OSŽ zabezpečují činnost na úseku BOZP, pro hospodáře a pro členy RK ZO OSŽ.

14. 9.–16. 9. 2022

Hotel Lesní chata – Kořenov

Gestor: JUDr. Petr Večeř – oblast hospodářství (začátečnické)

Třídenní seminář pro nově zvolené hospodáře, případně předsedy, funkcionáře ZO OSŽ a členy RK ZO OSŽ.

19. 9.–21. 9. 2022

Hotel Lesní chata – Kořenov

Gestor: JUDr. Petr Kožmín, LL.M., MBA – oblast BOZP

Třídenní seminář pro pokročilé inspektory BOZP ze ZO OSŽ.

21. 9.–23. 9. 2022

Hotel Lesní chata – Kořenov

Gestor: JUDr. Petr Večeř – oblast pracovní právní

Třídenní seminář pro předsedy, místopředsedy, členy ZO OSŽ, členy Výborů OSŽ se zaměřením na pracovní právní problematiku, předpisů souvisejících, prováděcích, dále vnitřních předpisů OSŽ a vnitroodborovou činnost apod.

3. 10.–5. 10. 2022 RZ Prudká u Tišnova

Gestor: JUDr. Petr Kožmín, LL.M., MBA – oblast BOZP

Třídenní seminář pro pokročilé inspektory BOZP ze ZO OSŽ.

10.–7. 10. 2022 RZ Prudká u Tišnova

Gestor: JUDr. Petr Večeř – oblast hospodářství (pokročilí)

Třídenní seminář pro hospodáře, případně předsedy, funkcionáře ZO OSŽ a členy RK ZO OSŽ.

12. 10.–14. 10. 2022 RZ Prudká u Tišnova

Gestor: JUDr. Petr Večeř – oblast pracovní právní (pokročilí)

Třídenní seminář pro předsedy, místopředsedy, členy ZO OSŽ, členy Výborů OSŽ se zaměřením na pracovní právní problematiku, předpisů souvisejících, prováděcích, dále vnitřních předpisů OSŽ a vnitroodborovou činnost apod.

Obzor se na svých stránkách dále zabývá mimo jiné zavedením tzv. nulového grafikonu na trati Trutnov – Svoboda nad Úpou, jenž byl ohlášeno na konec září 1997. Cestující i zaměstnanci ČD proto tomu kroku protestovali podpisem petice.

Obzor č. 34 – 8. 9. 1997

„Reforma, nebo likvidace?“ Pod tímto titulem vyšel na první straně článek popisující televizní debatu, již se dne 31. 8. 1997 zúčastnili ministr dopravy Martin Říman, generální ředitel ČD Vladimír Sosna, předseda OSŽ Jaromír Dušek a poslanec Parlamentu ČR Miroslav Kapoun. „Železnice dlouho hrála roli transformačního politáře, a nyní to bude muset přestat,“ řekl ministr dopravy. Jaromír Dušek oponoval, že to, co vláda předložila, není žádná reforma Českých drah. „Je to likvidace tohoto podniku, a vůbec nepředznamenává do budoucna jakákoli prorůstová opatření. Je to vlastně cílený útlum železnice,“ dodal.

„Televizní debata mohla základní problémy na železnici jen naznačit. Předznamenala však ostré názorové střety, které nás v nejbližších dnech a týdnech čekají a kterým se dávno mohlo předejít slibovanou veřejnou diskusi o budoucnosti železnice,“ uvádí Obzor v závěru článku.

Obzor č. 34 dále přináší rozhovor s předsedou OSŽ Jaromírem Duškem. Předseda OSŽ v něm uvádí mimo jiné, že propuštění sedmnácti tisíc lidí je při zachování funkčnosti železnice neproveditelné. Kriticky se staví rovněž k záměru privatizace 37% tratí i ke způsobu „dialogu“ s odbory, který spočívá ve vzájemných chystaných změn prostřednictvím médií. –25–

17. 10.–21. 10. 2022

Hotel Lesní chata – Kořenov

Gestor: JUDr. Petr Kožmín, LL.M., MBA – oblast BOZP

Pětidenní seminář pro funkcionáře ZV ZO OSŽ působící na úseku BOZP, kteří dosud žádné školení neabsolvovali, případně absolvovali toto školení již před delší dobou.

2. 11.–4. 11. 2022

Hotel Lesní chata – Kořenov

Gestor: JUDr. Petr Večeř – oblast pracovní právní

Třídenní seminář pro předsedy, místopředsedy, členy ZO OSŽ, členy Výborů OSŽ se zaměřením na pracovní právní problematiku, předpisů souvisejících, prováděcích, dále vnitřních předpisů OSŽ a vnitroodborovou činnost apod.

9. 11.–11. 11. 2022

Hotel Lesní chata – Kořenov

Gestor: JUDr. Petr Večeř – oblast hospodářství (pokročilí)

Třídenní seminář pro hospodáře, případně předsedy, funkcionáře ZO OSŽ a členy RK ZO OSŽ.

Účastnický poplatek u seminářů do tří dnů je stanoven na 300 Kč na osobu a u seminářů delších než tři dny na 500 Kč na osobu. Potvrzení o úhradě daného poplatku obdrží každý účastník u organizátorů školení.

Každý účastník obdrží zároveň potvrzení o účasti na semináři – možno využít § 203 odst. 2 písm. c) zákoníku práce. Reference mzdy se ze strany OSŽ – ústředí neposkytuje.

Přednášková činnost bude zabezpečována členy lektorského sboru OSŽ – ústředí, případně externím lektorem. Seminářů (oblast hospodářství) se zúčastní rovněž členové RK OSŽ, se kterými bude možnost konzultovat tuto problematiku a činnost v působnosti RK OSŽ s důrazem na praktické příklady (kazuistiku).

O případných dalších akcích týkajících se vzdělávání funkcionářů a členů ZO OSŽ bude členská základna OSŽ včas informována.

Dne 11. srpna proběhlo mimořádné jednání Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo, a. s. – prostřednictvím MS Teams

Odborové centrály při ČD Cargo jednaly s vedením společnosti

Důvodem mimořádného jednání bylo informování členů Podnikového výboru o jednání odborových centrál s vedením společnosti CD Cargo, které proběhlo 21. července 2022, a to v oblastech dopadů inflace na hospodářství ČD Cargo, a. s., a dopadů na zaměstnance.

Všichni členové Podnikového výboru konstatovali, že je nutné tuto situaci urychleně řešit. Projednali všechny možné způsoby opatření roku letošního a zároveň také roku příštího. Informovali o záměru vedení ČD Cargo otevřít již v měsíci září kolektivní vyjednávání.

„Budeme usilovat o to, abychom v co nejkratší době realizovali taková opatření, která našim členům pomohou překonat ekonomické dopady. Zejména pak vyplacení kompenzace za zvýšené náklady a nárůst tarifních stupňů,“ zdůraznilo vedení podnikového výboru.

PV OSŽ ČD Cargo, a. s.

Z jednání Ministerstva dopravy České republiky

Na výzkum a inovace v dopravě jde přes 1,3 miliardy korun

Více než 1,3 miliardy korun jde na podporu vědy a výzkumu v dopravě a mobilitě. Peníze získalo 118 projektů zaměřených na inovace. Podpora bude pokračovat i nadále, a to s důrazem na bezpečnou mobilitu, její automatizaci nebo modernizaci.

„Naše ministerstvo hraje v podpoře inovací a modernizaci celého sektoru velmi důležitou roli. Dopravu dnes ovlivňují nové trendy jako digitalizace a podstatná je její udržitelnost, dostupnost a také minimalizace negativních dopadů na životní prostředí. Vidím i řadu příležitostí v rozvoji takzvaných chytrých řešení a automatizace, kde je prioritou hlavně zvyšování bezpečnosti a přístupnosti dopravy,“ řekl ministr dopravy Martin Kupka.

V současnosti resort dopravy podporuje výzkum a inovace díky programu DOPRAVA 2020+, který uvádí do praxe Technologická agentura ČR. Zaměřený je hlavně na zvyšování dostupnosti dopravy, její udržitelnost a bezpečnost. Podpora směřuje rovněž na projekty věnované digitalizaci, automatizaci, nízkoemisní mobilitě nebo využití druzicové navigace. Od začátku programu v roce 2020 bylo podpořeno 118 projektů částkou větší než 1,3 miliardy korun.

„Technologická agentura České republiky podporuje aplikovaný výzkum v rozličných oblastech života společnosti. Díky spolupráci s Ministerstvem dopravy vznikl program DOPRAVA 2020+, který umožňuje vyhlásit specifické výzvy v oblasti dopravy a reagovat na potřeby České republiky například v automobilové, dopravní infrastruktúře nebo kosmických a leteckých technologiích,“ uvedl předseda Technologické agentury ČR Petr Konvalinka.

Mezinárodní spolupráce

Důležitá je také mezinárodní spolupráce. Ministerstvo proto bude výzkum a inovace akcentovat i při současném předsednictví v Radě EU. Využití hodlá rovněž zasedání výzkumného partnerství pro autonomní mobilitu v Praze. Česká republika posiluje i spolupráci v regionu, a to hlavně s Německem a dalšími středoevropskými státy.

Ministerstvo dopravy dlouhodobě podporuje také spolupráci s agenturou CzechInvest, jejímž výsledkem je inkubátor pro rozvoj start-upů v oblasti vesmírných technologií. Činnost nyní zahájil Mobility Innovation Hub, který bude v příštích letech důležitým prvkem v celém systému podpory inovací v oblasti dopravy a jejich aktuálních trendů.

„Technologická inkubace je zatím největší projekt agentury CzechInvest. Vychází ze zkušeností s úspěšným kosmickým inkubátorem ESA BIC, na kterém úzce spolupracuje také Ministerstvo dopravy. Společně jsme zároveň připravili i jednu z oblastí projektu Technologická inkubace, a to mobilitu. Mobility Innovation Hub se bude věnovat klíčovému tématu, které má být v současnosti globálním trhem. Díky našim regionálním kancelářím a díky spolupráci s inovačními centry a experty v krajích máme příležitost optimalizovat státní podporu a zapojit do rozvoje více subjektů,“ říká náměstek Ministerstva průmyslu a obchodu Petr Očko, který má nyní CzechInvest na starosti.

Věda, výzkum a inovace hrají významnou roli také v autoprůmyslu, největším průmyslovém oboru České republiky. „Automobilový průmysl prochází historickou transforma-

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Nechtěné události

Jeden ze čtvrté červencových večerů nebyl ničím výjimečným. Po vypnutí televizoru ještě zapínám počítač. Kliknu na Babintron – aktuální polohu vlaků ČD. Bylo kolem dvaadvacáté a hlavní trať č. 270 v okolí Olomouce byla poseta červenými trojúhelníky. Ty informují o zpoždění vlaku přesahujícího 30 minut. Pátým po příčině. Zpoždění některých vlaků je v řádu mnoha desítek minut. Odpověď přináší vzápětí internetové stránky Českých drah se stručnou informací: Grygov – Brodek u Přerova – následky srážky vlaku s osobou...

Zde bych mohl tyto řádky ukončit s konstatacím, že i takové situace občas nastanou. Jenže za první pololetí tohoto roku jich podle údajů Dražní inspekce bylo již 127. Z toho 98 osob bylo usmrčeno a 29 zraněno. V porovnání se stejným obdobím loňského roku jde o nárůst o 32 případů. Počet usmrčených vzrostl o 26 osob. Většina těchto nechtěných událostí připadá na sebevraždy. Každý takový případ znamená zastavení provozu. Na dvojkolejných tratích znamená zpoždění desítek minut při možnosti zachovat provoz po jedné koleji. Na jednokolejkách naprostý rozvrat taktové dopravy a odříkání vlaků spojené s velmi nepopulární náhradní autobusovou dopravou. Ale také mimořádně stresující prožitky pro strojvedoucího a častotě i pro vlakovou četnu.

Je samozřejmé, že každý takový případ musí vyšetřovat Policie ČR. A ohledání místa neštěstí zvláště v noční době a v nepřístupném terénu není, zejména časově, vůbec jednoduchou záležitostí. Dále je nutná přítomnost lékaře, obvykle vyjíždí RZS. Nezbytné úkony podle příslušné legislativy musí na místě nešťastné události vykonat i inspektor odboru 18 Správy železnic. A v neposlední řadě také hasiči, většinou z HZS Správy železnic. A jejich práce není v těchto případech vůbec záviděníhodná.

Narušující zpoždění vlaků je důvodem ke kritice od cestujících. Zvláště v případě, kdy jim ujíždějí v přestupních stanicích poslední přípoje. Bez ohledu na to, že mnohdy cestují ve vlaku privátního dopravce, tak jejich kritika směřuje na České dráhy. Ale to už je zcela jiná kapitola.

Podle údajů Českého statistického úřadu se počet těchto nešťastných případů v jednotlivých letech zásadně nemění. Například v roce 2020 jich bylo zaznamenáno 1224. V témže roce ovšem stoupl o 3,4% počet sebevražd spáchaných způsobem, který popisujeme v tomto článku. Podle údajů Dražní inspekce za uplynulých pět let (2017–2021) při 1199 střetech vlaků s osobami zahynulo 933 našich spoluobčanů. A toto číslo už představuje středně velikou obec!

Z předchozích řádků vyvstává zásadní otázka. Lze těmto tragickým případům zabránit? Zcela asi ne. V České republice je ovšem rozvinutá síť různých linek důvěry a psychologické pomoci. Jen Čes-

ká asociace linek důvěry jich sdružuje 58. První z nich založil již v roce 1964 docent MUDr. Miroslav Plízáč. Volání na tyto linky je anonymní a některé nabízejí bezplatné volání na linku začínající číslem 800. Služby na těchto linkách jsou nepřetržité. Je tomu obecně povědomost o nich je docela malá, často nulová. Nemoc Covid 19, válka na Ukrajině a problémy způsobené se zdražováním energií a inflací zatlačily mnoho dříve fungujících věcí do pozadí.

Nebylo by od věci, aby se jejich propagaci věnovala například veřejnoprávní média, jako je Česká televize nebo Český rozhlas. Na často zcela stupidní reklamy a bezobsažné tlachání některých politiků je vysílacího času vždy dost. Dobře zpracované pořady by mohly v daných souvislostech pomoci. Ale také pozornost každého z nás svému nejbližšímu okolí. Není v něm někdo, na němž pozoruje změny v chování, skepsí k Čemukoliv či jiné projevy duševní krize? Často vlídné slovo, úsměv nebo podaná ruka dokáží doslova zárazy. Uvažujme i o těchto nechtěných událostech v naznačených souvislostech. Vždyť každý zachráněný lidský život má nesmírnou cenu.

Vladimír Selucký

Chybí osobní doprava



Z rozhodnutí Jihočeského kraje byla zrušena osobní doprava na trati Čičenice–Týn nad Vltavou, tím přišlo bývalé okresní město Týn nad Vltavou o výbornou železniční dopravu, která město spojovala s hlavní tratí směr České Budějovice–Linz/Plzeň. Okres byl zřízen v roce 1850 a byl zrušen při reorganizaci státní správy v tehdejší Československu v roce 1960. Trať Čičenice–Temelín–Týn nad Vltavou má strategický význam (JT Temelín) a na trati je od roku 2021 dálkové zabezpečovací zařízení ovládané z žst. Temelín. Přitom je absurdní bez osobní dopravy. Trať ožívá pro osobní dopravu pouze ve vyhlášených dnech konání různých akcí, navíc na trati mějí jezdit soukromý dopravce, který však pravidelně alespoň letní víkendový provoz neustále odkládá. Místo něj pořádá akce spolek: <https://www.vltavotvynskalakalka.cz/sezo-na-2022> Jediné návrat k pravidelné denní celoroční dopravě by bylo cílem vrátit lidi z tohoto místa zpět na železnici v době energokrizy.

Martin Kubík

PORADNA BOZP

To bejvávaly na kolejích časy... když se ještě k mazání používala červená vazelina říznutá naftou nebo motorovým olejem, když jsme trávili čas na malých ústřednách s lahvičkou tetrachlóru a štetčkem a odpoledne nám bylo tak nějak hezky divně a když kolejiště leckde vypadalo jako pole pomněnek, violek vonných, přesličky rolní a vlčího máku. V každé skvrnce seděly našťavané vosy a byla místa, kde i zmije bydlely, spokojeně, ukryté pod zabezpečovacími zařízeními. Jaro vonělo sluncem, karbolkou, ropnými produkty a nade vším se tetelil vzduch. A trávy bylo, trhála se ručně nebo se stříkala čímsi, co ji spálilo na prach téměř ve chvíli, když na ni ta věc dopadla. Zkrátka, čas malin nezralých, když ještě ekologie byla v plenkách a na dráze už vůbec ne...

Tento úvod do prehistorie nakládání s nebezpečnými (chemickými) látkami je malým připomenutím problematiky, která s námi zůstává i přes plynutí času, ale dnes, místo krásných vzpomínek, je spojena spíše s ekologií, mimořádnými událostmi, tří-

děním odpadu

na nebezpečný a komunální, a se soustavou kontrolou, zda něco neuteklo a nezpůsobilo tak škody voda–země–vzduch. Je nutné si také občas připomenout, že všechny tyto chemické věčičky mají něco, jako „rodný list“, ve kterém se mj. dočteme o zásadách první pomoci a o způsobu jejich používání a likvidace. A nejen to, zkoušeli jste se někdy podívat do bezpečnostního listu třeba na seznam osobních ochranných pracovních prostředků? Nejspíš ne, protože jinak by po tělese dráhy mnohde pochodovaly bílé oděné postavy v jednorázových kombinézách, s brýlemi na očích, respirátory a v rukavicích – prostě něco, jako kombinace potápěče a UFO.

Podle zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce, § 104 „není-li možné rizika odstranit nebo dostatečně omezit prostředky kolektivní ochrany nebo opatřeními v oblasti organizace práce, je zaměstnavatel povinen poskytnout zaměstnancům

„Kolej Yesterday“

osobní ochranné pracovní prostředky“.

Právě tak by tomu mělo být i při používání nebezpečných látek. Možná jste v tisku a televizi zaregistrovali v poslední době debatu, zda glyfosáty jsou rakovinotvorné a věte – nevěte, právě je, při práci s některými postřiky proti plevelu, dýcháte, dotýkáte se jich a možná je i polykáte, ať už při svačince nebo při pauzičce s cigárkem. Jsou to organické sloučeniny obsahující fosfor (širokospektrální herbicidy), a i když byl glyfosát a přípravky jako je například Roundup schválen regulačními orgány po celém světě, stále přetrvávají obavy o jejich účincích na člověka a životní prostředí. Ujdě se uvádí, že dokonce ani stonásobek expozice, ke které dochází při běžném používání glyfosátů, nepředstavuje nebezpečí pro lidské zdraví, ale Mezinárodní agentura pro výzkum rakoviny (IARC) v březnu 2015 zařadila glyfosát mezi pravděpodobně karcinogeny pro člověka. Doufejme, že již

jsou nebo budou, co nejdříve nahrazeny jinou účinnou látkou a bezpečáci jako já budou klidně spát. V každém případě, používání jakýchkoliv nebezpečných (chemických) látek nám může způsobit nejen dýchací problémy a alergie, ale při dlouhodobém působení může zdravotním problémům zásadně přibýt. A vzhledem k tomu, že na dráze je chemie na každém kroku, měli bychom trochu myslet i na sebe. Tím chci říct, že občasná kontrola, jestli dostávám vhodné ochranné rukavice a pracovní oděv a dodržování pravidel a pokynů zaměstnavatele, zdraví ani přirodě neškodí.

Kytky z kolejí téměř zmizely, ať už působením postřiků nebo suchem, vos a zmijí ubylou – prostě čas nezastaví ani nevrátí – jen ten vzduch nad pražci se tetelí dál... a tak...

...od ty doby ta kolej patří už dávno k Yesterday Yesterday... Yesterday (text Michal Prokop)

Dana Žáková, svazová inspektorka BOZP

Regionální mistrovství USIC v badmintonu



Ve dnech 28. až 31. července 2022 se konalo v Berlíně regionální mistrovství USIC v badmintonu. Zúčastnily se čtyři výpravy – Německo, Švýcarsko, Dánsko a Česká republika. Shodně bylo nakonec i pořadí po posledním odehraném zápase. Hrlo se systémem každý s každým. Všechna utkání mezi jednotlivými státy se hrála na osm zápasů (3x dvouhra muži, 1x dvouhra ženy, 2x čtyřhra muži, 1x čtyřhra ženy, 1x mix). Byli jsme svědky vynikajících výkonů, na úrovni rozhodně vyšší než amatérské. Většina z našich soupeřů má zkušenosti ze závodním hraním badmintonu, někteří dokonce aktivními hráči stále jsou. Finále mezi Německem a Švýcarskem, které mělo opravdu neskutečnou úroveň,

rozhodl po remíze 4:4 na zápasy až větší počet vyhraných setů. Naši reprezentanti podávali dobré a bojovné výkony, bohužel v tak silné konkurenci to na lepší než čtvrté místo nestačilo. V zápase o třetí místo s Dánskem nechybělo moc a mohlo dojít na překvapení... Je třeba hledat do budoucna nové a mladé kolegy, kteří sportují a zapojit je do železničářských sportů.

Poděkování za velmi dobrou reprezentaci našeho železničního sportu patří hráčům (R. Lukosz, L. Nevečeřal, P. Ptáček, P. Šístek, M. Ondrušáková a I. Bandyová), ale i trenérovi L. Markovi a tlumočnicku M. Šimkové.

Miroslav Maincl,
vedoucí výpravy

OSŽ pořádalo pravidelný turnaj trojic v bowlingu v Pardubicích



Ve městě perníku v Pardubicích se konal 9. srpna 2022 za účasti bowlingových týmů bez rozdílu věku a pohlaví z celé České republiky další ročník turnaje OSŽ trojic v bowlingu. Jako tradičně na dráhách pardubického Bowling centra předvedli hráči skvělé výkony. Na tento turnaj smíšených družstev se hráči velice těší, a tomu odpovídá i hojná účast. Tentokrát se bowlingového klání zúčastnilo 41 družstev.

Zvítězilo družstvo z regionu Olomouc ve složení Hnilica, Šrámek, Mlčák náhodem 3 389 kuželek.

Nedrážní republikový výbor vyslal tak jako v letech minulých dvě družstva. Druž-

stvo A ve složení Jiří Málek, Pavel Vymazal a Miroslav Holoubek obsadilo šesté místo náhodem 3 119 kuželek. Družstvo B reprezentované hráči Bc. Renatou Douskovou, Oldřichem Sobolem a Miroslavem Novotným skončilo ve středu startovního pole družstev s výkonem 2 710 shozených kuželek. Celý turnaj se konal v přátelské atmosféře a tomu odpovídaly i předvedené výkony.

Poděkování za zajištění turnaje patří Regionální sportovní komisi Praha pod vedením Stanislava Noska.

Bc. Renata Dousková,
ředitelka turnaje



Minimuzeum v Dražůvkách

Mezi tratě, které už v jízdním řádu nenajdete patří již dlouhou řadu let trať Čejč – Ždánice v Jihomoravském kraji. Osobní doprava zde byla ukončena 22. května 1998. Nákladní doprava o několik let později. V říjnu 2006 bylo rozhodnuto o zrušení části tratě mezi Uhřicemi u Kyjova a Ždánicemi. Zachovaný úsek z Čejče do Uhřic u Kyjova je nyní v majetku privátního subjektu.

Na tělesu zrušené části tratě byla vybudována cyklostezka, která je cyklisty vyhledávána, neboť je snadno dostupná z jiných cyklotras, například z trasy vedené vrcholovou partií Ždánického lesa.

V roce 2017 vytvořila obec Dražůvky s podporou Mikroregionu Ždánicko v prostoru bývalé železniční zastávky



expozici – minimuzeum, kde je přehledným způsobem zobrazena historie celé trati.

Jak se autor těchto řádků sám přesvědčil, tak expozice nezůstává bez povšimnutí

Za Ing. Pavlem Adámkem

Dne 11. srpna se rodina a bývalí spolupracovníci rozloučili v České Třebové s Ing. Pavlem Adámkem, bývalým zaměstnancem ČSD/ČD. Absolvent VŠD v Žilíně prošel několika „dopravními“ zaměstnavateli, působil mimo jiné na někdejší Generální inspekci ČD a podílel se na vzniku organizátora pražské integrované dopravy ROPID.

Miroslav Zikmund

S Hurvínkem a ertákem na výlet do Ústěku

Od 2. 4. až do 30. 10. ožily opět Turistické linky Dopravy Ústeckého kraje. Linkou T 3 – „Zubnický motoráček“, je možno se v tomto termínu svěřt o sobotách, nedělích a svátcích z Ústí nad Labem Střekova do Zubnic (Týniště). V tyto dny se z ústeckého střežkovského nádraží vydává motoráček třikrát na cestu do Zubnic a zpět. O letních prázdninách (1. 7. až 31. 8.) navazuje navíc v Zubnicích na motoráček linky T 3 nostalgická autobusová linka T 32, jejíž trasa kopíruje až do Ústěku viceméně bývalé koleje místní dráhy. Na této lince jezdí historický autobus Škoda RTO 706 Lux z roku 1961. Kde jsou ty doby, kdy tyto stroje patřily k luxusním autobusovým linkám v ČSSR (např. známá linka Praha–Karlovy Vary).

Prázdninový výlet starým vlákem je tak možno doplnit o jízdu dnes již také his-

torickým autobusem. A prohlídku muzejní expozice „Zubnické museální železnice“ ve stanici Zubnice–Týniště „obohatit“ o výlet do malebného, historického městečka Ústěka. Proto v sobotu 23. července před desátou hodinou dopolední v Ústí nad Labem–Střekově vyhlížíme nedočkavě příjezd staříčkého motoráčku. Z důvodu dnešního konání Poutního procesí ke sv. Maří Magdaleně v Zubnicích, je k motorovému „Hurvínkem“ M 131.128 přivěšen osobní vůz. Na soupravu posléze najíždí „Karkulka“ T 444.0255, která dnes odveze vláček do Zubnic.

Koleje „Zubnické museální železnice“ odbočují z hlavní trati č. 073 ve stanici Velké Březno. A hned nás čeká poměrně značné stoupání po celych 6 km (zatím) zprovozněných kolejí „Zubnické železnice“ nezdířka

cyklistů, kteří tímto malebným koutem jižní Moravy projíždějí.

Pro zájemce o tuto cyklotrasu je více informací na www.zdankoweb.cz.

Text a foto: Vladimír Selucky



V sobotu 27. července přivezla motorový vlak do Zubnic–Týniště mašina T 444.0255 „Karkulka“



V malé expozici na nádražičku v Lovečkovicích, věnované historii místní trati, si lze také vyzkoušet jízdu z ruční drezínou

Budyně nad Ohří stále bez jazyků

Na trati Bříza-obec (dříve Račiněves)-Budyně nad Ohří-Libochovice zbyla po likvidaci kolejového rozvětvení v bývalé experimentální dopravně Mšené Lázně (první samostatné výměny v ČR, byl zde natočen i instruktážní film, pamatují ho ze školní) jediná dopravně Mšené Lázně nad Ohří, kde bylo ještě možné křížování vlaků, dopravce KČP prý uvažoval o navýšení počtu turistických vlaků, ale Správa železnic již před několika lety vyjmul z každé použitelné výměny jazyk, takže výměna je amputována a nemůže být přestavována. Na-

víc není tak možno jet ani se speciálními vozidly na manipulační a vedlejší dopravní kolej. Nakládka a vykládka je v tomto tarifním bodě znemožněna. Přes proklamace evropských i místních politiků o návratu přeprav na železnici se neděje vůbec nic. Nevidím žádnou obnovenou či novou vlečku, prostě nic, naopak, manipulační koleje se zmenšují na nepoužitelné šturcy (naposledy v žst. Mníšek pod Brdy – třeba), vlečky se trhají (viz vlečka Lužec nad Vltavou u zdvihačích mostů). Jednostranná obsluha nákladistiště znemožňuje jeho komfortní obsluhu, stačí když se tam odstaví speciální vůz a nikdo ho neobjede. Ale to patrně SŽ nevidí. Fabuluji, ale asi takto úředník i politik odpoví: „Kdo by v té vesnici nakládal a ČD Cargo tam akorát pojede pro dva vozy, cha...!“

Martin Kubík



Tragický pohled na zmrzačenou dopravnu D3 Budyně nad Ohří, vyjmuté jazyky a budova léta neobydlena, přitom lidé nemají kde bydlet, ale ono je jednodušší vše zbořit, pak zmizí i problém, právě bydlení v drážních domcích má v době energetické krize výhodu – nezávislé topení a mnohdy i voda ve vlastní studni, že? Ale odborník fabulativně třeba odpoví: „Dle nových norem hluku se bydlení na nádražích nedoporučuje či přímo zakazuje a je jedno kolik tam vlaků jezdí, i kdyby jel jeden za rok... tak zavoláme demoliční firmu a bude po problému!“



Dopravce Leo Express ukončil smlouvu na elektrické jednotky Sirius

Dopravce Leo Express, který v roce 2016 uzavřel smlouvu na elektrické jednotky Sirius od českého výrobce vlaků CRRC, se rozhodl ji zrušit. Objednávka z roku 2016 se týká tří šestičlenných, pro dálkovou dopravu vhodných jednotek. Zakázka byla i s opcí na dalších 30 vlaků. Jednotky jsou dlouhé 111 metrů, určené pro rychlost až 160 km/h, pro systémy 3 kV stejnosměrný a 25 kV/50 Hz střídavý. Tři jednotky začaly být zkoušeny na okruhu Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ) v Cerhenicích. Jednotky byly podrobovány testům pro certifikaci na základě příslušných technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) a udělení do provozu (oprávnění uvést na trh) podle legislativy EU. Pandemie Covid-19 a její dopad na cestování čínského personálu tyto zkoušky narušily tak, že zkoušky na VUZ přestaly na více jak dvou a půl roku. Co se třemi jednotkami Sirius bude, není známo. Do projektu se zapojily projekční kanceláře a dodavatelé z České republiky, když každá pátá součást byla z ČR.

Z Eisenbahn-Revue, 6/2022, připravil –sh–