



NAVŠTÍVILI JSME

Nebojte se kariéry traťového dispečera v CDP Praha

„Jede, jede mašinka, kouří se jí z kominka, jede, jede do dále...“ ovšem tak jednoduché, jak se zpívá v písni například od skupiny Maxim Turbulenc, to není. O tom, kam a kdy vlaky podle jízdního řádu na železničních tratích řízených jedním ze dvou CDP pojedou, se starají traťoví dispečeré – tedy také zaměstnanci Centrálního dispečerského pracoviště v Praze. Ředitelem tohoto rozsáhlého pracoviště řízení provozu je Ing. Pavel Kolář, který zástupce OSŽ, tajemníka PV SŽ Miroslava Maincla a mě, redaktorku čtrnáctideníku Obzor, provedl pětipatrovou budovou spolu s předsedou základní organizace Pavlem Lněničkou. Ten pracuje na CDP jako traťový dispečer. Ing. Pavel Kolář nás seznámil nejen s provozními a školicími sálami, ale i se zázemím pro zaměstnance.

Česká republika má dvě centrální dispečerská pracoviště. První je v Přerově a druhé, mladší, je od února 2016 v provozu právě v Praze. Vzhledem k tomu, že se budova čileně stavěla pro účely dálkového řízení provozu, byl původní projekt upraven, pokud to bylo možné, na velké dispečerské sály o rozloze 176 m², aby se na velkoplošném zobrazení na čelní stěně sálu dalo přehledně znázornit až 170 km souvislého traťového úseku. Dále se prvotně myslelo na řádné zázemí, kde má každý zaměstnanec přiděleny dvě skříňky na svršky a osobní věci a kde může využít odpočinkové prostory v rámci BOZP pro bezpečnostní zrakovou přestávku a nesledovat na monitorech rušný provoz na trati.

Traťový dispečer zastane funkci více dopravních zaměstnanců, než

tomu bylo v minulosti při obsazení jednotlivých stanic. Na jednom z řízených úseků má traťový dispečer na starosti až devět stanic. Když si chce představit pracovní místo traťového dispečera, operátora či provozního dispečera, tak mi to trochu připomíná pokoj dnešního teenagera, který má na stole dva monitory, tablet a dva mobily a sleduje vše naráz, a ještě u toho hraje hry. Pro mladé lidi by to tedy mohl být určitý impulz zahájit svou kariéru na pracovišti CDP.

Kurz traťového dispečera trvá dvacet týdnů, kdy nejdříve je samozřejmě potřeba projít psychologickými testy i zdravotní prohlídkou. Vhodné je, aby uchazeč nebyl úplně „z ulice“ a znal aspoň základy „železničářského slangu“. Ideální je již nějaká zkušenost s prací na železnici. Nicméně, i když je zájemce úplně nováček nebo z jiného oboru, má možnost absolvovat uvedený kurz, složit úspěšně teoretickou zkoušku a pak pokračovat na konkrétním pracovišti, kde se připravuje na zkoušku praktickou – tato příprava trvá měsíc až měsíc a půl (to záleží na intenzitě provozu a provozní složitosti výcvikového pracoviště).

V minulosti byli „rekrutováni“ na traťového dispečera pouze zaměstnanci, kteří pracovali na železnici a zastávali funkci výpravčího, znali tak prostředí železnice i přímo na trati. Dnešní traťoví dispečeré, kteří procházejí kurzem na CDP, se do kontaktu s přímým provozem ve stanicích dostanou pouze v průběhu výcviku.

Vraťme se ale k jejich pracovní pozici. Na CDP je těchto zaměstnanců stále nedostatek..., ale pokud by měl kdokoli zájem, není problém se o kon-

krétních podmínkách přímo na CDP pobavit. Dále, pokud by měl zájemce pocit, že od místa pracoviště bydlí příliš daleko, tak i na to uzavřená podniková kolektivní smlouva pamatuje. Dispečeré pracují ve dvanáctihodinových směnách, proto nedojíždí do práce každý den. Týdenní pracovní doba činí třicet šest hodin. V běžném režimu to je dostatečný časový prostor pro osobní volno i u dojíždějících. Momentálně je na CDP podstav asi dvaceti lidí – je tak stále otevřená cesta ke změně své dosavadní pracovní pozice s možností získání vyššího výdělku.

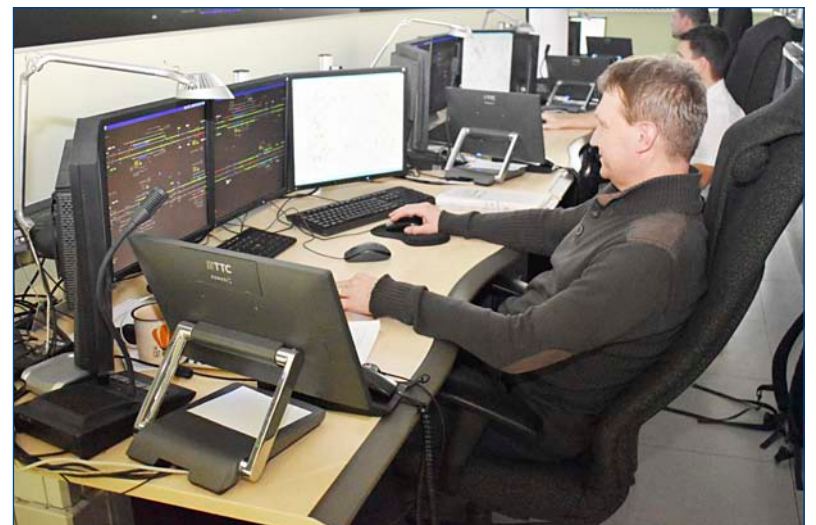
Podle ředitele Pavla Koláře není problémem ani tzv. pracovní dispečerská fluktuace zaměstnanců, kdy je zaměstnanci CDP na základě jeho požadavku umožněno přejít na bližší pracoviště řízení provozu k místu svého bydliště.

V dispečerských sálech pracují současně traťoví dispečeré, kteří mají k dispozici operátory, a navíc ještě nejen v krizových situacích vypomáhají provozní dispečeré, kteří se svou přítomností na sále částečně posunuli do role v minulosti známých vlakových dispečerů s výhodou okamžité obousměrné komunikace mezi provozním dispečerem a traťovými dispečeré.

(Pokračování na str. 2)



Ředitelem Centrálního dispečerského pracoviště v Praze je Ing. Pavel Kolář



Předsedou základní organizace OSŽ CDP Praha je Pavel Lněnička

Správa železnic

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Drony ve službách drážních hasičů:

„Hasičský záchranný sbor Správy železnic je největší profesionální podnikový hasičský sbor v České republice...“



Martin Kavka – tiskový mluvčí Hasičského záchranného sboru Správy železnic

Hasičský záchranný sbor Správy železnic je největší profesionální podnikový hasičský sbor v České republice. Provádí záchranné, likvidační a obnovovací práce při mimořádných událostech nejen na železnici, ale jako jedna ze základních složek integrovaného záchranného systému i mimo železniční dopravní cestu. HZS SŽ je členěn na 14 jednotek požární ochrany, které společně zajišťují výjezdovou činnost na území celé České republiky.

Vzhledem ke specifickým železničním prostředkům jsou jednotky vybaveny nejen tradiční hasičskou zásahovou technikou, ale i speciálními prostředky pro těžké jeřábové a vyprošťovací práce, prostředky pro nakolejování želez-

ničních vozidel a komunikačními a průzkumnými prostředky umožňujícími přenášet hlasové a obrazové informace z místa zásahu v reálném čase. Mezi nejnovější prostředky tohoto typu patří bezpilotní letadla – drony.

Effekty nasazení dronů jsme ověřovali při pilotním provozu. Při něm se potvrdilo, že použití této technologie umožní zvýšit bezpečnost zasahujících složek i účastníků nehody, lépe plánovat zásahovou činnost a zkrátit dobu nutnou k obnovení provozu na železniční dopravní cestě.

Drony jsou u mimořádných událostí nasazovány vždy na základě rozhodnutí velitele zásahu a plní mimo jiné tři základní taktické úkoly:

➤ **průzkum situace na místě události** (náhled z dronu umožňuje veliteli zásahu zhodnotit prostorové charakteristiky události a rozhodnout o optimálním způsobu nasazení sil a prostředků k zásahovým pracím. Speciálním průzkumným úkolem bývá i dohledání nepříjemně nahlášené překážky na trati, kdy dron umožňuje za zlomek času v porovnání s peším průzkumem lokalizovat hledaný objekt a navést zásahovou jednotku nejkratší cestou na místo zásahu)

➤ **zjištění rozsahu poškození železniční infrastruktury** (tato informace je formou fotodokumentace předávána v reálném čase dispečerským složkám řízení železničního provozu a železniční infrastruktury. Na jejím

základě je možné lépe odhadnout dobu vyloučení dopravní cesty a současně posoudit rozsah prací nutných k plné obnově poškozených železničních zařízení)

➤ **dokumentace** pro zpětné vyhodnocení činnosti a výcvikové účely.

Naši hlavní flotilu tvoří záchrannářské drony DJI Mavic M3T. Jde o základní řadu „průmyslových“ dronů DJI vybavených výkonnými optickými kamerami a termokamerou. Jejich vynikající výkonové parametry, malá hmotnost a rozměry a vysoká provozní bezpečnost je předurčuje pro zásahovou a inspekční činnost.

V současné době máme v operačním nasazení 14 dronů, které jsou umístěny na prvovýjezdovém vozidle každé z jednotek požární ochrany. Operační zálohu pro případ technického selhání nebo výskytu extrémně nepříznivých meteorologických podmínek tvoří dron dislokovaný na ředitelství HZS SŽ. Skutečnost, že dron je v případě potřeby k dispozici ihned po příjezdu na místo události je jednou z největších výhod zvolené koncepce rozmístění.

Obsluhu dronu provádějí speciálně vyškolení hasiči-piloti, kteří disponují příslušným osvědčením o způsobilosti pilota vydaným Úřadem pro civilní letectví. Výběr pilotů je řízen tak, aby každá jednotka disponovala minimálně jedním pilotem v každé směně.

(Pokračování na str. 3)

Koalice se pře o navýšení příspěvku na péči pro 86 tisíc lidí, STAN se nelíbí jeho zmrazení

Vládní koalice se pře o zvýšení příspěvku na péči pro 86 tisíc lidí s nejnižším stupněm postižení. Podle zpravodajství České televize hnutí STAN kritizuje, že mají dál dostávat stejně peněz jako nyní. **Aktuálně přiznávaná částka 880 korun měsíčně se nemění bezmála osm let.** Premiér Petr Fiala (ODS) argumentuje tím, že kabinet chce být štedřejší spíše k lidem s většími handicap, a tudíž vyšší závislosti na druhých.

„To, že dohoda nakonec dopadla tak, že se nenavýšuje první stupeň (příspěvku), je pro nás opravdu velké zklamání. Rádi bychom, aby jednání ještě probíhalo a abychom zatlačili na koalici partnery, aby přehodnotili, jakým způsobem se k tomu postavili,“ prohlásila místopředsdkyně sněmovního výboru pro sociální politiku Pavla Pivoňka Vaňková (STAN).

Premiér Fiala to ale vidí jinak: „V té, řekl bych, ne úplně lehké rozpočtové situaci je potřeba se soustředit na pomoc těm, kteří ji skutečně potřebují. A my musíme zajistit, aby se lidé mohli starat o příslušníky své rodiny.“ Načež dodal, že vláda se příspěvek v prvním stupni rozhodla ponechat beze změny po debatě s experty.

Ostatním skupinám má příspěvek na péči od července růst. Ve druhém stupni o pětistovku, ve třetím o dva tisíce a ve čtvrtém skoro o čtyři tisíce měsíčně. Nejvíce postižení lidé, kteří žijí v domácnosti, dostanou skoro o osm tisíc korun více. Toto navýšení vyjde státní rozpočet na sedm miliard korun ročně.

Ministr práce a sociálních věcí Marian Jurečka (KDU-ČSL) ještě v prosinci v jedné ze dvou variant počítal s červencovým růstem příspěvku v 1. stupni na dva tisíce korun měsíčně. Nakonec ho ale navrhl ponechat zmrazený. Další diskusi o možném zvýšení prvostupňového příspěvku však nevylučuje.

Miroslav Svoboda
Zdroj: Česká televize

(Celý článek najdete na www.odborny.info)

NAVŠTÍVILI JSME

Nebojte se kariéry traťového dispečera v CDP Praha

(Dokončení ze str. 1)

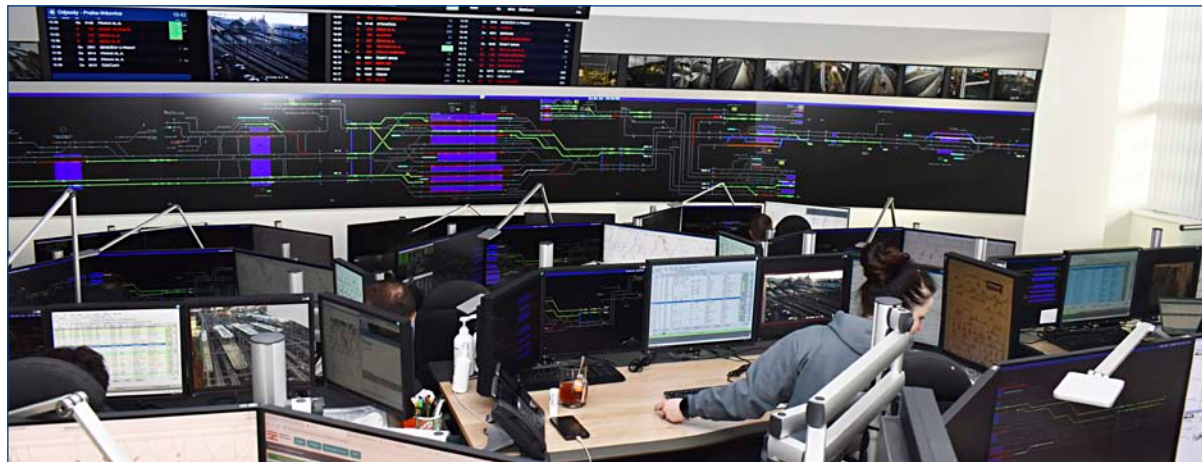
Vychovat provozního dispečera je složitější proces a posun zaměstnance na tuto pozici vyžaduje znalost práce traťového dispečera. Jde o člověka, který musí být stále nad věcí, musí okamžitě, kreativně a zodpovědně reagovat na anomálie na trati. Navíc má zodpovědnost vůči dopravcům a komunikuje především s jejich dispečerskými aparáty.

Z pohledu zaměstnance Pavel Lněnička zdůraznil, že pracovat na CDP Praha je velmi komfortní – výhody vidí v podpoře pozice traťového dispečera od operátorky, provozního dispečera či záložního dispečera, kdy např. mimořádnosti mohou být řešeny operativně v co nejkratším čase. Naopak jako určitou nevýhodu uvedl, že by uvítal vhodnější odpočinkovou místnost. Chválí si pracovní zázemí, kdy má prostor během své dvanáctihodinové služby zajít na jídlo poskytované přímo v budově CDP, popř. si připravit v denní místnosti vedle dispečerského sálu vlastní občerstvení. Veškeré potřeby a požadavky, které je třeba řešit, jsou tak řešeny v rámci jedné budovy. Jedinou svoji nevýhodou vidí v dojíždění do Prahy ze svého 80 km vzdáleného bydliště, a tento hendikep by měl být právě vyvážen vyšším ohodnocením vykonávané práce.

Z pohledu odboráře a předsedy ZO je rád za uzavřenou kolektivní smlouvu, která obsahuje sjednanou pracovní dobu 36 hodin týdně a čistou pracovní dobu 12 hodin, aniž by si zaměstnanec musel obědovou přestávku nahrazovat. Pokud je potřeba napravit nedostatky z hlediska BOZP, je vždy vše v co nejkratším čase odstraněno.

Do budoucna se na CDP Praha plánuje výstavba nového objektu, kde se bude realizovat především řízení provozu na VRT. V této souvislosti se myslí také na potřeby zaměstnanců s realizační vhodnějšího zázemí pro odpočinek, nového prostoru pro stravování a s požadavkem na zkapačnických parkovacích míst pro automobily a instalaci zařízení pro uložení kol a motocyklů.

Text a foto: Daniela Houdková



Další fotografie CDP Praha jsou dostupné na www.osz.org



Všimli jsme si

● **REGIONÁLNÍ DISPEČERSKÉ** pracoviště Teplice v Čechách je vybaveno nejmodernější technikou pro řízení a zabezpečení železničního provozu. Rozsahem jde o nemalou délku sítě s pestrým charakterem provozu (jak je zmiňováno v článku ve čtvrtletníku AŽD Reportér 4/2023). Ovládán je odsud dvoukolejný traťový úsek podkrušnohorské magistrály Chabařovice–Bílina s jednokolejovou odbočkou Jeníkov–Oldřichov–Litvínov, kde bylo ve stanicích Osek a Louka u Litvínova prvně aktivováno výstražné zařízení pro zabezpečení centrálních přechodů. Na snímku ze dne 14. 1. 2024 jde zařízení vidět ve druhé jmenované stanici, kde byl instalován též vizuální informační systém pro cestující. Sídlo tu má také dispečer organizující provoz na regionálních tratích D3 (předpis pro zjednodušené řízení dopravy) Louka u Litvínova–Moldava v Krušných horách a „Kozí dráze“ Děčín–Telnice (Oldřichov). Tamní zaměstnanci řízení provozu jsou stále v kategorii výpravčích, kteří mají rozdělené kompetence na řídicí a úsekové.

Tomáš Martinek



● **ŽELEZNIČNÍ STANICE** Františkovy Lázně je společně s železniční stanicí Vojtanov jednou z posledních dvou stanic, na kterých se dosud nacházejí legendární návštěvního typu SSSR, které se vyznačují dlouhými clonami, dvěma či třemi světly na jednom oválném štítu a spodkem (rozvodnou skříň) typu AŽD. U prvních návštěvního tohoto typu byl žebřík umístěn na boční straně a až s elektrifikací tratí byl přesunut na zadní stranu, aby nedošlo ke kontaktu udržujícího zaměstnance s trolejí. Do jmenované stanice, ve které se nachází poslední post s elektromechanikou (výpravčí se dvěma signalisty na každém zhlaví) v tamní oblasti, byla návštěvního na dožití dodána zhruba před třiceti lety z nějaké ze stanic, která v té době procházela rekonstrukcí zabezpečovacího zařízení. U zdejších odjezdových návštěvního (na snímku ze dne 15. 1. 2024), přesněji na vojtanovském a hazlovském zhlaví, se nachází jeden ze dvou posledních přejezdů na Chebsku s výstražníky AŽD 71. Zmiňovaná návštěvního nyní dosluhuje v rámci započaté optimalizace trati a s probíhající investiční akcí „Zdvoukolejnění trati Branický most–Praha-Krč–Spořilov“ na trati 171 Praha–Beroun v železniční stanici Praha-Krč nebo v Brně-Králově Poli kvůli plánované brzké přestavbě stanice.

Tomáš Martinek



● **NĚKDE JSEM SI PŘEČETL**, že Správa železnic na Wilsonu umístila automat, kde si cestující může zdarma natočit pitnou vodu. Trochu mi to připomnělo vtipy na „hlášení rádia Jerevan“, pamětníci si budou pamatovat. Ano, je to pravda, vodu si natočíte, ale ekologický či jiný kelímek si musíte přinést a bez stažené aplikace ani tak voda zdarma nebude. Postup pro cestujícího 70+ nepřilíš zběhlého v sociálních sítích je jediný – v pracovní době navštívit informační stánek SŽ pro aplikaci, pak deset minut čekat při jejím stahování a potvrzení v emailu. To už je nejvyšší čas vyrazit na nástupiště, aby mu neujel vlak. Takže zůstane žízny... a nemusí mu být zrovna 70+!

Petr Rádil

PŘEDSTAVUJEME • OSOBNOSTI • TVÁŘE OSŽ

KLUB SENIORŮ OSTRAVA



Nepřestávám zírat, jak dokáží být naši senioři v Ostravě akční. Zúčastnila jsem se jejich pravidelné schůzky, kterou navštíví každé poslední úterý v měsíci kolem stovky bývalých zaměstnanců.

Tomuto setkání předchází schůze výboru, kde poctivě připravují akce na daný rok. V letošním roce je to přibližně třicet akcí, které pořádají Radmila Majolová, předsedkyně klubu, Ing. Josef Juřeník, Ing. Jaroslav Šotola, Alena Příkrylová, Ing. Miroslav Klimeš, Miluše Kučerová, a to mimo pravidelná setkávání a mimo divadla, kde zve na představení Květoslava Vysloužilová.

A proč píší? Byla by obrovská škoda, aby tato sešnaná partička omezila nebo vůbec ukončila tyto společné akce, které dokáží zpříjemnit dny tolika lidem.

„Hezké chvíle a zážitky jsou taková geriatrika – léky proti stárnutí. Jenomže se nedostanou na předpis v žádné lékárně.“ — Jiřina Šiklová

Chci poděkovat za příspěvek vedení OSŽ, které svým rozhodnutím pomohlo seniorům v této činnosti pokračovat.

Blanka Lomnaničková,
předsedkyně ZO OSŽ Ostrava



ZE SVĚTA

● LEVNÝ VLAK Z NĚMECKA MÁ JEZDIT DO ŠVÝCARSKA

Spolková rada chce otevřít mezinárodní železniční dopravu poskytovatelům z EU. Předseda odborů varuje před německými poměry s nedochvilnými vlaky.

Symbolem sporu o liberalizaci železniční dopravy se stal zelený vlak (Flixbus, pozn. zpracovatele). Společnost Flixbus by chtěla do Švýcarska jezdit sama, z Mnichova do Curychu. Návrh na spojení je jedním z deseti pilotních projektů, které Evropská komise podporuje ke zlepšení mezinárodní železniční dopravy. Na rozdíl od EU však Švýcarsko neotevřelo přeshraniční osobní dopravu konkurenci. Flixbus je tedy závislý na spolupráci s SBB, i když se to týká pouze jednotlivých vlaků.

To by se nyní mělo změnit. Spolková rada koncem prosince 2023 schválila návrh mandátu pro jednání s EU. Malá pozornost byla věnována skutečnosti, že Švýcarsko chce v rámci balíčku liberalizovat mezinárodní železniční dopravu. Flixbus a další zahraniční společnosti by měly být schopny v budoucnu samostatně nabízet spojení do Švýcarska.

EU dlouhodobě požaduje, aby Švýcarsko učinilo tento krok. Otevření přeshraniční železniční dopravy je příkladem dynamického právního přijetí, se kterým Bern a Brusel počítají u stávajících a nových dohod o přístupu na trh v budoucnu. Švýcarsko se v dohodě o pozemní dopravě zásadně zavázalo ke snižování překážek v mezinárodní dopravě. Spolková rada byla zpočátku k tomuto omezenému otevření trhu pozitivní, ale před několika lety udělala obrát. Nyní následuje další obrát.

Odbory odmítají liberalizaci mezinárodní osobní dopravy. Nejsilnější kritizují železniční odbory SEV. O zničení fungující švýcarské hromadné dopravy v zájmu dosažení dohody s EU nemůže být řeč, prohlásil v listopadu prezident SEV Matthias Hartwich. Obranné reflexy odborů lze také vysledovat zpět k Flixbusu. Poskytovatel působí samostatně a není srovnatelný se železnicemi jako Trenitalia, které se stále více zapojují do trhu vysokorychlostních vlaků v EU. Flixbus je do dnešního dne jedinou zahraniční společností, která chce provozovat vlaky do Švýcarska sama. Ceny jsou ve srovnání se státními drahami nízké. To přináší výhody zákaz-

níkům, kteří akceptují menší komfort a delší dobu cestování za levnější jízdenku. Odbory se ale obávají, že dojde k sociálnímu dumpingu, protože firma spolupracuje se subdodavateli vlakového personálu.

Flixbus pochází z Německa, země, která je v železniční dopravě odstrašujícím příkladem. S touto kartou hrají odboráři. „Nechceme německé podmínky,“ řekl Pierre-Yves Maillard, prezident švýcarské federace odborových svazů (SGB), v rozhovoru pro „Sonntags-Blick“. Německo mělo dobrou železnici, která byla zničena pokusem o liberalizaci. Od té doby je mnoho vlaků nedochvilných. „Švýcarsko má nejlepší železniční systém – a my ho chceme zachovat.“

Dnešní EC vlaky SBB a Deutsche Bahn (DB) z Mnichova do Curychu však mají často velké zpoždění. Navíc nejde o otevření vnitřního provozu SBB konkurenci. Spolková rada to chce nyní závazně zajistit. Švýcarsko a EU ve společném dokumentu o průzkumech uvádějí, že rozsah uplatňování dohody o pozemní dopravě by se neměl měnit. Vnitrostátní dálková doprava i regionální a místní doprava by podle něj neměla být ovlivněna. Totéž by mělo platit pro pravidla EU pro státní podporu. Švýcarsko si vyhrazuje právo vydávat povolení pouze železničním společnostem, pokud splňují místní mzdové a pracovní podmínky. To musí být provedeno nediskriminačním způsobem. Existuje také možnost integrace zahraničních železničních společností do švýcarského tarifního systému. To by například znamenalo, že karta GA (celkové předplatné, pozn. zpracovatele) nebo polooviční jízdné bude platit i ve vlaku Flixbus. Přednost by měl mít také pravidelný jízdní řád. Spolková rada tak plní část požadavků SEV. Zda jsou pojistky dostatečné pro odbory se teprve uvidí.

Bez odborů nový balíček s EU pravděpodobně ve Švýcarsku nezíská většinu. Kromě SVP je zde také odpor ze strany podnikatelů, kteří jsou skeptičtí. Plánuje se lidová iniciativa s cílem navrhnout vlastní cestu. Největším sporem mezi EU a Švýcarskem jsou však otázky kolem dohody o volném pohybu. To je důvod, proč EU téměř 15 let trvá na zavedení institucionálních pravidel. Rozdíly v mezinárodní železniční dopravě se objevily až v posledních letech.

Z NZZ připravil sh

Drony ve službách drážních hasičů:

„Hasičský záchranný sbor Správy železnic je největší profesionální podnikový hasičský sbor v České republice...“

(Dokončení ze str. 1)

V zájmu efektivního využití dronů však HZS SŽ nezůstává jen u jejich nasazení při mimořádných událostech. Na základě požadavků odborných správ Správy železnic, jsou drony používány i pro vybrané monitorovací, kontrolní a inspekční činnosti na infrastruktuře a pro sběr fotogrammetrických dat při tvorbě map a modelů objektů. Tato oblast činnosti se v současné době velmi intenzivně rozvíjí.

Využití bezpilotních letadel je v činnosti Hasičského záchranného sboru Správy železnic sice relativně mladou disciplínou, ale i po necelém roce provozu se ukazuje, že šlo o správné rozhodnutí. Monitoring situace ze vzduchu spojený s přenosem informací na dispečerská pracoviště správy železnic v reálném čase umožňuje významně zrychlit řešení mimořádných událostí a mimořádností na železnici.

A jaká byla bilance drážních hasičů v loňském roce? Dejme slovo tiskovému mluvčímu Hasičského záchranného sboru Správy železnic Martinu Kavkovi.

V loňském roce si jednotky Hasičského záchranného sboru Správy železnic připsaly přes 7 700 výjezdů. Každý den tak v průměru zasahovaly více než dvacetkrát.

Tradičně nejvíce zásahů je technického charakteru. K technickým nebo technologickým zásahům vyjeli loni drážní hasiči bezmála k pěti tisícovkám případů.

Nejvíce práce měli drážní hasiči z Prahy, Ústí nad Labem, Liberce, Brna a Ostravy. Celkový počet zásahů HZS Správy železnic za rok 2023 je 7 707. V porovnání s předchozími lety je to podobné číslo. Za posledních pět let se nedostal počet výjezdů za rok pod sedm tisíc, nejvíce jich bylo v roce 2020, a to 8 063.

Náročnou zkouškou pro drážní hasiče byl zejména zásah při rozsáhlém požáru, který vznikl po srážce osobního vlaku s nákladním automobilem na přejezdu v Olomouci-Bělidlech 17. října loňského roku. Celá událost skončila díky profesionalitě všech zasahujících jen několika lehkými zraněními osob, které se nadýchaly silného kouře.

Drážní hasiči ale nepomáhají jen na železnici. V roce 2023 zasahovali u skoro tisícovky případů mimo drážní prostředí jako výpomoc kolegům z HZS krajů. Nejvíce to bylo u požárů. Ty se přitom nevyhýbaly ani železničnímu provozu, kde jsme zaznamenali 336 požárů, které řešili drážní hasiči. U podobného počtu požárů pak zasahovali i v rámci pomoci kolegům z HZS a JSDH.

Důležitá je také připravenost hasičů na události většího rozsahu, u kterých je stěžejní koordinace zásahu s dalšími složkami integrovaného záchranného systému. Příslušníci HZS Správy železnic tak absolvovali celkem stovku taktických a prověřovacích cvičení.



Za nádraží a mosty

K textu mne inspirovala inspirace, že v Brně už pár let existuje spolek "Za Brno nezbourané". Vzhledem k tomu, jak se Správa železnic patrně stále méně stará o údržbu železničních objektů, patrně nazrál čas na založení spolku "Za nádraží a mosty nezbourané (a nepřesouvané)". Další otázkou ovšem bude, co zmůže spolek proti

vůli instituce, před jejíž bourací a přesouvací mánií nezmůže nic památková ochrana místa, petice laiků ani odborníků. Jeden z cílů spolku by snad mohlo být, aby Správa železnic sdělila, kdo zanedbal péči tak, že se historická železniční budova či jiný objekt prý z objektivních důvodů musí zbourat či přemístit.

Petr Rádl



V těchto místech mohla být zastávka Litomyšl Smetanův dům (Smetanův dům je kulturní centrum oblasti od roku 1905)



Dopravna Litomyšl, stav 19. 3. v 12:30 hod.



Pohled na poškozené kolejíště Litomyšl trháním kolejí, odstraněna byla kolej vlevo u nízké rampy

Litomyšl – proč ne zastávka blíž centra?!

Před několika lety bylo v rámci neustálého rádob ekonomického šetření trháním tzv. nevyužitých kolejí odstraněno také šturcové kolejíště v dopravně D3 Litomyšl, byla odstraněna i jedna manipulační kolej, u níž byla nízká rampa, rampa v místě zůstala, ale kolej nikoli, takže nakládka z jedné strany v Litomyšli je trvale znemožněna. Byla vytržena i manipulační kolej k ZZN, ZZN v budově funguje dál jako prodej krmných směsí a hnojiv, ale již bez možnosti nakládky na železnici. Kolej končila dříve ve šturcu, který byl blíž centru města asi o dvě-

stě metrů, navíc je hned vedle lávka pro pěší přes silniční průtah městem, cesta ke Smetanovu domu a dále přímo na náměstí. V některých zemích je běžné, že se budují nové zastávky co nejblíže k centru měst a obcí, u nás se kolej vytrhne. Navíc k nádraží Litomyšl není z města žádná směrovka pro turisty, přechod přes silniční průtah kruhovým objezdem je nebezpečný, navíc na přechodu nejsou ani zebrové pruhy pro chodce. Lidé raději chodí přes kolejíště dopravní, kde je vstup prakticky zakázán – nejsou tam přechody ani oficiální cesta. Správa železnic ani město Litomyšl nemá jaksi o cestující zájem. Není se co divit, v roce 2011 chtěl Pardubický kraj vlaky do Litomyšle totálně omezit, to se mu povedlo i v hlavách lidí. Pokladní v muzeu mi řekla, že do Litomyšle jedou tři vlaky denně! Přitom tam jede sedm párů. Na město v UNESCO je to stejně tragicky málo.

(Více v **Cestujeme za poznáním i odpočinkem** na www.osz.org)

Text a foto: Martin Kubík

EL NIÑO PO ČESKU

Možná víte, že El Niño je označení pro průběh oteplování povrchových teplot moře v tropické oblasti Tichého oceánu, ale o jevu La Niña (ochlazení) jste nejspíš neslyšeli, pokud vás meteorologie nebaví. Tyhle anomálie trvají několik měsíců a obvykle se objevují jednou za čas a svým působením ovlivňují počasí na obou polokoulích. Bez ohledu na oceánské proudění, i nám se to teď za okny pořádně zamíchalo a nutno přiznat, že ani s teplotami na našich vnitřních pracovištích to není zrovna jednoduché.

Aby byl člověk v obraze, musel by sledovat překotný vývoj legislativy nebo mít alespoň v zásobě někoho takového, jako je oddělení BOZP OSŽ-Ú (a to vy naštěstí máte). Tedy vězte, že vám opět přinášíme teplotní novinku, a to takovou, že od 1. 7. 2024 se vrací rozsahy tzv. celoročně přípustných mikroklimatických podmínek na nevenkovním pracovišti s neudržovanou teplotou přirozeně větraném a na pracovišti, na němž je

k větrání použito kombinované nebo nucené větrání do původních hranic. Teď úplně vidím, jak se tváříte a možná se taky trochu zlobíte, že píšu něco, čemu není vůbec rozumět. Pro lepší pochopení si tedy řekněme, že přirozené větrání jsou otevřená okna, klimatizace řeší pouze teplotu a vlhkost vzduchu v daném prostoru a nevětrá, naopak vzduchotechnika je systém, který nahrazuje větrání a řeší kompletní úpravu vzduchu (výměnu vzduchu, ohřev, chlazení, vlhčení, atd). Vy všichni, kdo jste zaregistrovali zimní rej zaměstnanců odpovědných za budovy a byly vám sebrány přímotopy, kohouty od topení, různé ovladače a doporučeny teplé ponožky, si můžete opět na chvíli oddychnout. Spodní hranice teplot pro práce třídy I (např. administrativa) – IIa (např. práce převážně vsedě spojená s lehkou manuální prací rukou a paží, přesouvání lehkých břemen, pokladní) a pro teploty šatny, umývárny, sprchy a záchody se vrací od výše zmiňovaného data do původního stavu a jejich hodnoty si můžete sami ověřit v pří-

lohách nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví (k dispozici volně na internetu). Teploty pro ohřívárny a místnosti pro odpočinek se nemění (i když se vám to někde snažili namluvit) a nezměnily se ani přípustné hodnoty nastavení mikroklimatických podmínek pro klimatizované pracoviště třídy I a IIa

(Příl. 1, část A, Tab. 3). Více si můžete přečíst na stránkách nebo v aplikaci OSŽ / BOZP/ legislativa.

A koho by přece jen zajímalo něco s počasím, tak se můžete naučit odkud a hlavně jaký vítr fouká, aby vás nikdo neošidil...

Dana Žáková, SIBP, oddělení BOZP OSŽ-Ú

PORADNA BOZP

stupeň	vítr	km/h
0	bezvětří – kouř stoupá kolmo vzhůru	< 1
1	vánek – směr větru poznatelný podle kouře	1–5
2	větřík – listí stromů šelestí	6–11
3	slabý vítr – listy a větvičky v trvalém pohybu	12–19
4	mírný vítr – zdvihá prach a útržky papíru	20–28
5	čerstvý vítr – listnaté keře se hýbají	29–39
6	silný vítr – používání deštníků je nemožné	40–49
7	mírný víchř – chůze nesnadná, stromy se kývají	50–61
8	čerstvý víchř – chůze nemožná, ulamují se větve	62–74
9	silný víchř – vítr strhává komíny, tašky ze střech	75–88
10	plný víchř – vyvrací stromy, poškozuje budovy	89–102
11	vichřice – působí rozsáhlá pustošení	103–114
12	orkán – ničivé účinky	> 117

Najdete na www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ A opět Miroslav Zikmund. Tentokrát se zamýšlí nad zachováním památek a tvorbě replik v článku **Ad Vyšehradský most – aneb Když jeden nedělá totéž.**

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ Také tentokrát se na cesty vydáme už tradičně s Martinem Kubíkem. Čekají vás například **Zajímavosti z Horních Beřkovic a okolí.**

Zastávka Horní Beřkovice leží na trati Vraňany–Straškov–Libochovice, kde byl zahájen provoz 12. října 1907 lokomotivou Arcivévoda Karel.



Třeboňské zhlaví žst. Řevnice



Stavědlo 1 Karlštejn



Hrad Karlštejn

*Spočítejte v klidu a porozumíte,
jak bláhově jste spěchali.
Naučte se být potichu,
a všimnete si,
jak mnoho jste mluvili.*
Čínské přísloví

–bl–

Motorové vozy řady M 262.0 slaví pětasedmdesát

Jaro už na nás působí plnou silou – včetně letního času – ale my se ještě vrátíme do zimních měsíců, abychom se se sněhovou nadílkou rozloučili, jak si romantika toho období zaslouží. Proč, to si přečtete v následujícím příspěvku našeho pravidelného dopisovatele.

V úseku Karlštejn–Beroun probíhá dlouhodobé výluky z důvodu

generální rekonstrukce tratě včetně zabezpečovacího zařízení. Dne 1. prosince loňského roku projížděl žst. Řevnice stavební vlak Elektrizace železnic veden Zamračenou 749 251-5 Východočeské dráhy. Na druhé fotografii je stavědlo 1 žst. Karlštejn v zimním hávu ze dne 3. prosince 2023. Po rekonstrukci nebude již idylických „vechtrů“ z doby zdvojo-

lejení tratě v roce 1909. V žst. Karlštejn zatím ještě dožívají mechanické závory, poslední na trati Praha–Plzeň–Cheb. A nyní pozor! V Karlštejně sloužila jako signalistka spisovatelka historických románů Ludmila Vaňková (1927–2022) a jeden její román nazvaný Domeček na Vesuvu pochází i z železničního prostředí <https://www.databazeknih.cz/...299>.

Domečkem je míněno stavědlo v Karlštejně. Knihami spisovatelky Vaňkové mě svého času zásoboval výpravčí Kamil Urban, který v mládí jako „létající“ záloha PO prošel asi 60ti stanicemi, včetně Karlštejna a naposledy Mníškem pod Brdy, kde sloužil v klidu a pohodě svá léta před penzí. Bohužel poetika se z dráhy jaksi pomalu, ale jistě modernizací vytrácí.

Martin Kubík

TRADIČNÍ SLEVA, výhradně pro železničáře – zajišťuje OSŽ Mladá Boleslav

Scénář: Roman Vencel Námět a režie: Jaroslav Kríž Hudba: CROSSBAND
DIVADELNÍ KOMEDIE NA HRADECH A ZÁMCÍCH

BÍLÁ PANÍ na vdávání

NEZNAMÝ PŘÍBĚH S OPRAVDOVÝMI HERCI A ŽIVÝM STRAŠIDLEM

TOUR 2024

st 26. 6. Zámek Liblice
čt 27. 6. Červený Hrádek-Jirkov
pá 28. 6. Státní zámek Krásný Dvůr
so 29. 6. Státní zámek Kynžvart
ne 30. 6. Státní zámek Kozel
út 2. 7. Státní zámek Kozel
st 3. 7. Státní hrad Švihov
čt 4. 7. Hrad Strakonice
st 10. 7. Státní zámek Lednice
čt 11. 7. Hrad Špilberk Brno
pá 12. 7. Hrad Špilberk Brno
so 13. 7. Státní zámek Telč
ne 14. 7. Státní zámek Jindřichův Hradec
út 13. 8. Slezskostravský hrad
st 14. 8. Slezskostravský hrad
čt 15. 8. Zámek Kravaře
pá 16. 8. Arcibiskupský zámek Kroměříž
so 17. 8. Hospitál Kuks
ne 18. 8. Hospitál Kuks
pá 23. 8. Státní zámek Třeboň
so 24. 8. Zámek Bechyně
ne 25. 8. Státní zámek Třeboň
út 27. 8. Státní zámek Mnichovo Hradiště
st 28. 8. Státní zámek Hrádek u Nechanic
čt 29. 8. Zámecké nádraží Litomyšl
pá 30. 8. Státní zámek Slatiňany
so 31. 8. Zámek Kačina

Filip **BLAŽEK**
Martin **ZOUNAR** / Roman **ŠTABRŇÁK**
Martin **KRAUS**
Daniela **ŠINKOROVÁ**
a další...

mediální partner
RADIO BLANIK

www.strasidlonazamku.cz

Oscar **WILDE** DIVADELNÍ KOMEDIE NA HRADECH A ZÁMCÍCH
Scénář: Roman **VENC** Režie: Jaroslav **KRÍŽ**

STRAŠIDLO CANTERVILLSKÉ

ZNAMÝ PŘÍBĚH S OPRAVDOVÝMI HERCI A ŽIVÝM STRAŠIDLEM

TOUR 2024

st 3. 7. Státní zámek Hluboká
čt 4. 7. Státní zámek Hluboká
pá 5. 7. Zámek Bechyně
ne 7. 7. Zámek Třeboň
pá 12. 7. Státní zámek Hradec nad Moravicí
so 13. 7. Zámek Čechy pod Kosířem
ne 14. 7. Arcibiskupský zámek Kroměříž
st 17. 7. Zámek Nelahozeves
čt 18. 7. Zámek Poděbrady
pá 19. 7. Hospitál Kuks
so 20. 7. Zámek Doksy
ne 21. 7. Zámek Svijany
út 13. 8. Státní zámek Lednice
st 14. 8. Hrad Špilberk
čt 15. 8. Hrad Špilberk
pá 16. 8. Zámek Rosice
so 17. 8. Zámek Třebíč
ne 18. 8. Státní zámek Telč
st 21. 8. Zámek Ploskovice
čt 22. 8. Zámek Červený Hrádek-Jirkov
pá 23. 8. Státní zámek Krásný dvůr
so 24. 8. Státní zámek Kozel
ne 25. 8. Státní zámek Kozel

Martin **ZOUNAR** / Roman **ŠTABRŇÁK**
Bára **ŠTĚPÁNOVÁ**
Martin **POŠTA** / Hana **SRŠŇOVÁ**
VOKÁLNÍ TRIO PŘELET M.S.:
Z. VILÍMOVÁ, FR. STROPNICKÁ, V. SOUMAROVÁ,
S. ČERNÁ, K. PÖSINGEROVÁ
Dorota **SMÍČKOVÁ** Lukáš **TOMAN PAČLT** a další...

mediální partner
RADIO BLANIK

www.strasidlonazamku.cz

Letos si připomínáme již 75 let od chvíle, kdy na koleje tehdejších Československých státních drah vyjely první motorové vozy řady M 262.0, dle dnešního označení řada 830. Bylo to společné dílo ČKD, Královopolské strojírny a Vagonky Tatra. Vůz byl vybaven vznětovým motorem ČKD 12 V 170 DR o výkonu 410 k (301 kW) a elektrickým přenosem výkonu. Konstrukční rychlost byla 90 km/hod. Cestujícím nabídl 56 míst k sezení a v době svého vzniku patřil k nejpohodlnějším vozidlům ČSD. Výroba probíhala ve třech sériích až do roku 1960. V první a druhé sérii bylo dodáno 90 vozů. Ve třetí sérii, vzhledově poněkud odlišné zejména ve střešní partii vozové skříň, byla plánována výroba celkem 160 vozů. Požár ve výrobním závodě zničil posledních dvanáct rozpracovaných vozů a tak skutečný počet dosáhl čísla 148. Celkově bylo vyrobeno 238 vozů této mezi cestujícími i provozním personálem oblíbené řady motorových vozů. V letech 1981–1991 byl z důvodu nedostatku náhradních dílů na 41 vozů dosazen nový motor 6 S 150 PV 2 A používaný v říční dopravě. Vozy vybavené tímto motorem byly označeny radou M 262.1, později ř. 831. Motoráky získaly několik přezdívek, nejvíce rozšířenou byla Kredenc, M 262.1/831 byly přezdívány Loďák. Z pravidelného provozu byly postupně vyřazeny ke konci prvního desetiletí tohoto století. Pro účely muzejní a historických jízd zůstalo v provozním stavu několik vozů, a to jak v ČR, tak i ve Slovenské republice.

Motorové vozy ř. M 262.0 byly určeny především pro rychlíkovou vozbu na dosud neelektrizovaných tratích. Ze zajímavých výkonů této řady lze připomenout rychlík Brno–Trenčianská Teplá–Trenčín–Nitra–Nové Zámky, tam i zpět 632 km. Dlouhá léta byly i v čele rychlíků Brno–Jihlava–České Budějovice nebo Jihlava–Tábor–Ražice–Plzeň. Dobrou práci odvedly samozřejmě také na regionálních tratích.

Budiž tyto řádky také poděkováním za práci všech, kteří se v našich strojírenských závodech na výrobě řady M 262.0 podíleli. Díky patří samozřejmě i provoznímu a dílenskému personálu, neboť i oni se zasloužili o dobrou službu těchto vozů na našich kolejích trávící takřka šedesát let. **Vladimír Selucký**

Vážení čtenáři, železničáři, opět vám nabízíme tradiční slevu na vstupenky na letní představení na hradech a zámcích České republiky, a to po celé prázdniny! A máme exkluzivitu, nikomu jinému se opět v roce 2024 sleva z těchto produktů neposkytuje.

V letošním roce se znovu uvádí kulturní představení Strašidlo Cantervillské a vloni veleúspěšná Bílá paní na vdávání. Vše v zámeckých a hradních prostorách dle termínů a míst, které najdete v příloze.

Jaká jsou pravidla:

STRAŠIDLO CANTERVILLSKÉ

♦ sleva se poskytuje na vstupenky v sektorech MODRÝ a ZELENÝ.

♦ sektor MODRÝ – základní cena 799 Kč, cena pro železničáře a všechny hromadné objednávky 730 Kč/vstupenka.

♦ sektor ZELENÝ – základní cena 599 Kč, cena pro železničáře a všechny hromadné objednávky 550 Kč/vstupenka.

♦ pro sektor ČERVENÝ se sleva neposkytuje. **BÍLÁ PANÍ NA VDÁVÁNÍ**

♦♦♦ sleva se poskytuje na vstupenky v sektorech MODRÝ, ZELENÝ a ŽLUTÝ.

♦ sektor MODRÝ – základní cena 999 Kč, cena pro železničáře a všechny hromadné objednávky 920 Kč/vstupenka.

♦ sektor ZELENÝ – základní cena 799 Kč, cena pro železničáře a všechny hromadné objednávky 730 Kč/vstupenka.

♦ sektor ŽLUTÝ – základní cena 599 Kč, cena pro železničáře a všechny hromadné objednávky 550 Kč/vstupenka.

♦ pro sektor ČERVENÝ se sleva neposkytuje.

SPOLEČNÉ PODMÍNKY

♦ je třeba objednat nejméně 6 vstupe-

nek na jednotlivé představení a objednávku poslat na mail simunek@osmb.cz s uvedením fakturačních údajů a počtem požadovaných míst do jednotlivých sektorů. lze fakturovat na fyzickou osobu i odborovou organizaci –

■ v případě odběru odborovou organizací můžete dále se zaměstnavatelem projednat i další dotaci z FKSP nebo SF;

■ zajistíme přímou fakturaci pro Vás a po uhrazení faktury dodáme na Vaši kontaktní e-mailovou adresu vstupenky;

■ jiným způsobem není možné vstupenky se slevou čerpat;

■ objednávky provádějte dostatečně dopředu, aby bylo možné vše s časovou rezervou zajistit.

Mgr. Libor Šimůnek, 603212851, simunek@osmb.cz. OSŽ Mladá Boleslav, www.osmb.cz

Informace o představení najdete rovněž zde – <https://www.strasidlonazamku.cz/>. Objednávka se slevou výhradně výše popsaným způsobem.

Železniční uzel Brno je zásadní pro rozvoj města

Brněnský železniční uzel je klíčovou součástí naší dopravní sítě. Jedná se o jednu z nejvytíženějších částí železniční infrastruktury, která propojuje tratě sítě TEN-T, evropské koridory a celostátní dráhy. Aktuální stav přípravy projektu byl hlavním tématem konference **Budoucnost železničního uzlu Brno a rychlých spojení v ČR**, kterou v brněnském planetáriu zahájil ministr dopravy Martin Kupka.

Po dokončení prací přes jihomoravskou metropoli povedou všechny linky spojující hlavní města V4 a z Brna se tak stane důležitá křižovatka vysokorychlostní železnice zemí střední Evropy. Usilujeme také o to, abychom kvalitně propojili jednotlivá místa v České republice. Železniční uzel Brno bude znamenat důležitý impuls pro další rozvoj Brna, pro rozvoj naší dopravní infrastruktury a české ekonomiky, dodal ministr Kupka.

Ministerstvo dopravy