OBZOR

Ročník 34

č. 12

www.osz.org

19. června 2023 | ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉHO SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ | Cena 5 Kč

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ *Představenstvo OSŽ*

OSŽ vyčká na reakci vlády k protinávrhům, týkajících se benefitů

Představenstvo OSŽ se sešlo na svém jednání 6. června 2023 za řízení předsedy OSŽ Martina Malého. Po úvodní kontrole plnění úkolů z minulého jednání vystoupili jednotliví místopředsedové OSŽ s informacemi ze zásadních jednání, která v uplynulém období proběhla. Místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ při ČD Štěpán Lev informoval o jednání s ministrem dopravy na téma výběrových řízení MD a krajů, při nichž mají České dráhy nerovné podmínky. Při jednání s ministrem dopravy se diskutovalo také o vládním ozdravném balíčku a dopadech nejen na zaměstnance, ale i zaměstnavatele v oblasti benefitů a jejich danění. ***„Ministr dopravy na výhrady OSŽ reagoval zdrženlivě,“*** konstatoval Lev. Místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ Správy železnic Petr Štěpánek informoval o jednání odborových centrál u Správy železnic, které se týkalo mimo jiné navýšení FKSP na rekreaci, personálních změn u HZS a problematiky nedostatku lékařů na vykonávání PLS. Varoval také před možným snížením státních prostředků na údržbu železniční sítě v rámci vládního balíčku. První místopředseda OSŽ a předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola předestřel aktuální situaci u podniku ČD Cargo, kde se mimo jiné jedná o snížení poplatků za použití dopravní cesty u jednotlivých vozových zásilek. Místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru Renata Dousková kvitovala skutečnost, že v některých nedrážních podnicích (Elektrizace železnic, Dopravní podnik města Brna) dochází k navýšení mezd nad rámec kolektivní smlouvy. Představenstvo dále schválilo vyslání zástupce na jednání železniční sekce Evropské federace pracovníků v dopravě (ETF), týkajícího se změn v oblasti práce strojvedoucích. Projednalo a schválilo žádosti o právní pomoc a o dávky z Podpůrného fondu OSŽ, vzalo na vědomí zprávy z průběhu sportovních akcí v zahraničí a schválilo návrhy na pracovní cesty do zahraničí, včetně sportovních výprav na mistrovství USIC. Schválilo také návrh vzdělávacích aktivit na druhé pololetí roku 2023 a vzalo na vědomí zprávu o stavu členské základny OSŽ.

Závěrečná diskuse v bodě různé se týkala především postoje OSŽ k tzv. „ozdravnému balíčku“ vlády. Předseda OSŽ Martin Malý zopakoval usnesení Ústředí OSŽ, které se shodlo na tom, že některé body tohoto balíčku jsou pro OSŽ zásadně nepřijatelné, zejména pak ty, které se týkají zaměstnaneckých benefitů. ***„Čekáme na rekci vlády k našim protinávrhům, do té doby se nebudeme připojovat k protestním akcím,“*** shrnul Malý.

–RED–

(Podrobnosti na www.osz.org)

V úterý 6. června jednalo Představenstvo OSŽ *Foto: Miroslav Čáslavský*

Odbory proti vládnímu balíčku

Odborový svaz zdravotnictví a sociální péče ČR je ve stávkové pohotovosti proti návrhu Ministerstva financí na zrušení valorizace plateb za státní pojištěnce a snížení platů ve veřejných službách.

Zdravotnické odbory důrazně odmítají návrh ministerstva financí na snížení platových tarifů o 5 %! Zdravotnické odbory považují návrh ministerstva financí na snížení plateb do zdravotnictví a snížení platů ve veřejných službách za „mimořádně brutální podraz“. S touto myšlenkou se v pátek 4. června uskutečnila v Praze mimořádná tisková konference OS zdravotnictví a sociálních služeb ČR (OSZSP ČR) a Lékařského odborového klubu – Svazu českých lékařů (LOK-SČL).

Českomoravská konfederace odborových svazů (ČMKOS) zřídila celostátní stávkový výbor. Je připravena případně k celorepublikovému protestu proti vládnímu balíčku k ozdravení financí. Podle předsedy ČMKOS Josefa Středuly jde o konkrétní krok, který postupně může vést až ke generální stávce. Zároveň oznámil, že od 26. do 30. června pak jednotlivé odborové svazy a organizace mohou pořádat své protestní akce. Na těchto nových opatřeních ČMKOS se dohodl sněm této odborové centrály. Podle něho odbory rovněž požádají o svolání mimořádné tripartity. Odbory chtějí, aby se jednání konalo ještě do konce června. Od poloviny května jsou svazy ČMKOS ve stávkové pohotovosti.

www.odbory.info

Tomáš Thóth, generální ředitel společnosti ČD Cargo (na snímku druhý zprava), společně s ministrem dopravy – kmotrem lokomotivy – Martinem Kupkou pokřtili novou lokomotivu od společnosti Siemens – Vectron AC, která je určena především ve flotile ČD Cargo k provozu v Rakousku a Německu. *„Tahle krásná mašina je výsledkem našeho procesu obnovy a udržitelnosti vozidlového parku, který skýtá dnes přes sedm set lokomotiv a dvacet tisíc vozů a je nezbytná k tomu, abychom mohli dobývat trhy západní Evropy. Shodou okolností jsme tady v Ostravě v roce 2016 na tehdejší výstavě Rail Days křtili prvního Vectrona v modromodrém kabátku,“* ***uvedl křest lokomotivy Tomáš Thóth. Vpravo zástupce výrobce Roman Kokšal, jednatel společnosti Siemens Mobility*** ***Foto: Daniela Houdková***

Daniela Houdková **NA AKTUÁLNÍ TÉMA**

Ministr dopravy Martin Kupka :

„Tato unikátní akce je zajisté oslavou železnice. Letošní rok je rozhodně rekordní z hlediska investic na české železnici, které míří do klíčových dopravních akcí. Jsem přesvědčen, že česká železnice je v několika oblastech o krok napřed v porovnání s našimi sousedy…"

Rail Business Days 2023 – Mezinárodní železniční veletrh a konference

Ve dnech 5.–7. června proběhl mezinárodní železniční veletrh, tentokrát se přesunul z brněnského výstaviště do areálu Trojhalí Karolina v Ostravě. Součástí veletrhu byla i konference, kterou stejně jako celou třídenní akci zahájili ministr dopravy Martin Kupka, generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda a také náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje pro dopravu Radek Podstawka. Mezi hosty konference jsme potkali i generálního ředitele ČD Michala Krapince či Tomáše Thótha, generálního ředitele společnosti ČD Cargo, který společně s ministrem dopravy – kmotrem lokomotivy – pokřtili novou lokomotivu od společnosti Siemens – Vectron AC, která je určena především ve flotile ČD Cargo k provozu v Rakousku a Německu. ***„Tahle krásná mašina je výsledkem našeho procesu obnovy a udržitelnosti vozidlového parku, který skýtá dnes přes sedm set lokomotiv a dvacet tisíc vozů a je nezbytná k tomu, abychom mohli dobývat trhy západní Evropy. Shodou okolností jsme tady v Ostravě v roce 2016 na tehdejší výstavě Rail Days křtili prvního Vectrona v modromodrém kabátku,“*** uvedl křest lokomotivy Tomáš Thóth. V tuto chvíli má ČD Cargo podepsán kontrakt na odběr dalších deseti multisystémových Vectronů řady A54 společnosti Siemens, které jsou určeny do zemí Beneluxu. Ministr dopravy Martin Kupka ocenil společnost ČD Cargo za to, že byť je ve státních rukou, dokáže velmi dobře působit na světových trzích, a že dokáže českou vlajku vozit do dalších států jako úspěšný dopravce. ČD Cargo se také kromě předvedených lokomotiv zaměřilo na studenty škol, kteří se přišli na veletrh podívat. Ti si mohli na stánku vyzkoušet simulátor řízení lokomotivy, anebo se zajímavé informace o společnosti a stipendijním programu dozvědět přímo z úst personální ředitelky Anety Miklášové, nebo vedoucího oddělení personálního managamentu Josefa Kreischeho.

Na veletrhu měli také své expozice České dráhy rozdělené na ČD Restaurant se servisem JLV a ČD DPOV, dále Správa železnic s oddělením VRT či AŽD Praha. ■

Informace o společnosti ČD Cargo podávali (zleva) Petr Tobiáš, Aneta Miklášová a Josef Kreische

Jak vyjde OBZOR v létě

Vážení čtenáři,
ani o prázdninových měsících nebudete ochuzeni o svůj odborový časopis Obzor.

Další vydání (č. 13) vyjde 17. července a bude doplněno o čtyřstránkovou Letní přílohu.

Následovat bude Obzor č. 14 a 15. Tato vydání očekávejte 7. a 21. srpna.

–RED–

Mezinárodní železniční veletrh Rail Business Days 2023 zahájili ministr dopravy Martin Kupka, generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda a náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje pro dopravu Radek Podstawka ***Foto: Filip Houdek***

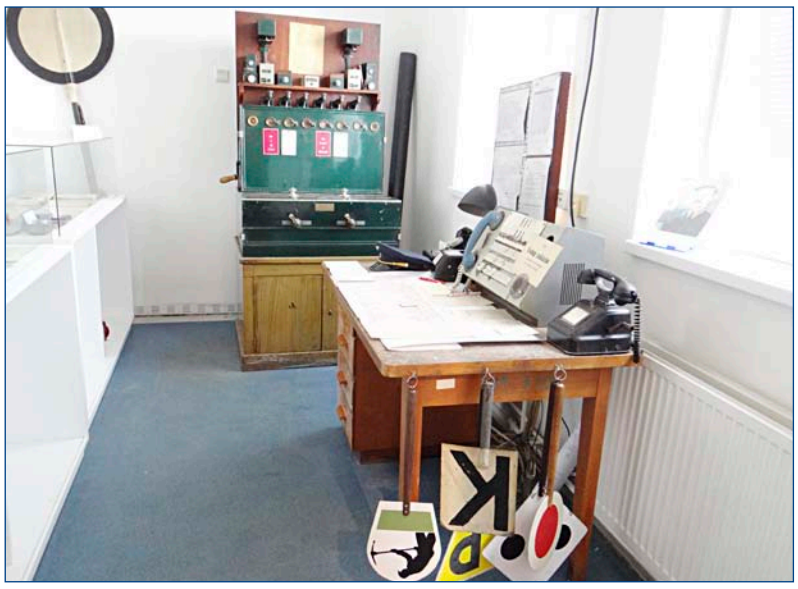
ETCS – výhradní provoz

ETCS – výhradní provoz to bylo téma semináře Odborné pobočky Sdělovací a zabezpečovací techniky České vědeckotechnické společnosti spojů (ČVTSS) na Novotného lávce v Praze dne 24. května 2023. O seminář byl velký zájem a sešlo se zde více než 120 odborníků, jak provozovatele dráhy, tak provozovatelů dopravy a odborných firem zajišťujících dodávky a servis Evropského vlakového zabezpečovače (ETCS). Přednášky byly velice zajímavé, zejména také díky tomu, že zde byly předneseny zkušenosti z naší první trati, kde je výhradní provoz ETCS na trati Olomouc –Uničov. Největším problémem se zatím ukazuje ztráta radiového spojení mezi vlakem a Radioblokovou centrálou (RBC). Z tohoto důvodu bylo nutné přesměrovat některé radiové antény. Mobilní části ETCS na lokomotivách jsou od různých výrobců různé a tím i zejména díky národním požadavkům na subsystémy brzdné křivky nejsou všude stejné. Představa některých úředníků MD a SŽ že od 1. 1. 2025 nebudou na trati již návěstidla a ve stanicích již budou jen návěstidla podle ETCS, byla hodnocena jako zcela neprofesionální. Důvod je zcela prostý – jednak by to představovalo změnu úpravu softwarů na dopravní cestě a opětné přezkoušení zařízení, což jsou nemalé finanční výdaje, ale hlavně, jak vyplynulo i z dotazů z pléna, ve věci rušení systému návěstidel je třeba vyhodnotit tento krok z pohledu funkčnosti, spolehlivosti a odolnosti naší železniční kritické infrastruktury. Válka na Ukrajině jasně ukazuje masové používání prostředků elektronického boje a rušení všech radiových prostředků a z tohoto pohledu by železnice neměla být odkázána jen a pouze na systém ETCS, který je právě na radiovém přenosu založen.

Dále je nutné, aby byly k dispozici trenažéry, do kterých je možné nahrát jednotlivé tratě. Také doposud nejsou v Depech kolejových vozidel (DKV) vybudovány testovací koleje, podobně jako byly u národního vlakového zabezpečovače zkušební smyčky VZ. Seminář zcela jasně ukázal, že problematika ETCS je velká a čeká nás ještě hodně práce. Při našich záměrech bychom měli být realističtí a nestavět „vzdušné zámky“ nebo dokonce ohrožovat funkčnost a spolehlivost naší železnice.

Pro velký zájem se bude seminář opakovat v září. ČVTSS dělá odborné semináře dvakrát ročně – jednou na jaře a pak na podzim a jsou rozděleny na sdělovací techniku a zabezpečovací techniku.

Ing. Josef Schrötter,
ČVTSS



Nahoře ukázka pracoviště bývalé dopravní kanceláře, dole Rudý prapor, dnes již patřící rovněž pouze k historickým relikviím železnice

Rychlíky mezi Prahou, Havlíčkovým Brodem a Jihlavou či Brnem bude provozovat RegioJet

Od prosince 2026 bude na rychlíkové lince R9 Praha–Havlíčkův Brod–Jihlava/Brno jezdit nový dopravce, RegioJet, vzešlý z nabídkového řízení Ministerstva dopravy. V něm předložil nejvýhodnější nabídku. Podepsaná smlouva o zajištění rychlíkové dopravy je uzavřena na 15 let, je k nahlédnutí v Registru smluv.

„Cestující se mohou těšit na nové vlaky a lepší dostupnost krajské Jihlavy, protože každých 120 minut pojede přímý vlak mezi Prahou, Havlíčkovým Brodem a Brnem i přímý vlak z Prahy přes Havlíčkův Brod do Jihlavy,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

Podmínkou pro provozování rychlíků novým dopravcem je nákup nových vlaků s vozidly, které mohou jezdit alespoň 200 km/h. Vlaky tedy budou moci později využívat i úseků vysokorychlostních tratí, například v části trasy mezi Prahou a Kolínem. Samozřejmostí je připojení k internetu a nebude chybět ani prodej občerstvení ve vlaku.

„Alespoň jedny dveře vlaku z každé strany musí být nízkopodlažní. Myslíme tak i na cestující se sníženou mobilitou a všechny ostatní, kteří využijí nástup či výstup bez schodů,“ představuje další přednosti nových vlaků ministr Kupka.

Smlouva je uzavřena na dobu 15 let, neboť vybraný dopravce nakoupí nové vlaky, které mají dlouhou odpisovou dobu. Navíc smlouva stanoví požadavek na převod vozidel na dalšího dopravce.

František Jemelka,
vedoucí tiskového oddělení a tiskový mluvčí MD ČR

NAVŠTÍVILI JSME

Výstava Opava železniční

V těsném sousedství nádražní budovy Opava východ stojí budova někdejší nádražní vodárny, která byla v roce 2016 s citem opravena a slouží nyní jako kulturně umělecký prostor KUPE. Vchodem do této budovy se dostaneme také k ojedinělé výstavě Opava železniční, kde se můžeme pokochat pohledem na nejrůznější železničářské potřeby, písemnosti, a dalších zajímavosti, které se dochovaly na starých nádražních půdách, či ve vlastnictví starých železničářů a sběratelů. Ve třech místnostech, které původně využívaly České dráhy (DKV Olomouc, PP Opava), návštěvník nalezne opravdové skvosty, které sice ještě před pár lety sloužily v běžném provozu, s nástupem moderní techniky se z nich však staly muzejní exponáty. Patří sem mimo jiné například návěstní lampy (včetně karbidové), ruční jízdní návěsti (dnes již prakticky téměř nepoužívané), staré koncovky, výměnové zámky a další „maličkosti“. K vidění je však i řídící přístroj ze sousední železniční stanice Opava západ, zásobník lepenkových jízdenek (ternion) a kompostér, kterým se jízdenky označovaly. Návštěvník si zde na maketě může dokonce vyzkoušet práci posunovače při svěšování vozů. Raritou je také Rudá vlajka Provozního oddílu Přerov, kterou získala ve své době železniční stanice Bruntál. K vidění je i tzv. návarek, který vznikl při jízdě zabrzděného vozu smykem, či vzácné pověření ze dne 1. května 1945, opravňující k řízení železniční stanice Opava východ, podepsané velitelem ruských vojsk. Rozmanitých exponátů je však daleko více a zaplesá nad nimi srdce každého pravověrného železničáře.

O vznik této expozice se zasloužili především bývalý přednosta stanice Opava východ Jiří Valeček a historik František Švábenický. ***„Bez finanční podpory celé řady subjektů, včetně Moravskoslezského kraje a města Opavy, jakož i četných přátel železnice, by však podobná výstava nemohla vůbec vzniknout,“*** poznamenává Jiří Valeček (na fotografii nahoře), jehož celý život je těsně spjat se železnicí. Jak dále dodává, muzeum lze navštívit spolu s přilehlou kavárnou KUPE každý den (s výjimkou pondělí) od 15 do 19 hodin.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

Všimli jsme si

● **JEŠTĚ PŘED PÁR LETY** byla trať z Prahy do Benešova docela normální. Přeměna na trať koridorovou však přinesla cestujícím nejen výhody. Jedna z nejkrásnějších tratí z Prahy byla obestavěna nejen v obcích, ale i v části malebného senohrabského lesa asi třímetrovou „berlínskou“ protihlukovou zdí, aby z oken po většinu cesty nebylo nic vidět. Také původní dřevěné normální lavičky z let padesátých byly na některých zastávkách nahrazeny kovovými „zrůdami“ bez opěradel, na kterých to studí i v červenci. Po dešti, kdy je okolo už všude sucho, tak na těchto pseudolavičkách, přestože mají otvory na odtékání vody, tak se tam dešťová voda stále drží. A tak se na nich nedá nejen sedět, ale ani odložit zavazadlo, což Správa železnic u cestujícího patrně nepředpokládá. Na zastávce Pyšely jsou modré berlínské zdi i na straně do pole a k silnici a ve stejné barvě ladící paskvily laviček vyrobených patrně velkým nešikou. Na snímku je trochu vidět stojící voda mezi otvory na sedáku, kdy okolo je už úplné sucho, viz foto. ***Petr Rádl***

NEHODY

● **DNE 5. 6. 2023 V 7:13 HODIN** se mezi zastávkou Dobrotice a stanicí Holešov střetl osobní vlak Os 3902 jedoucí z Rožnova pod Radhoštěm do Kojetína s nákladním automobilem. Nehoda se udála na železničním přejezdu P 7263 zabezpečeném pouze výstražnými kříži. V důsledku střetnutí osobní vlak vykolejil a nákladní automobil byl převrácen na bok. Při mimořádné události bylo zraněno 10 osob (9 lehce, 1 těžce) a celková škoda byla doposud odhadnuta na 2 500 000 (vlak – 2 mil., trať – 500 tis.).

Mgr. Martin Drápal
Foto: Drážní inspekce

ZE SVĚTA

V Bavorsku naklápěcí vlaky i po roce 2030

Bavorská železniční společnost (BEG) zveřejnila ve věstníku EU předběžnou informaci k soutěži na výkony „Neigetechnik (naklápěcí technika) Allgäu“ spolu s představou nasazovaných vozidel. Stejná vozidla by měla být pořízena také pro síť „Expressverkehr Nordostbayern“ (expresní doprava SV Bavorsko). Jde o provoz na tratích (včetně trati Marktredwitz – Cheb), kde jsou nyní nasazovány naftové naklápěcí jednotky ř. 612. Pro provoz po roce 2029 předpokládá BEG nasazení třídílných asi 70 m dlouhých „multimodálních hybridních“ vlaků s pohonem buď na baterie, vodík nebo elektřinu. Na baterie by vlaky jezdily v úsecích bez trakčního vedení, které by se však na tratích mělo postupně rozšiřovat. Vozidla budou muset být vybavena naklápěcí technikou pro dosažení vyšší rychlosti na obloukovitých tratích. Budou muset být způsobilá provozu nejen v Německu, ale i Česku. Podle bavorského ministerstva dopravy údajně takové vozidlo s pohonem na baterie bude vyvíjet výrobce Alstom.

*Ze **Schweizer Eisenbahn-Revue***
*přeložil **Martin Hájek***

Vlaky pro rychlost 600 km/h a vyšší

Čína chce vybudovat síť ultrarychlých vlaků MAGEV. Podařilo se odstranit překážku, která tomu bránila: na testovacím zařízení byla testována trasa, ve které nedocházelo k žádným ztrátám vedení pro elektromagnety.

V Německu si Deutsche Bahn (DB) dělá reklamu díky rekordním zpožděním a kompenzacím. Kdežto v Číně se snaží renomé železniční dopravy vylepšit. Kromě rychlého rozšiřování sítě vysokorychlostních vlaků (VRV), které pouze dále rozvíjejí konvenční železniční technologii, se v Číně pracuje na technologii magnetické levitace. Zajímavé jsou vlaky, které pracují s permanentními magnety a ty, které využívají pro své elektromagnety efekt supravodivosti.

Síť vysokorychlostních spojů mají doplnit trasy pro vlaky s magnetickou levitací (MAGEV). Nyní bylo dosaženo průlomu, protože spotřeba energie se dostala pod kontrolu. S takovými systémy je možné dosáhnout rychlostí přes 600 km/h v provozu a nejen při rekordních pokusech. Další je pak vývoj vlaků, které jezdí v nízkovakuových rourách a tím eliminují odpor vzduchu. Zde je možné dosáhnout rychlosti až přes 1000 km/h. Předpokladem ekonomického provozu je však dostat pod kontrolu příkon tras a magnetů.

Aby bylo možné provozovat linku dlouhou stovky kilometrů, bylo třeba najít materiál, který by umožnil supravodivost při vysokých teplotách v průmyslovém měřítku. Systém CRRC Changchun Railway Vehicles Co. je navržen pro rychlosti 600 km/h. Dle vyjádření CRRC, je vhodný pro scénáře aplikace vysokorychlostního, ultravysokorychlostního a nízkovakuového potrubí. Průlom vlastně není překvapivý. Stavba linky ještě nezačala, ale vlaky jsou již objednány.

Již v roce 2022 byl v Číně představen pomalý příměstský vlak využívající další skutečně revoluční technologii levitace. V tomto vlaku nejsou instalovány vůbec žádné elektromagnety, levituje na permanentních magnetech a ty při provozu nespotřebovávají žádnou elektřinu a trasa je mnohem jednodušší na instalaci. Problém byl doposud v tom, že permanentní magnety poměrně rychle ztrácejí svou magnetickou sílu. Je však pravděpodobné, že oba systémy jsou založeny na technologii založené na takzvaných vzácných zeminách, což by bylo obtížné zavést mimo Čínu. Průmyslová a nákladově efektivní supravodivost má obrovský potenciál v nastupující „elektrické době“, protože tímto způsobem by mohla být elektřina přepravována na velmi dlouhé vzdálenosti bez ztrát.

*Z **Stern** připravil **sh***

Cirkus na kolejích

Více jak 100 let používal známý cirkus Knie ze Švýcarska služeb železnice, když veškerý materiál, který používal na svých vystoupeních ve Švýcarsku, dopravoval se Švýcarskými spolkovými drahami (SBB-CFF-FSF). V lednu 2023 tato spolupráce skončila a cirkus se rozhodl vše dopravovat po silnici. SBB sdělily důvod, proč k ukončení spolupráce došlo. Jednak je to nutnost pořízení nových železničních vozů pro dopravu a jednak i nové nároky cirkusu Knie na vlastní dopravu železnicí.

Pozn. zpracovatele: *Kdy se takové přepravy naposledy uskutečnily na české železnici?*

*Z **LOK Magazin** připravil **sh***

POSKYTOVÁNÍ PRÁVNÍ POMOCI V RÁMCI OSŽ V ROCE 2022

(Dokončení z minulého čísla)

Tímto následně dochází k neřešitelným závěrům z hlediska pracovněprávního poradenství. Zaměstnanci, členové OSŽ by si měli uvědomit, že podpis jakékoliv písemnosti, zvláště pak dohody (zejména skončení pracovního poměru dohodou, změny pracovní smlouvy, protokolu o projednání náhrady škody podle ustanovení § 263 ZP, uznání závazku k náhradě škody a dohody o způsobu náhrady škody, dohody o odškodnění pracovního úrazu apod.) může mít do budoucnosti pro členy OSŽ negativní důsledky. Tyto důsledky jsou mnohdy nevratné, nelze je vůbec změnit anebo je lze změnit pouze velice obtížně a zcela výjimečně.

V této oblasti v roce 2022 pokračuje trend z roku 2020, kdy členové OSŽ požadují právní poradenství v situaci, kdy tyto dokumenty podepsali. Argumentujíc tím, že sice dokument podepsali, ale jejich svobodná vůle a záměr byl jiný a že vlastní podpis můžou bez problému anulovat.

V hodnoceném období byl zachován trend z předcházejícího období, kdy zaměstnanci – členové OSŽ při řešení své pracovní situace (např. psychicky, fyzicky unaveni, zdravotní problémy, negativní pracovní podmínky apod.) sami, tzv. z vlastní iniciativy, dávají zaměstnavateli výpověď (zaměstnanci mají odpracováno i více jak 15 let). K tomuto nevhodnému postupu zaměstnanci přistupují zpravidla na doporučení vedoucích zaměstnanců zaměstnavatele (zejména zaměstnanců středního managementu).

Na tyto skutečnosti SPO OSŽ-Ústředí opakovaně upozorňovalo na webových stránkách a v čtrnáctideníku Obzor č. 1/2022, č. 3/2022 a č. 9/2022 ze dne 10. 1. 2022, resp. 7. 2. 2022 a 2. 5. 2022 – „Upozornění – doporučení! Účastníci mimořádných událostí mohou využít svého práva nevypovídat"; „Důležité upozornění! Dohoda o rozvázání pracovního poměru"; „Nepodepisování závazků o náhradě škody v době šetření Policií ČR (jeho neukončení) – doporučení".

Dalším pokračujícím trendem dále zůstává, že při posouzení nároků členů OSŽ v pracovněprávní oblasti, odborné oddělení konstatuje porušení předpisů ze strany zaměstnavatele, ale **členové OSŽ** v obavách z možné ztráty zaměstnání nebo z možné diskriminace ze strany zaměstnavatele (přímá nebo nepřímá), **nechtějí a nepožadují řešit pracovněprávní spor**. Uplatnění svých nároků a zájmů členové OSŽ se nedožadují, ať již formou podnětu, požadavku, stížnosti, respektive soudní cestou.

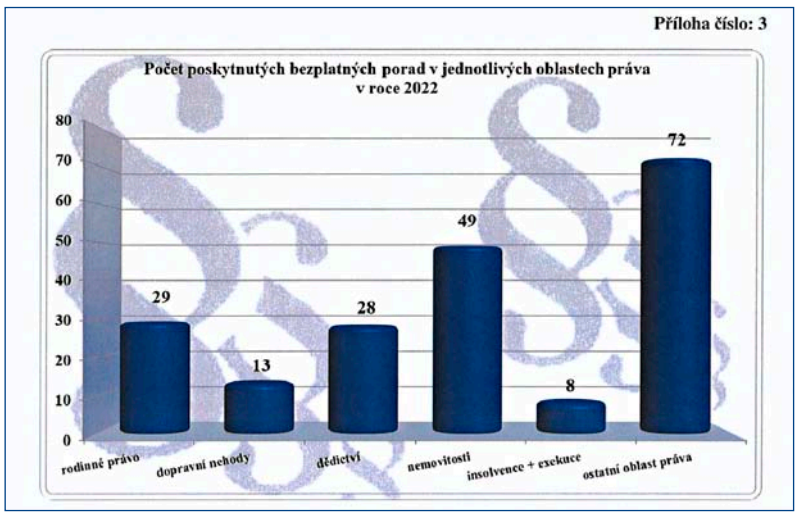
Právní poradenství bezplatnou formou, je službou, kterou členové OSŽ velmi intenzivně využívají.

Z ekonomických a sociálních důvodů to je a bude často jediná možnost, kterou se může člen OSŽ domáhat svých právních nároků, chráněných a oprávněných zájmů.

Přes výše uvedené skutečnosti lze konstatovat, že v roce 2022 byly všechny žádosti o právní poradenství, jak členů OSŽ tak i funkcionářů OSŽ, kvalifikovaně a bez prodlení průběžně vyřizovány.

Právní poradenství/právní pomoc členům OSŽ v občanském (soukromém) životě

V období od 1. 1. 2022 do 31. 12. 2022 byla, na základě žádostí členů OSŽ o právní poradenství/právní pomoc členům OSŽ v občanském (soukromém) životě (dále rovněž „PP občan"), zprostředkována SPO OSŽ-Ústředím právní poradenství v PP občan 199 (sto devadesáti devíti) členům OSŽ. Počet poskytnutých právních poradenství v PP občan v roce 2022 vychází v průměru na 16,6 členů OSŽ za měsíc.



Z uvedeného počtu prvotního bezplatného poskytnutí právního poradenství bylo uskutečněno (níže seřazeno dle četnosti v jednotlivých oblastech; ***blíže viz příloha číslo 3***).

1.) **72 porad** – ostatní oblast práva;

2.) **49 porad** – oblast vlastnického práva k nemovitostem a k movitým věcem;

3.) **29 porad** – oblast rodinného práva;

4.) **28 porad** – oblast dědictví;

5.) **13 porad** – oblast dopravních (silničních) nehod;

6.) **8 porad** – obl. insolvence + exekuce.

Poskytování PP občan je založeno na jednoduchosti postupu od podání žádosti členem OSŽ až k jeho konečné realizaci (mj. zřízeno speciální mobilní telefonní číslo). U postupu jde o jeho minimální časovou prodlevu a minimální administrativní náročnost. Po obdržení žádosti o poskytnutí PP občan na SPO OSŽ-Ústředí je tato žádost ještě tento pracovní den (nejpozději následující pracovní den) přeposlána vybrané advokátní kanceláři (dále rovněž „AK"). Následně buď AK nebo SPO OSŽ-Ústředí kontaktuje žadatele.

Ve zcela výjimečných případech při poskytování právních služeb PP občan nastala situace, kdy žadatel, člen OSŽ postupoval mimo tento systém:

— neměl žádost a navštívil AK;
— neměl žádost a navštívil jinou AK než tu, se kterou má OSŽ uzavřenou smlouvu o poskytování právních služeb PP občan;
— měl žádost a požadoval jím vybranou AK, jinou než tu, se kterou má OSŽ uzavřenou smlouvu o poskytování právních služeb PP občan;
— měl žádost a navštívil AK (bez informování SPO OSŽ-Ústředí a jejím propojení na AK).

SPO OSŽ-Ústředí rovněž i v těchto případech zabezpečilo v součinnosti s členem OSŽ, ZV ZO OSŽ a AK poskytnutí právní služby v souladu se zavedeným systémem.

Na linku PP občan volali v některých případech žadatelé, členové OSŽ a žádali poradenství v pracovněprávní problematice. SPO OSŽ-Ústředí poskytlo 3 členům OSŽ pracovněprávní poradenství (v průměru 0,25 žádosti na měsíc).

V případě zjištění, že se nejedná o komplikované poradenství (např. v oblastech rodinného práva, vlastnického práva k nemovitostem a k movitým věcem apod.) poskytlo členům OSŽ poradenství SPO OSŽ-Ústředí. Pokud se jednalo o problematiku nemovitých věcí, které vlastní ZO OSŽ, související s katastrem nemovitostí, poskytlo SPO OSŽ-Ústředí metodickou pomoc, poradenství a v součinnosti s předsedou ZO OSŽ danou věc vyřešilo.

PP občan jako další benefit pro členy OSŽ se dostává do širokého povědomí členské základny. Ze strany žadatelů, členů OSŽ je poskytování právních služeb v PP občan žádané a hodnoceno velice pozitivně.

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

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

V přímém to neplatí?

Uznávání tarifu OneTicket bylo možné zavést ve všech závazkových vlacích naráz. V jediný den, přesnou minutu a sekundu. Vnitrostátního cestujícího můžeme také shodou okolností zobecnit pojmem volič. Proč toto nelze udělat i s mezinárodními jízdenkami? Patová situace nejen trvá, ale s příchodem Regiojetu na linku přes mezinárodně žádanou Kutnou Horu se může kategoricky prohloubit. Dosud jsem nenašel zveřejněné detaily ohledně spolupráce v mezinárodních tarifech, ale jsem skeptický. Soukromí dopravci neuznávají žádné mezinárodní tarify ani Eurail pass nebo Interrail pass, popřípadě je uznají pasivně na pár vyčleněných místech (ostatní slyší "pro vás vyprodáno") a nejsou schopni je ani vydat. Přitom právě oni obsluhují zejména zahraničními turisty vyhledávané destinace.

Nejprve spojení Karlovy Vary–Mariánské Lázně, potom mezinárodní tratě z Karlových Varů, Liberce, Trutnova, Sokolova, Chomutova, které vyšperkovala nemožnost koupit jeden jakýkoliv tarif na trasu Praha–Wroclaw v době, která byla kdysi uvažována jako doba vozby přímých rychlíků tamtéž. Přímo kritickou ranou bylo odstřihnutí mezinárodních tarifů od Českého Krumlova, který patří mezi vůbec nejvíce žádané cíle zahraničních turistů v ČR po železnici. Držitelé jízdenky Eurail a Interrail šetří z Prahy do Karlštejna políčka platnosti použitím tarifu PID, cestu do Karlových Varů si kvůli jízdní době rozmyslí, a jako ideální jim přijde právě Český Krumlov. Po zjištění stavu obvykle končí změnou cíle na Kutnou Horu. Nejúčinnější způsob, jak vytěsnit zahraniční zájemce o českou železnici je tedy zarazit volné cestování ještě tímto směrem. Ledaže by to bylo smluvně ošetřeno...

Koupit si lístek z ČR do ciziny na dopravce, o kterém cestující ještě neslyšel, je běžné. Opačně to nejde. Proč není vůle? Hrozí, že soukromníci začnou křičet, že je to stojí software a lidskou sílu, a že stát mění podmínky za chodu? Že by kvůli tomu museli nabrat zaměstnance a ztratil by se jeden z umělých způsobů jak "být pro objednatele levnější"? Jedině nerad bych to zobecnil tím, že by to ocenili jen ti, kteří nejsou zdejšími voliči…

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

Malá Hraštice bude zlikvidována

Proslýchá se, že Správa železnic má v úmyslu (pokud se tak už nestalo) vytrhat jedinou křižovací kolej v žst. Malá Hraštice na trati Praha–Dobříš. V žst. Malá Hraštice je sice zavedena trvalá výluka dopravní služby, ale stanice je obsazována při mimořádných případech, kdy při jízdách soukromých subjektů i dopravce ČD je stanice z důvodu kapacity dráhy obsazována. Jejím vytržením dojde k bezprecedentnímu rozrušení kapacity dráhy, že mezistaniční úsek bude trvale dlouhý 14 km. Navíc má prý dojít i ke zrušení dopravní služby v Mníšku pod Brdy, který snad bude zapojen do DOZ. Po očekávaném pádu současného dráze nepřátelského vedení Středočeského kraje se očekává další rozvoj tratě na Dobříš. Hovoří se i o vlakotramvaji, ta však potřebuje hlavně výhybny! Trhat dopravní koleje v době Green Dealu, a přitom na jiných místech SŽ počítá s megalomanskými projekty s podporou EU, je krátkozraká a neurvalá politika vůči venkovským lidem v regionech. Stát nedělají pouze lidé s platy 100 tisíc plus! Stát jsou všichni lidé, staří i mladí, chudáci i nadnárodní korporace! Ale i železničáři! O těch nemluví nikdo, ani nový prezident, generál.

Martin Kubík

Kolem Bubenského hřbitova

Vlak Českých drah vedený motorem 854 032-0 ještě jede kolem Bubensko-holešovického hřbitova směrem do žst. Praha-Bubny, foto bylo pořízeno 11. 3. v 15:46 hod., další dny bude již vše úplně jinak. Vpravo jeden z železničářských hrobů na zdejším hřbitově

Kolem Bubenského hřbitova jezdily 11. března 2023 naposledy vlaky po původní Buštěhradské dráze. Proto jsem pořídil fotografii symbolicky ze hřbitova jako pohřeb staré tratě. Vlaky zde jezdily v původní stopě od 4. listopadu 1863, tedy skoro přesně 160 let. Bubensko-holešovický hřbitov byl založen až v roce 1872, což se shoduje i s prudkou výstavbou původně později spojených obcí Holešovice-Bubny. V roce 1884 byly Holešovice-Bubny jako první připojeny ku Praze. Na hřbitově Bubny-Holešovice se nachází řada železničářských hrobů, na hrobech možno číst – strojvedoucí ČSD, vrchní oficiál a podobně. Pád nádraží Praha-Bubny byl postupný – zrušení vlečky Ústředních jatek, zrušení desinfekční stanice, zrušení původní vlečky do přístavu Holešovice a nakonec zrušení železničních dílen z roku 1872 v roce 2015 a jejich bezprecentní zboření. V roce 2004 byly dílny a další objekty bývalých výtopen zapsány jako kulturní památky. Hned v roce 2006 byla památková ochrana za podivných okolností sejmuta a ČD rozprodalo pozemky developerům. Dlouhá léta se kolébali železniční příznivci nadějí, že ve výtopnách a dílnách bude muzeum a koncertní sály. Vše až na malou vodárnu je pryč. Dráha nemá kde odstavovat vozy, ale nikoho to evidentně nezajímá. Oblast sleduji od dětských let od roku 1973, kdy jsem chodil pozorovat desítky parních mašin kolem výtopen. Do Bubnů jsem chodil také na praxi vozového disponenta v roce 1981. Poslední parní mašiny tam dodýmaly v roce 1977-78. Je zajímavé, že všude vítězí developer a dráha vyklízí ochotně koleje a posílá je do šrotu. To samé na Smíchově. To samé se stalo v roce 2015 na Žižkově, nové kontejnerové překladiště? Ale jděte, to nikdo už nechce!

Martin Kubík

Snímky (dole) patří k článku M. Kubíka o likvidaci stanice Malá Hraštice, resp. její degradace na zastávku bez kolejového rozvětvení. Přitom v úseku Mníšek pod Brdy–Dobříš to byla jediná možnost pro křižování vlaků. Např. vlak 19061 má v Mníšku pod Brdy již několik let půlhodinový pobyt jen kvůli neobsazení Malé Hraštice. V plánu bylo dálkové ovládání této stanice, místo toho provedla SŽ vytržení odbočné koleje!

Nová zneplatněná návěstidla byla instalována v roce 2016, budou snad alespoň využita pro automatické hradlo?

Ještě 10. 12. 2022 byla Malá Hraštice obsazena výpravčím (dodána z Dobříše) pro křižování vlaku KŽC! Možná naposled. Hlavně, že ještě v roce 2017 byla do Hraštice instalována nová světelná návěstidla! Investice SŽ zmařena?

Štěpán Hálek

PORADNA BOZP

NESEME VÁM NOVINY

Zajímá vás, jestli jste ohroženým druhem nebo které dny na vás v práci číhá nebezpečí? V kolik hodin se vám pravděpodobněji stane pracovní úraz nebo kterému pracovnímu odvětví se raději vyhnout? Potom je Informace o vývoji pracovní úrazovosti v roce 2022, kterou tradičně pro OSŽ Ú zpracovává oddělení BOZP pro vás to pravé a rozhodně si ji musíte přečíst! A kde ji najdete? Samozřejmě již tradičně na webu OSŽ a v aplikaci MOJE OSŽ, a to v přihrádce BOZP – ke stažení (***https://www.osz.org/index.php/ke-stazeni***).

Tento zmiňovaný dokument obsahuje poměrně vypovídající rozbor pracovní úrazovosti napříč mezi zaměstnavateli, a hlavně i hledání podstaty toho, proč k pracovním úrazům vlastně dochází. A také kritiku do vlastních řad. Ta se zrovna moc dobře nečte, vím, ale bez ní bychom nevěděli, co se dá na práci ZO OSŽ zlepšovat. Stále ještě zjišťujeme, že se zaměstnavateli toleruje neplnění povinnosti oznámení pracovního úrazu odborům, že někde chybí potřebné znalosti o způsobu šetření a odškodňování a spoléhá se na správný postup zaměstnavatele v mezích zákona. Na druhé straně, za poslední roky se naše pracoviště v mnohém vylepšila, převážná část pracovních úrazů se stává kvůli chybám jednotlivých zaměstnanců, a ne kvůli systémovým selháním. Dobře víme, že úrazy ze světa nikdy zcela nezmizí a my, jako oddělení BOZP OSŽ Ú, si vážíme toho, že pokud narazíte na problémy v souvislosti s pracovními úrazy a bezpečností práce, obracíte se na nás a využíváte naše znalosti a praxi v oboru BOZP ve prospěch svých členů. Děkujeme!

PS. *Přece jen vám prozradím, že nejkritičtější den, pokud jde o pracovní úrazy je pondělí, vždy mezi desátou a jedenáctou hodinou dopolední. V ohrožení je muž ve věku 21–30 a 41–55 let. Nejčastější příčinou selhání u kategorie 21–30 let je nedostatek zkušeností a nedostatečná pozornost při práci, v případě kategorie 41–55 let se jedná o podceňování existujících rizik a o nedodržování pravidel BOZP.*

Dana Žáková *– oddělení BOZP OSŽ*

Bowlingový turnaj – MČR

Ve dnech 17.–18. května 2023 se konalo v Třemošné u Plzně MČR v bowlingu. V krásném bowlingovém centru probíhal mimořádně vyrovnaný turnaj. První den proběhla kvalifikace a do finále druhého dne postoupily 2/3 hráčů. Při fandění přišel k duhu po oba dny i pořádný oběd. Večer, který začal nepovedenou večeří, si mnozí vylepšili náladu při následném tanci. Ve finále se dařilo nejvíce vítězům. V mužích byl první Radek Panský z OŘ Ústí n. L., druhý byl Josef Kefurt, důchodce ČD z Českých Budějovic a třetí Stanislav Peřina z OŘ Ostrava. U žen vyhrála suverénní Jaroslava Lhotáková, důchodkyně SŽ, druhá skončila Libuše Hrušková a třetí Lída Burianová, obě z OŘ Plzeň.

Do Berlína na mezinárodní USIC, který se koná ve dnech 19.–23. července 2023 jsou nominováni pánové Panský, Kefurt, Peřina a Hnilica a z žen Lhotáková s Hruškovou.

Techn. nám. OŘ Plzeň Ing. Týr poděkoval hráčům za účast a zároveň předal poháry a dárkové koše vítězům.

„Chtěl bych poděkovat všem účastníkům za hladký průběh turnaje. Také organizátorům z řad OSŽ v seniorském věku a zejména hlavnímu rozhodčímu panu Davidu Holému, který díky povinnostem nepostoupil ani do finále."

Za org. pracovníky
Václav Kesl

OHLAS NA PŘÍSPĚVEK

Ukončete nástup a výstup – Obzor č.10/2023

Správně technologicky „výstup a nástup" …Aniž bych jakkoli znevažoval názor autora – na popsanou situaci – „nikdo nepíská, nikdo vlak nevypravuje – na návěstidle je zelená a tak se jede", tento systém (ne)výpravy vlaků ve stanicích a zastávkách funguje nejméně čtvrtstoletí v zemi nejen železniční dopravě zaslíbené – Švýcarsku, ale i u našich sousedů – v Německu či Rakousku.

Zatímco na podzim 1990 při první návštěvě „SBBska" jsem sice zíral na provoz – odporující tehdejšímu tuzemskému předpisu ČSD D2 (vlastně se nic nezměnilo) – jako „Alenka v říši divů", na každém osobním vlaku byl však další zaměstnanec dopravce, sic jízdenky nekontrolující nebo jen náhodně. Nic v podobě „přistoupili prosím". Taky šokující…

Během následujících let zmizel i „další zaměstnanec dopravce", na vlaku je jen strojvedoucí. Tuzemskou terminologií 0/0-S. A nejde jen o elektrické jednotky. Stařičká švýcarská „bobinka", deset vozů typu „Schlieren" (modernizovaný velkoprostor) s centrálním uzavíráním a blokováním dveří. Jen 0/0-S, i když je zastávka v oblouku – strojvedoucí vidí dozadu prostřednictvím velkého zrcadla. Na letišti v Klotenu (nejen tam) je nástupiště v oblouku opatřeno kamerami a obrazovkou … Nikdo nepíská, nikdo vlak nevypravuje … vlak dodržuje předepsaný pobyt (zpravidla minuta, i při zpoždění), sic výstup/nástup ukončen nebo není žádný. Na regionálních vlacích štiplístci nejsou … výjimku představují vlaky (možná už také náleží minulý čas – přes tři roky jsem tam nebyl) vlaky BLS na trati přes Lötschberg.

A podobně se změnil během tří desetiletí doprovod regionálních vlaků v Rakousku/Německu, a to bez ohledu na dopravce. Mnohdy je štiplístkovský personál jen na trati, kde se dopravci nevyplatí instalovat jízdenkové automaty nebo ve vozidle není automat.

Holandsko i přes neobvykle velkou elektronizaci odbavování cestujících před čtyřmi lety „ještě" personál v regionálních vlacích – bez ohledu na dopravce – až na výjimky mělo…

Na návěstidle je zelená, tak se jede – nikdo nepíská, nikdo nedává souhlas k odjezdu … výpravčí ve stanici není, doprava se řídí dálkově, někde grafikonově naprogramovaným PC, lidská ruka obsluhuje klávesnici/myš jen v případě mimořádností…

A k popsané situaci s babičkou a vnoučaty. Není skutečnou příčinou „práce kvapná, málo platná" s předpokládaným půlminutovým nebo ještě kratším pobytem? Strojvedoucí sleduje soupravu v úzkém zpětném zrcátku, namísto toho, aby se vyklonil z okna, jako v dobách výpravky nebo návěstní trubky, kdy zpětná zrcátka na lokomotivě nebyla.

K podobné situaci došlo před několika lety na zastávce Zlín-Prštné i když na vlaku byl „pospíchavší zaměstnanec dopravce" dávající „souhlas" přes zpětné zrcátko MJ 814. Událost zaznamenal městský kamerový systém a ukázala jej televize.

Pokrok nelze zastavit, leč slova jednoho z množiny mých o generaci starších bývalých nadřízených by měla platit: ***„Mládenci, nic není tak důležitého, aby TO nemohlo počkat".*** Tím spíše odjezd vlaku za stanice/zastávky o půlminutu později.

Miroslav Zikmund

Část cykloturistů v obci Tršice, středisku moravského chmelařství

Modrý vandr se vydařil

V sobotu 3. června se uskutečnila turistická akce Modrý vandr, pořádaná ZO OSŽ žst. Olomouc hl. n. a ZO OSŽ SDC Olomouc s podporou zaměstnavatelů. Tři pěší pochody (12–22 km) byly doplněny jednou cyklotrasou, která „vandrovníky" zavedla do pozoruhodných míst Oderských vrchů a chmelařské části Hané. Na startu zmíněné cyklotrasy (53 km) stanulo 27 cyklistů, kteří po cyklostezkách na Olomoucku a Přerovsku dorazili z olomouckého hlavního nádraží do cíle v Brodku u Přerova. Navzdory poměrně silnému protivětru na části trasy byl výlet okouzlující klidem, nádhernou přírodou a bezvadným zázemím v cíli pochodu. Také všichni účastníci pěších tras si pochvalovali skvěle připravené trasy a oceňovali pohodu, s níž se všichni v cíli Modrého vandru setkali. Celkem se Modrého vandru za krásného počasí zúčastnilo přes sto železničářů všech věkových kategorií, kteří se již dnes těší na jeho příští ročník. Kam pořadatelé v roce 2024 vandrovníky zavedou, je zatím tajemstvím.

Text a foto: Miroslav Čáslavský

PRUDKÁ TĚSNĚ PŘED LÉTEM

Po covidovém zemětřesení, které poškodilo koho mohlo, přichází konečně trochu jasnější obloha. S odřenýma ušima vyšlo i rekreační středisko Prudká v majetku ZO OSŽ žst. Brno hl. n. a znovu se zapojuje do plného provozu. Během kratší odstávky v dobách zákaznického půstu jsme se věnovali alespoň regeneraci střediska. Některé objekty byly osazeny solárními ohřevy vody, proběhla výměna kabelizace osvětlení v délce 400 m, kompletně byly provedeny vnější dřevěné obklady všech chatek a před několika dny byla otevřena „Tančírna", což je zastřešený víceúčelový objekt pro skupiny, které mají specifické požadavky na prostor. V neposlední řadě byla rekonstruována kanalizace před čističkou odpadních vod. Všechny zmíněné akce proběhly z provozních prostředků střediska, tedy bez dotací. Tradičně významnou pomocí před sezónou byla i letošní májová brigána, jíž se zúčastnilo 18 dobrovolníků pod vedením pana Adama Vrablice, a ti během tří dnů očistili bezmála čtyřhektarový pozemek od následků podzimních a zimních nánosů na vnějších plochách, v rýnách, žlabech apod. Jsme rádi, že máme takové příznice Klubu přátel Prudké. Rekreační středisko Prudká je tedy na sezónu připraveno. Vítejte u nás!

Jaroslav Vavřík,
provozní

PŘESTAVBA ŽST. PARDUBICE POKRAČUJE

V průběhu měsíce května podstatně postoupily stavební práce na přestavbě železniční stanice Pardubice hlavní nádraží, které v současnosti patří k jedněm z nejdůležitějších stavebních akcí Správy železnic. Dne 19. 5. 2023 významně pokročila obnova 4. nástupiště, napojení pojízdnými schody na nadchod i vlastní nadchod nad kolejištěm stanice. ***Text a foto: –sh–***

Kdyby se mužům dostávalo manželek, jakých si zasluhují, měli by zatraceně těžký život
Oscar Wilde
–bl–

S hlubokým zármutkem oznamujeme, že nás v závěru května ve věku 78 let opustil dlouholetý předseda, pan Miroslav Jánský. Jeho srdce dotlouklo, v našich vzpomínkách však bude žít.

Dne 22. 6. tomu bude již 15 let, co nás navždy opustil pan Vratislav Skořepa, bývalý územní tajemník OSŽ, který aktivně působil v radě důchodců OSŽ. Kdo ztratil, co miloval, pochopí, co bolesti a smutku zůstalo. Za tichou vzpomínku všem, kdo jej znali, děkuje manželka Ivana Skořepová.

POCHVALA
Příjemný zážitek

Možná si některý čtenář myslí, že jen hnidopišsky vybírám malé chybičky na české železnici, a ty nesmiřitelně kritizuji. V neděli ráno (28. května) jsem se vracel z Kolína přes Prahu domů a od 6:30 do 7:12 jsem čekal v nádražní hale a v okolí. Nejen, že mne to šokovalo, ale i moc příjemně potěšilo, že v té době všechny vlaky ze všech směrů přijížděly a odjížděly přesně včas a náš vlak, který z Libně má povolen odjezd s náskokem, byl na Wilsonu o více než o 5 minut dříve. Chtěl bych všem případným cestujícím zase po nějakém čase vlaky v Česku doporučit. ***Petr Rádl***

ODBORNĚ O ŽELEZNICI

Vyšla již osmá edice Vědeckotechnického sborníku Správy železnic

Již osmou edici Vědeckotechnického sborníku vydala Správa železnic. Sborník navazuje na 47 čísel VTS Českých drah.

O projektu výzkumu, vývoje a inovací financovaného Technologickou agenturou ČR v rámci 4. veřejné soutěže Programu na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací THÉTA pojednává příspěvek spoluřešitelů VŠB - TU Ostrava a Správy železnic pod názvem Snížení energetické náročnosti a negativních vlivů na životní prostředí u železniční dopravy prostřednictvím přípravy infrastruktury pro vlaky na alternativní pohon.

K výsledkům posledních dvou konferencí konsorcia RailML a příspěvcích SŽ k rozvoji metodiky railML se vrací druhý příspěvek edice. Kromě informací o směrech dalšího rozvoje metodiky RailTopoModel, jazyka railML a dalších detailech činnosti konsorcia, si podrobněji všímá příspěvku SŽ o praktickém dokončení řešení případové úlohy „Network Statement (NEST)" v podobě novelizovaného projektu DYPOD, založeném již na bázi railML.

Výročí 60 let legendární dieselové jednotky VT 18.16 se věnuje třetí příspěvek. V roce 1957 dostal vagonářský průmysl v tehdejší NDR za úkol zkonstruovat novou motorovou jednotku pro rychlost až 160 km/h, která by byla vhodná pro rychlou a kvalitní mezinárodní dopravu, který by mohl konkurovat tehdejším vlakům Trans-Europe-Express (TEE) v západní Evropě. V roce 1959 se naplno rozeběhly hlavní konstrukční práce na čtyřdílné motorové jednotce řady VT 18.16. Dne 29. 5. 1963 byla prototypová jednotka předána do VSE-M Halle (Výzkumný ústav DR v Halle) k dalším zkouškám a zkušebním jízdám. Dne 20. 9. 1963 vydal VSE-M předběžné potvrzení k uvedení jednotky do služby. Následně pokračovaly další zkoušky ve spolupráci VSE-M Halle a budoucího domovského depa Berlin-Karlshorst. V dubnu 1964 byla jednotka VT 18.16.01 definitivně převzata DR a 15. 4. 1964 byla uvedena do provozu.

Příspěvek s názvem 30 let Pražské integrované dopravy připomíná výročí třiceti let od institucionálního vzniku Pražské integrované dopravy v hlavním městě Praze a přilehlém regionu. Integrace přinesla sjednocení nabídky veřejné osobní dopravy vůči cestující veřejnosti a zlepšení její konkurenceschopnosti vůči individuální automobilové dopravě.

Pátý příspěvek k problematice prostorového popisu železniční sítě ve správě SŽ realizovaného v rámci řešení a zpracování Digitální technické mapy ČR je komentář k několika aspektům tvorby DTM ČR a její speciální části týkající se prostorového popisu železničních drah ve správě SŽ, souborně označené jako DTMŽ. Pozornost je věnována jak vybraným normativním a legislativním stránkám těchto aktivit zahrnujících nejen rozsáhlý komplex měřičských prací, ale i výstavbě specializované IT podpory souvisejících aktivit. Speciálním okruhem problémů je používaná terminologie, její metodická základna a možnosti její IT podpory.

Alternativním pohonům v regionální železniční osobní dopravě v souvislosti s budoucími vysokorychlostními tratěmi v ČR se věnuje šestý příspěvek se zřetelem na problematiku výběru nových vozidel. Výběr vhodného vozidla byl proveden pomocí metody TOPSIS. Při pohledu na studie vysokorychlostních tratí v ČR existují místa s napojením na tratě bez liniové elektrifikace, kde se jednotky s alternativním pohonem dají využit. Použití vozidla s optimálním alternativním pohonem je nutné zakomponovat do objednávky dopravní obslužnosti.

Poslední příspěvek se věnuje výročí 70 let od prvních jízd lokomotivy E 499.0, které položily základ elektrického provozu na systému 3000 V ss u poválečných ČSD. Cesta k jejich vzniku nebyla snadná a vedla přes záměr konstrukce vlastní lokomotivy řady E 469.0 a snahy dovozu lokomotiv ze Švýcarska k československé lokomotivě se švýcarskými licenčními prvky. Vývoj lokomotivy a stavba prototypu pak i přes vyřešení řady konstrukčních otázek nákupem těchto licencí nabraly nemalé zpoždění. I tak ale nakonec vznikla úspěšná lokomotiva, která plně naplnila předpoklady v ní kladené.

Osmá edice VTS SŽ je k dispozici na webu: ***https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/publikace/vts***

doc. Dr. Ing. Roman Štěrba, MBA

Jednotka SVT 175 s motorovým vozem 016 stojí ve stanici Berlin-Lichtenberg a je v péči skupiny železničářů pro péči o historické dědictví dráhy sdružených v Bahnsozialwerk (BSW)

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