OBZOR

Ročník 34

č. 3

www.osz.org

13. února 2023 | ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉHO SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ | Cena 5 Kč

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

Série školení o kolektivní smlouvě Českých drah, Ústředí OSŽ, Republiková rada seniorů, PV OSŽ Správy železnic

Tripartita se zabývala projednáváním konceptu exportní strategie ČR, systémem celoživotního vzdělávání i novelou zákoníku práce

Série školení o kolektivní smlouvě Českých drah byla zahájena v pondělí 16. ledna 2023 v Břeclavi, další školení pak proběhla 17. 1. v Olomouci, 18. 1. v Plzni, 19. 1. v Českých Budějovicích, 24. 1. v Praze a 26. 1. v Pardubicích.

Foto: Daniela Houdková

Novinky v kolektivní smlouvě ČD na rok 2023 přiblížil na těchto školeních předseda PV OSŽ při ČD Štěpán Lev. ***„Do příštího kolektivního vyjednávání budeme usilovat o zrušení dodatkového volna a chceme se vrátit k ustanovení dovolené, která byla v roce 2021,“*** zdůraznil.

Antonín Leitgeb připomněl volby do dozorčí rady ČD, které proběhnou v říjnu tohoto roku, a v nichž budou kandidovat na zástupce zaměstnanců Štěpán Lev a Věra Nečasová. Také se budou konat volby do dozorčí rady v ČD Cargo, kde kandidují Marta Urbancová a Petr Doležal. Štěpán Lev vyzval k podpoře všech těchto kandidátů OSŽ.

O situaci, která se týká změn v důchodovém zákoně, referoval Vladislav Vokoun. Snaha o rozšíření počtu železničářských profesí, kterých by se týkal dřívější odchod do důchodu, stále trvá a ze strany MPSV je přislíbena rozsáhla novela důchodového zákona.

Pracovně-právní předpisy a jejich novelizaci, dokumenty OSŽ, jakož i informace o Řádu právní pomoci OSŽ, krizové lince OSŽ, pojištění odpovědnosti a Podpůrném fondu OSŽ přiblížil Petr Večeř.

O zásadách a novinkách v sociálním fondu Českých drah podala informace Věra Nečasová. Zmínila se mimo jiné také o zvýšení finančních prostředků na sportovní a kulturní akce pro zaměstnance a důchodce a upřesnění některých článků v Zásadách SF ČD.

Jednání Ústředí OSŽ, konající se 25. ledna, zahájil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který v úvodu komentoval pravidla o automatické meziroční úpravě prolongačních poplatků k režijkám, která by měla být dořešena do konce roku 2025. Dále již dostali slovo místopředsedové OSŽ, kteří přednesli doplňující informace z jednání podnikových výborů.

Předseda PV OSŽ při ČD Štěpán Lev zmínil, že výběrové řízení na ředitele OCÚ Střed a Východ není stále uzavřeno. Centrální akce BOZP jsou schválené s vyšším rozpočtem, než byl původní plán a důraz je kladen především na odpočinkové místnosti a nocležny pro strojvedoucí a vlakové čety.

První místopředseda OSŽ a předseda PV ČD Cargo Radek Nekola informoval o vyhodnocení náboru nových zaměstnanců, které zpracovali vedoucí provozních jednotek. Radek Nekola má z konceptu dobrý pocit, protože je vidět, že se ubírá správným směrem a začíná přinášet ovoce.

Předseda PV OSŽ Správy železnic Petr Štěpánek informoval o zmírnění podmínek na dosažení bonusové či-

(Pokračování na str. 2)

Zleva Martin Bělčík – předseda představenstva a generální ředitel VUZ; Michal Krapinec – předseda představenstva a generální ředitel ČD a předseda správní rady Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM; Tomáš Tóth – předseda představenstva ČD Cargo a místopředseda správní rady Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM

Dar Nadačnímu fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM

VE VÝŠI 5 MILIONŮ KORUN

Výzkumný Ústav Železniční, dceřiná společnost Českých drah, věnoval Nadačnímu fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM dar ve výši 5 milionů korun. Peníze pomohou těm, kteří pracují u dráhy a ocitli se v nelehké životní situaci. Předání symbolického šeku proběhlo na plese ČD Cargo v Ostravě, kde ho z rukou generálního ředitele VUZ Martina Bělčíka převzal Michal Krapinec, předseda správní rady Nadačního fondu Skupiny ČD – ŽELEZNICE SRDCEM.

VUZ se specializuje na poskytování odborných služeb a komplexních řešení v oblasti posuzování, certifikace a zkušebnictví železničních vozidel, železničních systémů a drážní dopravy. Jeho zákazníky jsou například výrobci kolejových vozidel a komponentů pro železniční systémy a drážní dopravu, vlastníci železniční infrastruktury nebo provozovatelé dráhy i drážní dopravy.

„Velké věci se zpravidla dějí v reakci na osudové příběhy konkrétních lidí. Před 2 lety se jeden z našich zaměstnanců ocitl v těžké rodinné a zdravotní situaci. Přes veškeré možnosti VUZ jako zaměstnavatele a podporu z firemního sociálního fondu se zdálo, že se náš kolega nebude moci do týmu vrátit. Oslovili jsme proto nově vzniklý nadační fond ŽELEZNICE SRDCEM a díky jeho významné pomoci bylo možné část problémů vyřešit. Náš zaměstnanec se vrátil, a my jsme se proto jako poděkování za poskytnutou pomoc rozhodli věnovat do fondu částku odpovídající výši produktivity práce jednoho zaměstnance za rok 2022. Tímto děkujeme nejen správní radě nadačního fondu, ale i všem ostatním dárcům, díky nimž může nadační fond takovou formu pomoci poskytovat,“ říká Martin Bělčík, předseda představenstva a generální ředitel VUZ.

Bc. Lenka Voplatková,
vedoucí týmu online a interní komunikace České dráhy, a.s.
(Podrobnosti na www.osz.org)

Předseda ASO Bohumír Dufek

Odborové svazy sdružené v ASO jsou politicky nezávislé, svobodné a mají vlastní identitu

Různé odborové centrály mohou a mají různé názory. Naposledy se tak stalo při volbě nového prezidenta České republiky. K rozporu došlo mezi předsedy ČMKOS a ASO, jak jsme o tom informovali na webových stránkách OSŽ. A protože Odborové sdružení železničářů je členem Asociace samostatných odborů, přibližme si ji a postupně se i blíže seznamujme také s její aktivitou.

ASO je druhou největší odborovou centrálou v České republice. Spolu s ČMKOS zastupuje odbory v Radě hospodářské a sociální dohody. Tato odborová centrála vznikla v červenci 1995 a zakladateli byl Odborový svaz pracovníků zemědělství a výživy Čech a Moravy, Jednotný svaz soukromých zaměstnanců a Odborový svaz severozápadních energetiků. V průběhu dalších let přistoupily k této centrále další odborové svazy jako například Odborové sdružení železničářů, Odborový svaz ploché sklo, Odborový svaz zaměstnanců jaderné energetiky a Řídící letového provozu. S ASO spolupracují i některé samostatné odborové svazy či samostatné základní organizace.

Odborové svazy sdružené v ASO jsou politicky nezávislé, svobodné a mají vlastní identitu a sdružují cca 200 tisíc členů.

Posláním ASO je zejména:

- obrana a obhajoba ekonomických, pracovních, sociálních a ostatních zájmů členů konfederace, kterými jsou jednotlivé odborové svazy v ní sdružené,
- prosazování požadavků členů konfederace ve vztahu ke státu, k zaměstnavatelským sdružením a jiným subjektům,
- rozvíjení spolupráce s partnerskými zahraničními ústřednami, nadodvětvovými odborovými organizacemi a dalšími mezinárodními institucemi,
- koordinace a obhajoba zájmů členů konfederace na celostátní i regionální úrovni.

Správa železnic NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Správa železnic loni zrenovovala

DALŠÍ DESÍTKY NÁDRAŽNÍCH BUDOV

Stav nádražních budov po celém Česku se postupně lepší. Správa železnic je má na starosti od roku 2016, v následujících pěti letech zrekonstruovala 284 objektů. Loni k nim přibylo dalších 36 míst. Výsledkem prací byly zpravidla nové odbavovací prostory, bezbariérový přístup, toalety i nabídka služeb. Do stavebních úprav přitom směřovalo přibližně 2,3 miliardy korun. Letos bude částka určená na tyto účely ještě o 200 milionů vyšší. Rekonstrukce se přitom dočkají další desítky nádraží.

Na snímcích rekonstruovaná nádraží v Nové Pace a ve Veselí nad Lužnicí

Mezi nejvýznamnější projekty, které se loni dokončily, patří jednoznačně oprava fasády Fantovy budovy na hlavním nádraží v Praze nebo rekonstrukce budovy v Havířově. Upravených prostor se dočkali také cestující ve stanicích Veselí nad Lužnicí, Roztoky u Prahy, Čerčany, Přeštice, Hradec Králové hl. n., Úpořiny, Vimperk, Prachatice a Holešov. Hotovo je i v Horšovském Týně, Trutnově, Mníšku u Liberce, Nové Pace, Velvarech, Štramberku, Hostinném nebo Mořkově.

Během loňského roku dále pokračovaly významné renovace památkově chráněných nádražních budov, a to v Plzni, Českých Budějovicích a Pardubicích. Intenzivně se pracovalo také na opravě interiérů pražské Fantovy budovy. ***„Pokud všechno půjde podle plánu, veřejnosti prostory představíme letos na podzim. Pro cestující zde vznikne nová kavárna a také business lounge,“*** uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Během roku pokračovala také přestavba nádraží v Berouně, Vsetíně, Písku, Tachově, Moravském Berouně, Podbořanech, Bohosudově, Kostelci u Jihlavy, Adamově, Šakvicích či Babicích nad Svitavou. Od podzimu mohou cestující v příměstské dopravě využívat i nové prostory v Praze-Vysočanech, kde vznikla nová odbavovací hala. Usilovně se pracuje i na přestavbě celé stanice, především pak na výstavbě dvou zbývajících nástupišť.

Významná rekonstrukce historické nádražní budovy loni odstartovala ve stanici Teplice v Čechách. První etapa se soustředí na obnovu střechy, celé fasády a 1. nástupiště. Nové objekty se začaly stavět v Aši, Chodově a pražském Radotíně. Stavební práce se zahájily rovněž v Sokolnicích-Telnici, Bílině, Benešově nad Ploučnicí, Krásné Lípě, Světlé nad Sázavou, Karviné hl. n., Rožnově pod Radhoštěm, Rybništi, Jablonném nad Orlicí, Bystřici (na Třinecku) a Třebovicích v Čechách.

V průběhu letošního roku by pak měla odstartovat například obnova nádražních budov ve stanicích Ostrava-Vítkovice, Jaroměř, Letohrad, Hodonín, Hlinsko v Čechách, Střelice, Senice na Hané či Jindřichov ve Slezsku.

■ *Série školení o kolektivní smlouvě Českých drah, Ústředí OSŽ, Republiková rada seniorů, PV OSŽ Správy železnic*

Tripartita se zabývala projednáváním konceptu exportní strategie ČR, systémem celoživotního vzdělávání i novelou zákoníku práce

(Dokončení ze str. 1)

pové karty, kterou zaměstnanec získá již po absolvování zkušební doby.

Místopředsedkyně OSŽ Bc. Renata Dousková za nedrážní organizace OSŽ přednesla novinku z Dopravního zdravotnictví, kdy jako bonus byla zaměstnancům nad rámec platné kolektivní smlouvy poskytnuta čipová platební karta v celkové hodnotě 5 000 Kč.

Ing. Bc. Petr Toman, BA (Hons) obeznámil členy Ústředí, že se chystá jednání s personálním ředitelem ze Správy železnic ohledně spolupráce s pojišťovnou 211. Pokud se jednání ukáže přínosné pro zaměstnance Správy železnic, pokračovalo by se na rozšíření i u ČD a ČD Cargo.

Následoval příspěvek předsedy OSŽ z jednání Tripartity, který se týkal například projednávání konceptu exportní strategie ČR, systému celoživotního vzdělávání a novely zákoníku práce.

Nejrozsáhlejším tématem jednání byly výsledky zpracované pracovní skupinou složenou z členů Ústředí OSŽ. Ta přinesla 28 vybraných podnětů, které předložila Ústředí OSŽ pro další rozpracování a postupnou realizaci. Jedná se o kroky, které by měly zefektivnit spolupráci mezi základními organizacemi a ústředím a také rozšířit řady OSŽ o nové a zároveň mladé členy, kterých je stále nedostatek.

Republiková rada seniorů se na svém prvním jednání v roce 2023 sešla 26. ledna 2023. V úvodu vzpomněli členové rady prvního výročí úmrtí bývalého předsedy RRS OSŽ Kurta Mužíka. Na pořadu jednání byly informace o organizaci rekreace pro členy klubů OSŽ, zajišťované přes CK ČD travel, a z jednání Ústředí OSŽ (25. 1.), jakož i přípravou sportovních her seniorů OSŽ, které se letos budou konat v areálu letního tábora v Potštejně. Rozsáhlá diskuse proběhla na téma klubů seniorů – členové rady mají za úkol zjistit, kolik klubů seniorů v rámci OSŽ existuje a jaký je celkový počet evidovaných seniorů v OSŽ. ***„Pomůže nám to zlepšit práci, kterou Rada seniorů OSŽ věnuje klubům seniorů OSŽ a zkvalitnit přísun informací, které seniorům poskytujeme,“*** vysvětlila Danuše Polášková.

Hostem jednání byl I. místopředseda OSŽ Radek Nekola, který připomněl neradostný personální stav na železnici, kde v průběhu několika příštích let odejde nemalá část současných zaměstnanců do starobního důchodu. Vzpomenul také nutnost přitáhnout do OSŽ mladé lidi a tím posílit roli odborů, jakož i nutnost zlepšení situace v učňovském školství, kde zanikla celá řada železničářských oborů. ***„Mladí lidé jakoby se dnes styděli za montérky,“*** podotkl Nekola. Podle jeho dalších slov je OSŽ připraveno na toto téma jednat s personálními odbory jednotlivých železničních podniků, nutný je však také tlak na vládu.

V diskusi probírali členové rady situaci v připravované novelizaci důchodového zákona, vyjadřovali obavy nad trvající hrozivou inflací a zamýšleli se nad posílením role odborů ve společnosti.

První letošní zasedání PV OSŽ Správy železnic 26. 1. 2023 v domě Bohemika zahájil a řídil jeho předseda Petr Štěpánek. Program otevřel kontrolou úkolů z minulých jednání. Zmínil se o práci komise, která se zabývá požadavkem na jakousi renesanci, omlazení a pomoc základním organizacím. Zazněla i výzva do regionů, aby funkcionáři specifikovali své představy o pomoci a informacích, které by od vyšších volených orgánů a funkcionářů mohli dostávat.

V další části vystoupil náměstek GŘ pro řízení provozu Mgr. Jaroslav Flegl, který se věnoval aktuální problematice řízení provozu, zmínil velmi rozsáhlé a náročné výlukové činnosti, neklesající počet projetých návěstidel a možnosti jejich řešení. Vysvětlil také dotazy týkající se centrálních rozkazů, komunikace mezi SŽ a DI při řešení mimořádných událostí. Na vystoupení Mgr. Flegla reagoval tajemník Miroslav Maincl, který dodal, že pokud došlo u projetých návěstidel k nárůstu případů tak nám opravdu nepomáhá ani doba odpočinku mezi směnami prodloužená na 7 hodin.

Poté vystoupil personální ředitel Ing. Pavel Koucký s informací o obsluze plošin a věnoval se pravidelné personální a mzdové agendě. Ing. Hana Kohoutová podrobně popsala, že i v roce 2022 došlo i přes snahu zaměstnavatele k 755 případům přečerpání dovolené.

V části věnované organizačním záležitostem Petr Štěpánek přítomné seznámil se složením nově vzniklého výboru při CSS a možném řešení zastupování u CTD po organizační změně. Miroslav Maincl připojil informaci o letošních volbách do dozorčích rad ČD a ČD Cargo, přičemž požádal všechny zástupce v multifunkčních organizacích o podporu kandidátů OSŽ.

Informaci o možnosti nových střihů košil a plánovaném jednání komise pro OOPP a výstrojní součástky 8. 2. 2023 doplnil Miloš Paleček.

–RED–

(Podrobnosti na www.osz.org)

Dokončování stavby nových nástupišť v Brandýse nad Orlicí. Stav v listopadu 2022

NAVŠTÍVILI JSME

Brandýs nad Orlicí

Železniční stanice Brandýs nad Orlicí probíhá od dubna 2021 výraznou přestavbou, která byla zahájena spolu s rekonstrukcí celé tratě z Ústí nad Orlicí do Chocně v dubnu 2021. Snad nejviditelnější změnou je výstavba nových nástupišť a podchodů, které zajistí pohodlný a bezpečný přístup k vlakům. Od nového GVD, který začal platit 11. prosince 2022, byly na trať opět vráceny osobní vlaky, které byly po dobu výstavby nových nástupišť nahrazovány autobusy náhradní dopravy.

Určitou zvláštností nových brandýských nástupišť je fakt, že kolejové rozvětvení a výpravní budova stojí mimo nástupiště. Vybudování nástupišť současně zásadním způsobem vyřešilo bezpečnost cestujících, kteří dříve museli přecházet při výstupu z vlaku ve směru od Chocně kolejiště.

Výpravčího již v Brandýse nad Orlicí nenajdete – doprava je řízena dálkově z Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Praze na Balabence. Výpravní budova ale bude opravena, včetně dvou bytů, které se v ní nalézají a následně by budova mohla být předána k užívání městu Brandýs nad Orlicí. Jak vše dopadne, závisí na jednání mezi Správou železnic a vedením města. Prohlásil to na jednání s občany města v listopadu 2022 generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Rekonstrukce stanice Brandýs nad Orlicí vyřešila otázku, která se týkala samotné existence tohoto nádraží. Již v roce 2004 byl totiž vypracován projekt, který předpokládal vedení tratě Choceň–Ústí nad Orlicí dvěma tunely, přičemž by původní trať byla opuštěna a nádraží v Brandýse by zaniklo. Myšlenka stavby tunelů sice je i dnes stále aktuální, zásadní změnou však zůstává fakt, že v případě její realizace by zůstala zachována i současná trať. Jak na zmíněném setkání s občany prohlásil Jiří Svoboda, výstavba nové trati dostala pozitivní hodnocení ve vztahu k životnímu prostředí (EIA) a vše nyní závisí na investičních možnostech – v současných cenách jsou náklady na stavbu nové dvojkolejné tratě se dvěma tunely odhadovány na 45,5 miliardy korun, z nichž by ovšem 85 procent mohlo být uhrazeno z fondů EU. Nová trať přes tunely by umožnila rychlost vlaků až 200 km/h a příznivě by ovlivnila i zátěž nákladní dopravy. Ty by mohly jezdit spolu s vlaky osobními po „staré“ trati, zatímco nová trať by byla využívána především rychlíkovou dopravou.

Jiří Svoboda rovněž vysvětlil dotazy týkající se cyklostezky, která vede z Chocně přes Brandýs nad Orlicí do Ústí nad Orlicí podél řeky Tichá Orlice a je v současné době na mnoha místech poškozena stavebními stroji. Stezka bude podle jeho slov opravena, uvedena do původního stavu a bude dál sloužit cyklistům po ukončení rekonstrukce tratě v červnu 2023.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

Všimli jsme si

● **DOMINANTOU ŽST PRAHA-VRŠOVICE** je i přes její dokončenou modernizaci torzo stavědlové věže (někdejší stavědlo 3) v km 183,750 (na snímku ze dne 21. 1. 2021) vystavěné v roce 1948 jako náhrada za původní stavědlovou věž z roku 1884, která byla ke konci druhé světové války (v únoru roku 1945) zdemolovaná při tehdejším náletu na Prahu. Dopravní služba zde skončila v roce 1972 s aktivací reléového zabezpečovacího zařízení. Poté tu bylo stanoviště XVI. Podle katastru nemovitostí patří tento objekt Českým drahám a nyní je údajně určen k prodeji. Na stránkách ***www.koridory.cz*** se na toto téma nachází zajímavý článek. ***Tomáš Martínek***

● **KVŮLI NOVÉ ČTYŘKOLEJNÉ** přeložce Praha-Vršovice–Praha-Hostivař zprovozněné v roce 2021 v rámci přestavby pražského uzlu byl zrušen původní dvoukolejný úsek tratě 221 přes Prahu Strašnice, kde se nyní místy nachází zbytky nefunkční železniční infrastruktury. Například v oblasti Edenu zůstal zachovalý telegrafní sloup (snímek ze dne 24. 9. 2022). Tudíž zde dýchá nostalgie z doby před elektrifikací tratě Praha –Benešov, která tu byla provedena v 70. letech 20. století se stejnosměrným systémem 3 kV. Údajně zde má být zřízena tzv. Drážní promenáda.

Tomáš Martínek

● **SPRÁVA ŽELEZNIC** loni zahájila první etapu rekonstrukce železniční stanice Teplice v Čechách v hodnotě cca 236,1 miliónů Kč spočívající v kompletní obnově tamní památkové chráněné nádražní budovy v novorománském stylu z roku 1858 (jedná se o poslední z velkých památkově chráněných objektů, který dosud neprošel obnovou). Tyto stavební práce zahrnují opravu střech, krovů, celé fasády a v neposlední řadě též rekonstrukci zdejšího prvního nástupiště.

Tomáš Martínek

PŘEDSTAVUJEME ● OSOBNOSTI ● TVÁŘE OSŽ

Aleš Petr:

„Chci navázat na práci svého předchůdce Romana Svobody.“

Aleš Petr byl na prosincovém (2022) jednání Podnikového výboru OSŽ při Českých drahách představen jako nástupce svého kolegy Romana Svobody, který na členství ve výboru rezignoval od 1. ledna 2023. Členové výboru vyslovili se členstvím Aleše Petra v podnikovém výboru souhlas a tak se Aleš Petr stal od nového roku právoplatným členem PV OSŽ při ČD. ***„Jako kandidáta za RSM do podnikového výboru za končícího Romana Svobodu mě navrhnul tajemník PV při ČD, a. s., Antonín Leitgeb na pravidelném jednání Výboru RSM a členové tohoto výboru jeho návrh odhlasovali,“*** přibližuje Aleš Petr okolnosti, za kterých se dostal do vrcholného orgánu OSŽ při Českých drahách.

Při svém představení ostatním členům PV OSŽ při ČD Aleš Petr uvedl, že pracuje u ČD, a. s., od roku 2001, kdy nastoupil k tehdejší SDC Hradec Králové na stavební oddíl a od roku 2007 se stal zaměstnancem nově vzniklé RSM, kde nyní pracuje jako vedoucí provozu infrastruktury na Regionální správě majetku (RSM) Českých drah v Hradci Králové. Po celou dobu od nástupu až dosud je tedy jeho činností správa a údržba budov. Mezi jeho zájmy patří sport, především bowling a cykloturistika.

A jak si Aleš Petr představuje svoji práci ve výboru? ***„Chci navázat na práci svého předchůdce Romana Svobody, vysvětlovat a uvádět na pravou míru problematiku RSM v rámci firmy, protože mám pocit, že je rozšířen spíše negativní náhled na RSM. Avšak vzhledem k objemu zajišťovaných činností v souvislosti se správou, údržbou, opravami a investicemi na majetku ve správě má RSM nezastupitelnou funkci,“*** vysvětluje své představy. Jak pro ilustraci dále dodává, u Českých drah jsou celkem tři RSM - RSM Praha s 85 zaměstnanci, RSM Brno s 60 zaměstnanci a RSM Hradec Králové rovněž s počtem 60 zaměstnanců. Vzhledem k tomu, že RSM zajišťují správu svěřeného majetku pro celé území republiky, to určitě není velký počet zaměstnanců.

Miroslav Čáslavský

ZE SVĚTA

Stadler Rail získal v Kazachstánu miliardovou zakázku

(Bussnang) Východošvýcarský výrobce vlaků Stadler Rail obdržel velkou zakázku od Kazašských drah. Stadler má dodat a udržovat 537 lůžkových a lehátkových vozů.

Zakázka má hodnotu 2,3 miliardy eur. Rámcová smlouva zahrnuje kromě výroby vozidel také smlouvu o údržbě po dobu 20 let. Stadler také přebírá místní výrobní závod v Astaně s přibližně 100 zaměstnanci. K transferu technologií do kazašského hlavního města a školení místního personálu v dalších závodech Stadler by mělo docházet postupně.

Dále Stadler Rail nedávno informoval, že uzavřel svůj velký závod v Bělorusku v důsledku sankcí uvalených kvůli válce na Ukrajině. Výroba byla zcela přemístěna do jiných zemí, jako je například Polsko.

Podle komuniké je dodávka lůžkových a lehátkových vozů Kazašským železnicím plánována do roku 2030.

Z MoneyCab připravil sh

Německo sníží podporu železniční nákladní dopravy

Podle Železničních a dopravních odborů (EVG) zkrátila německá vládní koalice rozpočet určený na podporu železnice na rok 2023 s výhledem do roku 2026. Zásadně je postižena přeprava jednotlivých vozových zásilek, které dle EVG zajišťují 18 % nákladní přepravy v Německu. Objem peněz na jejich podporu klesl v roce 2022 na 40 mil. €, polovinu stavu roku 2021, a na stejné úrovni má zůstat i letos. Do roku 2026 má být tato podpora zcela odstraněna. Na podporu úhrady poplatků za použití dopravní cesty bylo dosud vynakládáno 350 mil. €, od roku 2024 se počítá pouze se 162 mil. € a v dalším roce má být podpora odstraněna. Tyto nepokryté náklady budou muset dopravci přenést na své zákazníky. Hrozí tak další přesun přeprav ze železnice na silnici.

Z Eisenbahn Revue přeložil Martin Hájek

PRÁVNÍ PORADNA

Povinnost zaměstnavatele nahradit zaměstnanci škodu na odložených věcech

Problematiku odložených věcí řeší zákoník práce v ustanoveních § 267 ZP a § 268 ZP.

Pro vznik uvedené povinnosti zaměstnavatele nahradit škodu je rozhodující skutečnost, že zaměstnavatel je povinen nahradit zaměstnanci škodu pouze na věcech, které zaměstnanec odložil při plnění pracovních úkolů, nebo v přímé souvislosti s ním na místě k tomu určeném nebo obvyklém a aby na těchto věcech vznikla škoda.

Tato povinnost zaměstnavatele se vztahuje nejen na zaměstnance, kteří jsou u zaměstnavatele v pracovním poměru, ale rovněž i na zaměstnance, kteří mají se zaměstnavatelem uzavřenou dohodu o pracích konaných mimo pracovní poměr.

Zaměstnavatel je povinen nahradit zaměstnanci škodu, i když z jeho strany byly dodrženy všechny povinnosti stanovené právními předpisy.

I když je zaměstnavatel pouze povinen zajistit bezpečnou úschovu svršků a osobních předmětů, které zaměstnanci obvykle nosí do zaměstnání (§ 226 ZP), vztahuje se odpovědnost na všechny věci, které zaměstnanec vnese do zaměstnání. Rozdělení věcí je významné jen z hlediska rozsahu náhrady škody:

▶ věci obvyklé nebo které převzal zaměstnavatel do úschovy (i co se do práce obvykle nenosí) – je povinen zaměstnavatel nahradit v **plné výši,**

▶ věci, co se obvykle do práce nenosí a které zaměstnavatel nepřevzal do úschovy – je povinen zaměstnavatel nahradit **jen do částky 10 000 Kč.**

Věci, které zaměstnanci obvykle nosí do práce, je třeba posuzovat z objektivního i subjektivního hlediska. Patří sem oblečení a obuv bez ohledu na jejich hodnotu a běžné osobní předměty (např. hodinky, prsteny, náhrdelníky, mobilní telefony, kabelky, tašky apod.). Obvyklé věci je nutné posuzovat i s ohledem na roční období a na potřebu odkládání těchto věcí v souvislosti s výkonem konkrétní pracovní činnosti.

Zaměstnavatel může v pracovním řádu nebo v jiném interním normativním aktu blíže upřesnit, kam mají zaměstnanci věci odkládat a jak je mají zabezpečit. Může zakázat vnášení určitých věcí na pracoviště. Pokud zaměstnavatel neupřesnil místo k odkládání věcí, jsou tato místa obvyklá (např. šatna, uzamykatelná skříň nebo zásuvka psacího stolu apod.) nebo na místě, kam se obvykle věci odkládají (věšák v zasedací místnosti). Zaměstnavatel není povinen nahradit škodu, pokud si zaměstnanci odkládají věci zcela libovolně. Z výše uvedeného vyplývá, že nelze například požadovat náhradu za hodinky zapomenuté na umývárně, nebo za sako, které si zaměstnanec odložil přes židli a nikoliv do skříně.

Zaměstnavatel se nemůže zprostit povinnosti nahradit škodu tím, že vyvěsí vedle věšáku oznámení, že „za odložené věci se neručí". Takové jednostranné prohlášení nemá právní důsledky a nezbavuje zaměstnavatele povinnosti nahradit případnou škodu, když by se odložená věc ztratila.

Ve výše uvedené povinnosti nahradit škodu musí být rovněž splněna **podmínka ohlášení výše škody zaměstnavateli**, tj. zpravila nadřízenému vedoucímu zaměstnanci, bez zbytečného odkladu, nejpozději však do **15 dnů** ode dne, kdy se zaměstnanec o škodě dozvěděl. Jde o promlčení. **Zaměstnavatel** ovšem **může promlčený dluh** dobrovolně **splnit.**

V rámci této lhůty má zaměstnanec povinnost uvědomit zaměstnavatele o odcizení, ztrátě nebo poškození věci bez zbytečného odkladu, avšak promlčení nastane teprve („nejpozději") uplynutím 15 dnů ode dne, kdy se zaměstnanec o vzniku škody dozvěděl.

Pro uplatnění nároku na náhradu škody začíná zaměstnanci běžet obecně promlčecí lhůta ode dne, kdy se zaměstnanec o škodě dozvěděl.

Mikuláš Hubicsák,
manager pro kolektivní vyjednávání
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí SPO OSŽ-Ústředí

DRÁŽNÍ ÚŘAD ZAHÁJIL SE SPOLEČNOSTÍ RETROLOK ŘÍZENÍ O ODEJMUTÍ AKREDITACE K POSKYTOVÁNÍ ŠKOLENÍ STROJVEDOUCÍCH

Drážní úřad zahájil se společností RETROLOK s.r.o. správní řízení ve věci odejmutí Osvědčení o akreditaci k poskytování školení strojvedoucích.

Drážní úřad tak učinil na základě závěrečné zprávy Drážní inspekce o výsledcích šetření mimořádné události v železniční stanici Prosenice s následným vykolejením vlaku, ke které došlo 13. 1. 2022. Z výsledků šetření vyplývá, že akreditovaná právnická osoba, společnost RETROLOK, která poskytla strojvedoucímu vlaku Nex 43404 školení k získání zvláštní odborné způsobilosti k řízení drážního vozidla, nesplnila svoji povinnost a neposkytla strojvedoucímu minimální stanovený rozsah praktické části školení.

Drážní úřad má za to, že společnost RETROLOK tak nesplňuje podmínky ustanovení § 46o, odst. 3, písm. d) zákona o dráhách pro Osvědčení o akreditaci.

Ing. Pavlína Straková,
tisková mluvčí Drážního úřadu

Vloni se nehodovost na dráhách vrátila na úroveň před covidem

Počet mimořádných událostí, usmrcených a zraněných osob se vrátil na hodnoty před začátkem pandemie covidu. V roce 2022 zemřelo na všech dráhách 249 osob, což odpovídá hodnotám z let 2019 a 2020. Více než čtyři pětiny usmrcených jsou však lidé, kteří v rozporu se zákonem vstoupili do kolejí, kde je usmrtil přijíždějící vlak.

Zatímco v letech 2020 a 2021 zaznamenala Drážní inspekce celkově nižší počty mimořádných událostí, v minulém roce se jejich počet přiblížil stavu v letech 2017 až 2019. V porovnání s rokem 2021 došlo k nárůstu počtu mimořádných událostí o více než 16 %. Současně s nárůstem počtu mimořádných událostí se zvýšil počet usmrcených osob o téměř 21 % a počet zraněných o necelá 4 %.

Nejvíce mimořádných událostí se odehrálo na dráhách tramvajových, trolejbusových, lanových a v metru, konkrétně 3 214, což je téměř o 20 % více než v roce předcházejícím. Na železnici (vyjma metra) vzrostl celkový počet mimořádných událostí v porovnání s rokem 2021 o 10 % a celkový počet usmrcených osob o 21 %. Počet zraněných při mimořádných událostech na železnici se naproti tomu o 4 případy (2 %) snížil.

Největší vliv na počty usmrcených osob ve statistických výstupech Drážní inspekce každoročně zaujímají střety vlaku s člověkem (chůze po trati, přecházení kolejí mimo přejezd), přičemž v roce 2022 byl počet střetů vlaku s osobou vyšší v porovnání s rokem 2021 o 26 %, což mělo vliv i na vyšší počet usmrcených při těchto nehodách, kterých evidujeme rovných 200, tedy o téměř 23 % více než v roce 2021.

K nárůstu počtu mimořádných událostí došlo i na železničních přejezdech, kde Drážní inspekce v roce 2022 evidovala celkem 166 střetnutí (o 6 více než v roce 2021). Ačkoliv nárůst počtu mimořádných událostí byl o necelá 4 %, tak celkový počet usmrcených při mimořádných událostech na železničních přejezdech vzrostl o téměř 28 % na 37. Ještě více se pak zvýšil počet zraněných, a to o téměř 32 %.

I v roce 2022 pokračoval nastolený trend zvyšujícího se počtu nedovolených jízd (tj. nedovolených jízd drážního vozidla za návěstidlo zakazující jízdu), nicméně v porovnání s předchozím rokem nebyly tyto mimořádné události s tak tragickými následky. Zatímco v roce 2021 zemřeli při těchto událostech 4 lidé a dalších 60 jich bylo zraněno, tak v roce 2022 zemřel jeden člověk (strojvedoucí) a 9 osob bylo zraněno. Z hlediska dlouhodobých rozborů okolností vzniku těchto mimořádných událostí Drážní inspekce zjistila, že za většinou mimořádných událostí, kdy dojde k projetí návěstidla zakazujícího jízdu, stojí pochybení nebo omyl strojvedoucího, jinými slovy nepozornost.

Drážní inspekce vždy na začátku každého měsíce aktualizuje zveřejněná statistická data za předchozí období. Tato data jsou veřejnosti přístupná a jejich použití není nijak omezeno v případě, pokud bude Drážní inspekce uvedena jako jejich zdroj. V rámci územního členění jsou data rozlišena na statistické výstupy dle jednotlivých krajů. Všechna tato data jsou dostupná na webu Drážní inspekce v sekci Mimořádné události → Statistiky mimořádných událostí ***(https://www.dicr.cz/mimoradne-udalosti/statistiky-mimoradnych-udalosti)***.

Více na webových stránkách Drážní inspekce ***https://www.dicr.cz/***.

Mgr. Martin Drápal,
Drážní inspekce

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Spravedlnost přišla za 1 271 dnů

U Krajského soudu v Plzni proběhlo ve středu 18. ledna 2023 jednání ve věci odvolání státního zástupce Okresního státního zastupitelství v Chebu proti rozsudku Okresního soudu v Chebu ze dne 25. srpna 2022, kterým byl již podruhé zproštěn obžaloby strojvedoucí ČD Cargo, a.s., kterého státní žalobce obžaloval pro přečin obecného ohrožení z nedbalosti, jehož se měl dopustit v neděli dne 28. července 2019 při vedení vlaku Pn 64520 v traťovém úseku Chodová Planá–Mariánské Lázně. Na provizorní přeložce trati došlo k vykolejení lokomotivy řady 363.5 a třinácti vagonů ložených mletým vápencem. Strojvedoucí byl ohrožen trestní sazbou dva až osm let odnětí svobody. O případu informoval i článek v čísle 18/2022 Obzoru Rozsudek v Chebu. Okresní soud konstatoval, že příčinou vážné nehody nebyla chyba strojvedoucího, ale systémové selhání provozovatele dráhy i dopravce. Krajský soud zamítl odvolání státního zástupce, neboť shledal, že není důvodné. Výrok o zproštění obžaloby je tak právoplatný.

Cesta ke spravedlnosti tak ode dne mimořádné události trvala tři a půl roku, přesně 1 271 dnů. K objektivnímu rozhodnutí soudů v Chebu i v Plzni přispěly svědecké výpovědi kolegů strojvedoucích z Českých drah i ČD Cargo a také neformální pomoc odborové organizace, jejíž je dnes již osvobozený strojvedoucí členem. Všem patří i na tomto místě vyslovení velkých díků.

Nyní je aktuální otázkou, co bude z celé kauzy vyvozeno ze strany Ministerstva dopravy ČR, Drážního úřadu jako bezpečnostního orgánu v drážní dopravě a také ze strany Správy železnic a dopravce ČD Cargo. Při předmětné vážné nehodě došlo naštěstí jen k hmotné škodě přesahující 20 milionů Kč. Při nepřijetí účinných opatření k zamezení opakování podobných nehod by totiž onen termín „naštěstí" nemusel být namístě přítomen.

Vladimír Selucký

PORADNA BOZP

Jedna vlaštovička jaro nedělá

…ale ten den, kdy přijdou první rozpisy termínů prověrek BOZP, je jasné, že jaro je, když ne za dveřmi, tak alespoň na posledním schůdku před nimi, a my, svazoví inspektoři, oživáme, balíme termosky, sušenky a reflexní vesty a chystáme se rozletět do krajů. Není to tak, že bychom byli jinak zalezlí ve svých kancelářích a nikam nejezdili, ale začíná sezóna námi oblíbených kontrolních akcí, na kterých konečně potkáme ve zvýšené míře jak zástupce drážních i nedrážních zaměstnavatelů, tak i zástupce vás, tedy základních organizací OSŽ. Na rozdíl od běžné činnosti ZO OSŽ v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci jsou každoroční prověrky BOZP akcí, na kterých by měla být účast zástupců ZO OSŽ a jejich inspektorů BOZP prakticky povinná – jako deklarace zájmu odborové organizace o bezpečnost a ochrany zdraví při práci svých členů a zviditelnění práce základní organizace OSŽ na pracovištích.

Co vlastně víme o prověrkách BOZP? Zákoník práce, tedy zákon č. 262/2006 Sb., je ve svém § 108 odst. 5 popisuje takto: Zaměstnavatel je povinen organizovat nejméně jednou v roce prověrky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na všech pracovištích a zařízeních zaměstnavatele v dohodě s odborovou organizací a zjištěné nedostatky odstraňovat. Tedy se jedná o jakousi legislativní pojistku kontrolní činnosti zaměstnavatele, která musí nejen minimálně jedenkrát ročně proběhnout, ale na jejíž organizaci se by měla ZO OSŽ v místě aktivně podílet. Samotný obsah této kontrolní činnosti stanovuje zaměstnavatel, předpokládá se však, že by se mělo jednat o celkové prověření stavu pracoviště, a to nejen podmínek jeho bezpečnosti (např. rizika práce, celkový stav pracoviště, technologické postupy, bezpečnostní listy, požární ochrana, bezpečnost strojů a technických zařízení), ale i ochrany zdraví, což jsou např. systémy vyhledávání zdravotních rizik a jejich prevence (kategorizace práce, pracovnělékařské prohlídky, OOPP, vydávání ochranných nápojů, mycích a čistících prostředků, mikroklimatické podmínky pracoviště apod.) a ergonomie pracoviště a pracovních činností. Toto lze usuzovat např. s přihlédnutím k § 107 zákoníku práce, který se v konkrétních otázkách BOZP odkazuje na zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, a lze se tedy důvodně domnívat, že k obsahu prověrky patří i zhodnocení pohybu a způsobu práce zaměstnanců, a dále ve smyslu tohoto zákona, jsou zde uvedené obecné požadavky doplněny konkrétními odkazy na požadavky právních předpisů (nařízení vlády). Donedávna zákon neřešil ani to, kdo představuje osobu s pravomocí kontroly oblasti BOZP na prověrkách a neúčast odborně způsobilých osob v oblasti BOZP (OZO BOZP) nebyla zákonem ošetřena. Dnes však platí, že členem prověrkové komise, popř. jediným pověřeným pracovníkem zaměstnavatele, je především OZO BOZP, a to podle § 9 odst. 4 písm. d) zákona č. 309/2006 Sb., kdy zaměstnavatel je povinen zajistit v případech uvedených v odstavci 3 písm. b) a c) účast odborně způsobilé fyzické osoby při pravidelném hodnocení stavu a úrovně bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (prověrkách BOZP) - pokud zaměstnává více než 25 zaměstnanců (do 25 zaměstnanců vč. může zajišťovat prevenci rizik zaměstnavatel sám).

Připomínám, že práce ZO OSŽ by měla spočívat nejen v účasti na této důležité akci, ale i v odborné přípravě na ni – je nezbytné mít přehled o odstraňování závad nebo závadách přetrvávajících z minulých let, soupis závad nových (předem připravený na základě předchozího průzkumu mezi zaměstnanci) a zástupce na kontrolovaném pracovišti schopného zdůvodnit a doložit oprávněnost požadavků odborů. Dobrým návodem k přípravě a pro vlastní práci ZO OSŽ v rámci prověrek BOZP může být leták Desatero k prověrkám BOZP a brožura BOZP, které najdete na stránkách OSŽ, a které pro OSŽ připravuje oddělení BOZP OSŽ Ú a jeho svazoví inspektoři bezpečnosti práce. Připomínám také to, abyste vždy trvali na zápisu vašich poznatků a vyhotovovali si vlastní poznámky a fotodokumentaci závad v místě pro případná budoucí jednání se zaměstnavatelem.

Jedna vlaštovička sice jaro nedělá, ale je symbolem domova, do něhož se rádi vracíme a v němž se cítíme spokojení a v bezpečí. Doufejme, že letos přilétnou i k nám a zůstanou…

Dana Žáková,
oddělení BOZP OSŽ Ú

Na směně průvodčích

Nejen o vánočních a jiných svátcích, ale v průběhu roku i několikrát (Dušičky, prázdniny), bývá abnormálně větší frekvence cestujících, to když se musí přemísťovat z místa na místo… a mezi ně patřím i já. Pokaždé si ale uvědomuji, jak nelehkou práci vykonávají také průvodčí. Co jedu vlakem, to je lituji, byť jsou všichni velmi příjemní s úsměvem na tváři… A povětšinou mladé a subtilní, ale i ženy v letech (samozřejmě i muži) musí na každé vlakové zastávce seskočit na nástupiště ať už prší, sněží, či praží slunko. Vyběhnou z tepla do zimy či mokra, dolů a zase nahoru. Jde vůbec spočítat, kolik „sestupů a výstupů" oběma směry ty vagónové schůdky za celou tu svoji směnu zvládnou? Že trpí záda, klouby a nejvíce pak kolena – je jasné!!! Kdyby ale seskakovaly a naskakovaly jen tak – polehku, jenže ony k tomu všemu určitě už nějakých 20 let tahají navíc ty těžké přenosné pokladny POP. Nezávidím!!! A …ano, dříve nosily brašny s celorepublikovým jízdním řádem, který nebyl o moc lehčí. Možná si říkáte, proč to vzpomínám? Cestou na Slovensko jsem si po tom povinném půstu všimla slovenských průvodčích, kteří mě „kasírovali" už daleko moderní „pokladničkou", lehkou, o velikosti o něco větší než mobil, mají ji prý asi 3 roky a údajně se jmenuje zebra (nebo jí tak jen říkají?). Viděla jsem ji poprvé, a tak se ptám, jestli i zaměstnavatelé ČD nepořídí svým podřízeným zaměstnancům takové (anebo ještě modernější) přenosné pokladny, aby jim jejich práci taky aspoň trochu ulehčili?.

Hana Dostálová

Správa železnic loni zmodernizovala nejvíce přejezdů v historii

Zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech je jednou z priorit Správy železnic. Uplynulý rok byl v tomto směru rekordní, díky dostatečnému objemu finančních prostředků se podařilo zrekonstruovat 233 úrovňových křížení. Původní plán přitom počítal s úpravou 150 přejezdů. Kromě modernizace a doplňování zabezpečovacího zařízení zajistilo vyšší bezpečnost dopravy také rušení přejezdů. K tomu došlo na více než stovce míst.

„Posilování bezpečnosti na přejezdech má pozitivní dopady jak na železniční, tak i silniční provoz. Jde o jednu z našich hlavních priorit, ve které nehodláme polevit ani v dalších letech. Výstražné kříže nahrazujeme světelným zabezpečovacím zařízením, instalujeme závory. Jen v loňském roce jsme do přejezdů a jejich bezpečnosti investovali 3,1 miliardy korun, vůbec nejvíc v historii,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Celkem se v roce 2022 podařilo zrekonstruovat 233 přejezdů, plány přitom počítaly s tím, že se za zmíněné období dočká úprav 150 úrovňových křížení. Správa železnic se zaměřila i na rušení vybraných přejezdů. Celkem se to loni povedlo na 102 místech. I to je rekordní číslo. Přejezdy se ruší nejen tam, kde trať kříží třeba lesní cesta, ale i v lokalitách s vysokou intenzitou dopravy. V takovém případě se nahrazují nadjezdem nebo podjezdem. Do roku 2030 se počítá s dalším snížením počtu přejezdů o přibližně 5 procent.

Ani v letošním roce Správa železnic nepoleví v dalším zvyšování zabezpečení železničních přejezdů. Úpravy provede na 130 místech, celkové náklady přesáhnou 1,8 miliardy korun. Co se týká budování mimoúrovňových křížení, ještě letos by měl začít vznikat nový nadjezd v Olomouci-Holici, který nahradí stávající přejezd na koridorové trati.

Přehled železničních přejezdů k 31. 12. 2022

Celkový počet přejezdů	7 646
Přejezdy vybavené zabezpečovacím zařízením	4 269
– z toho přejezdy vybavené závorami	1 772
Přejezdy zabezpečené výstražnými kříži	3 377

Ve Vrchlabí bylo zahájeno mistrovství USIC v běžeckém lyžování

V pořadí dvacáté mezinárodní mistrovství USIC železničářů v běžeckém lyžování bylo slavnostně zahájeno v pondělí 30. ledna 2023 v krkonošském běžeckém areálu Vejsplachy (TJ SVS Krkonoše Vrchlabí). Účastníky ze čtyř zemí (Bulharsko, Česko, Švýcarsko a Francie) přivítal ředitel závodu – 1. místopředseda OSŽ, Radek Nekola, generální sekretář USIC Miroslav Kaprálek a delegát USIC – někdejší prezident této organizace Dominique Paget. Zdravici účastníkům zaslali také zástupci zaměstnavatelů na železnici – České dráhy, ČD Cargo a Správa železnic, bez jejichž výrazné podpory si lze pořádání této a podobných akcí jen těžko představit.

„Velmi si vážíme skutečnosti, že nám bylo svěřeno uspořádání tak významné akce, o to více, že se po období covidových omezení sportovních a kulturních akcí může opět naplno rozběhnout společné setkávání železničářů členských zemí USIC,“ prohlásil Radek Nekola. Miroslav Kaprálek připomněl výrazné zlepšení počasí pro tento sport (sněžení), neboť ještě před týdnem se v areálu zelenala tráva. Dominique Paget popřál všem závodníkům úspěch a dobré sportovní zážitky.

Mistrovství USIC v běžeckém lyžování se koná po devítileté časové pauze, během níž se udály i jiné změny, které měly vliv na počet účastníků. Účast pouze čtyř zemí na tomto mistrovství vysvětlil Miroslav Kaprálek: ***„Tradiční účastníci – Norsko a Finsko – vystoupili z USIC z finančních důvodů, italské družstvo odřeklo z důvodu nemoci a Rusko a Bělorusko mají ze známých důvodů pozastavenou činnost v USICU.“***

Na jubilejním dvacátém ročníku bojovali naši závodníci o co nejlepší umístění. První den byl na pořadu závod na 15 km volnou technikou (šest 2,5 km okruhů), na další dny byly stanoveny závody volnou technikou a závody štafet. V programu byla i návštěva Liberce. Výsledky a umístění jednotlivých zemí bude zveřejněno po skončení závodů.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

Miřte na měsíc. I když jej minete, skončíte mezi hvězdami

Les Brown

Vybrala Bc. Blanka Lomnančiková

„HOSTIVAŘSKÝ KORIDOR“
jako základ pro budoucí pražský S-Bahn

V roce 2018 byla zahájena přestavba traťového úseku Praha-Vršovice–Praha-Hostivař v hodnotě zhruba 4,4 miliardy Kč, který se tak změnil k nepoznání.

Díky tomu zanikla původní dvojkolejná trať 221 přes zastávku Praha-Strašnice (ta je zrušena) a vznikla nová čtyřkolejná trať vedoucí přes bývalé seřaďovací nádraží Praha-Vršovice (Jednalo se o tzv. gravitační seřaďovací nádraží nacházející se na spádu 8 až 9 promile dlouhé přes 4 km, jehož provoz byl zahájen v roce 1919 a ukončen kolem roku 2000. Byl to významný pražský seřaďovací uzel) s nejvyšší povolenou rychlostí 120 km/h, místy 80 km/h a zabezpečovacím zařízením Station Swing, která je defacto základem pro plánovaný pražský S-Bahn. Provoz zde byl zahájen v roce 2021. Vznikly tu dvě nové vlakové zastávky Praha-Eden (ve stejnojmenné části Vršovic) a Praha-Zahradní Město (nesoucí název dle přilehlé městské čtvrti, vzhledem k těsné blízkosti zastávek pražské MHD tu zastavují i rychlíky linky R 17). Tyto terminály jsou specifické tím, že pro bezbariérový přístup jsou na přání Prahy použity výtahy, což je běžné například v Berlíně, či jiných německých městech. První záměry tohoto projektu (inspirace z berlínského S-Bahnu) vznikly v roce 2008, v roce 2012 vznikla projektová dokumentace, která byla v roce 2015 poupravena a doplněna o výstavbu čtvrtého nástupiště v žst. Praha-Vršovice, prodloužení nástupišť v žst. Praha-Eden, či jejich zastřešení v žst. Praha-Vršovice a Praha-Zahradní Město, přičemž poprvé na síti Správy železnic je zde použita vestavba rozhlasových reproduktorů do podhledů přístřešků. Zhotovitelem této investiční akce byly firmy Metrostav, Swietelsky a SMP. Silnoproudá a slaboproudá zařízení sem dodaly firmy Elektrizace železnic a AŽD Praha.

Kromě velkého významu pro příměstskou dopravu ve směru Benešov u Prahy je tato nová trať pojata též jako součást možného zaústění budoucí vysokorychlostní trati ze směru od Brna.

Tomáš Martínek

Optimalizovaný traťový úsek Praha-Vršovice–Praha-Hostivař slouží příměstské i dálkové dopravě. Každou hodinu tudy projede Jižní Expres a „zastávkový“ rychlík Vltava. Vlak IC 535 Jižní Expres relace Praha Holešovice–České Budějovice projíždí dne 15. 9. 2022 přes Prahu-Zahradní Město kolem bývalých čekacích kolejí pod zavěšeným lanovým mostem, který od roku 1997 převádí Jižní spojku dálničního typu přes železniční infrastrukturu v Praze 10

Sergejové na sletu

Snad žádná jiná řada lokomotiv u ČSD (ČD) neodvedla takový kus poctivé a těžké práce, jako stroje řady T 679.1 (dnes řada 871), které zná široká veřejnost pod přezdívkami „Sergej“ (Buben tajgy). Nakrátko tvořila tato řada také nejpočetnější hnací vozidla u ČSD. V roce 1979 činil celkový počet těchto strojů 599 kusů (přičemž řada 679.5 byla určena pro širokorozchodný provoz 1524 mm).

O víkendu 8. a 9. října loňského roku se proto sjelo několik těchto strojů do areálu ČD Železničního muzea v Lužné u Rakovníka na svůj „slet“ – „Setkání Sergejů“. Vedle těchto lokomotiv zde měli návštěvníci možnost prohlédnout si i další zástupce těžkých šestinápravových lokomotiv. Mašinky se v obou dnech rovněž představily při defilé na zdejší točně. Mimo „Sergejů“ se setkání zúčastnil rovněž slovenský „Pomeranč“ řady T 678.0012, výrobek ČKD, který v neděli přivezl z Prahy do Lužné také zvláštní vlak. Na návštěvu do areálu ŽM rovněž zavítala vzácná návštěva z Maďarska, „Nohabka“ M 61 019. MÁV objednaly kdysi 20 kusů těchto strojů, nežli bylo v rámci RVHP rozhodnuto ve prospěch strojů z provenience SSSR – právě řady T 679.1. Obdiv návštěvníků budila rovněž přes 20 metrů dlouhá lokomotiva Voiht Maxima 30CC o max. výkonu 2 750 kW, max. rychlosti 120 (160) km/hod. Stroj vyvine tažnou sílu 408 až 519 kN a jeho hmotnost činí 126 až 135 tun.

První stroje řady T 679.1 obdržely ČSD v roce 1966. První série nebyla vybavena účinnými tlumiči hluku a zvuk jejich motorů byl proto slyšet kilometry daleko, odtud také přezdívka „Buben tajgy“. Srdcem lokomotivy je pomaloběžný přeplňovaný vidlicový dvoudobý dvanáctiválec o výkonu 1470 (později 1435) kW. Trakční generátor má výkon 1270 kW, přenos výkonu elektrický ss. Z podstaty konstrukce dvoudobého motoru se jednalo o pořádné „jedlíky“. Uvádí se, že při maximálním výkonu činila spotřeba až 400 l paliva/hod., při volnoběhu 40 l/hod.. Maximální rychlost 100 km/hod., tažná síla 260 kN, hmotnost lokomotivy 116 tun. Sergeje bylo sporadicky možno vídat i v čele osobních vlaků, ale stroje nejsou vybaveny zařízením pro vytápění vlaků, proto v zimě musel být do soupravy zařazován vytápěcí vůz. Nešvarem všech šestinápravových lokomotiv je zvýšené opotřebování kolejnic v obloucích a obručí kol lokomotiv.

Setkání Sergejů doprovázelo po oba dva dny pěkné počasí, na zvláštní vlaky čekaly podél kolejí desítky železničních fotografů – „šotoušů“. Pokud se touto akcí vedení ČD Železničního muzea vrací ke kdysi velice oblíbeným akcím, setkávání lokomotiv rozličných řad, je to jedině dobře. Všem organizátorům patří proto i zpětně naše poděkování.

A. K. Kýzl

V sobotu 8. 10. 2022 jsme s fotografickou kamerou zachytili na Pražském Semmeringu v čele zvláštního vlaku Sergeje T 679.1600

Vzácný záběr slovenského „Pomeranče“ T 678.0012 zachytil fotografický objektiv v neděli 9. 10. 2022 na širé trati u Nového Strašecí.

Fronta návštěvníků, stojící v neděli 9. 10. 2022 od pokladen ŽM až k přejezdu svědčí o velkém zájmu veřejnosti o tuto akci

Vzácná návštěva z Maďarska „Nohabka“ M 61 019 se právě předvádí na točně v areálu železničního muzea

OBZOR
www.osz.org

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. Šéfredaktor Milan Sedlák (tel.: +420 602 749 620, e-mail: *misedlak@seznam.cz*), redakce Brno: Daniela Houdková (tel.: +420 776 325 731, email: *osz.obzor@email.cz*), redakce Olomouc: Miroslav Čáslavský (tel.: +420 737 275 086, e-mail: *miroslav.caslavsky@osz.org)*, inzerce a předplatné: Eliška Kopecká (tel.: +420 735 153 466, e-mail: *predplatne.obzor@osz.org*, *eliska.kopecka@osz.org*), expeduje Typa. *Webové stránky:* www.osz.*org*. Předseda redakční rady Mgr. Martin Malý, předseda OSŽ. Tisk: Tiskárna ČD Olomouc, Táborská 191/26, 779 00 Olomouc. Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s.p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj, 306/97-P ze dne 23. ledna 1997. Nevyžádané rukopisy se nevracejí. Uveřejněné příspěvky se nemusí shodovat s názorem vydavatele a redakce.
MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X