



4. listopadu 2024

ČTRNÁCTIDENÍK ODBOROVÉHO SDRUŽENÍ ŽELEZNIČÁŘŮ

Cena 8 Kč

Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ RRS OSŽ, Představenstvo OSŽ, PV OSŽ při ČD a PV OSŽ ČD Cargo

Po povodních již bylo vyplaceno 110 jednorázových dávek bezprostřední pomoci

Republiková rada seniorů OSŽ jednala 3. října v Praze. Na pořadu bylo mj. hodnocení srpnových Seniorských her, organizační záležitosti týkající se přípravy IX. sjezdu OSŽ či návrh na doplnění Rady po úmrtí jejího člena Bořivoje Jiráka. Hosty říjnového jednání RRS byli předseda PV OSŽ při Českých drahách Štěpán Lev, předsedkyně Nedrážního republikového výboru (NERV) OSŽ Renata Dousková a předseda OSŽ Martin Malý.

Přítomní hosté přiblížili členům rady současný stav na železnici týkající se kolektivního vyjednávání, jakož i problémů u jednotlivých podniků drážních i nedrážních. Štěpán Lev informoval o zahájení kolektivního vyjednávání u Českých drah a přiblížil problémy týkající se železniční dopravy na tratích postižených katastrofálními zářijovými povodněmi.

Renata Dousková popsala situaci u nedrážních podniků, v nichž působí OSŽ, kde v některých odvětvích (zdravotnictví, školství, ale i stavebnictví) panuje neradostná situace zejména v oblasti mezd a z toho vyplývajícího personálního deficitu. Zmínila se rovněž o klubech seniorů v nedrážních podnicích, kde ve větších podnicích existují kluby seniorů, v menších pak mají senioři zastoupení v ZO OSŽ. Martin Malý připomněl jednání Valné hromady ASO, jejíž je OSŽ součástí, a přiblížil aktivitu sociálně-právního oddělení (SPO) OSŽ týkající se pomoci základním organizacím při komunikaci s rejstříkovými soudy při zkvalitnění zápisů ZO OSŽ ve spolkovém rejstříku.

Jednání rady pokračovalo hodnocením Seniorských her, které byly přítomnými členy označeny za vydařené, jen s malými připomínkami k náročnosti některých disciplín, které však mohou být v příštím roce napraveny. Závěrem rada projednala a schválila zastoupení členů rady v komisích IX. sjezdu OSŽ, který proběhne v listopadu 2025 v Brně.

Představenstvo OSŽ zasedalo v úterý 8. října v čele s předsedou OSŽ Martinem Malým. Hned na úvod se projednával návrh ocenění funkcionářů a členů OSŽ na blížících se oslavách 35 let Od-

borového sdružení železničářů, které proběhne 13. března 2025. Členové Představenstva OSŽ také již kromě běžné agendy pracují na přípravách IX. sjezdu OSŽ 2025, kdy je mimo jiné potřeba navrhnout personální složení komise. Po kontrole úkolů se přešlo ke schvalování žádostí o dávky z Podpůrného fondu OSŽ a přiznání právní pomoci zastoupením v řízení před soudem, se kterými přítomné seznámil vedoucí SPO OSŽ-ústředí Petr Večeř. V souvislosti s povodněmi představenstvo schválilo 10 aktuálních žádostí o poskytnutí dávek ve výši 20 tis. Kč a přijalo také informaci o tom, že z prostředků podpůrného fondu již bylo vyplaceno 110 jednorázových dávek bezprostřední pomoci. Postižení členové OSŽ mohou nadále podávat žádost o poskytnutí dávek z Podpůrného fondu OSŽ.

V druhé části programu zástupci podnikových výborů vystoupili s informacemi ze zásadních jednání. Jako první dostal slovo tajemník PV OSŽ při ČD Antonín Leitgeb, který se vrátil k návrhu PKS zaměstnavatele ze dne 1. října. V pondělí 7. října se sešlo vedení PV a připravilo protinávrh za OSŽ, který bude konzultován s ostatními odborovými centrály.

Předseda PV ČD Cargo Radek Nekola přiblížil jednání odborových centrál a vedení společnosti ČD Cargo ze dne 30. září, kde se především projednávaly výsledky hospodaření plus výhled do konce roku. V rámci společnosti ČD Cargo se začínají projednávat strategie pro zvládnutí aktuálních problémů, včetně efektivního řešení možného propouštění nadbytečných zaměstnanců. OSŽ si však uvědomuje, že je třeba přemýšlet v dlouhodobém horizontu – dnešní přebytek pracovníků může totiž zítra přerůst v jejich nedostatek. Radek Nekola dále poděkoval všem, kteří se podílejí na odstraňování povodňových škod. Mnohdy jsou to zaměstnanci, kteří mají sami poškozený soukromý majetek.

Děni u Správy železnic představil předseda PV OSŽ SŽ Petr Štěpánek. Dne 7. října se uskutečnilo první jednání kolektivního vyjednávání za účasti generálního ředitele Správy železnic Jiřího

Svobody, kde byl prezentován protinávrh odborových centrál. Zaměstnavatel zdůvodnil svůj návrh nelehkou ekonomickou situací v ČR. Stejně jako u společností ČD i ČD Cargo, také Správa železnic poskytla finanční pomoc svým zaměstnancům postiženým povodněmi.

Předsedkyně NeRV Renata Dousková stručně informovala o přípravě kolektivního vyjednávání ve společnosti Trilex. Podrobnější informace o společnostech spadajících pod NeRV byly podány na jednání Ústředí OSŽ dne 25. září.

Podnikové výbory OSŽ při ČD a ČD Cargo se sešly na tradičním společném jednání, které se uskutečnilo v hotelu Oddech v Krkonoších ve dnech 9. a 10. října. Předsedové PV Štěpán Lev a Radek Nekola v úvodu informovali o proběhlé Valné hromadě ASO, na které bylo zvoleno nové vedení. Žhavá témata pro budoucí řešení v ASO jsou například účast při jednáních RHSD ČR (tripartita), zvyšování minimální mzdy, novely ZP nebo návrh ODS pro znovuzavedení superhrubé mzdy zaměstnancům. Ústředí OSŽ se zabývá také budoucností v poskytování digitálních informací pro členy. Nedávno byl spuštěn facebookový profil OSŽ a diskutovat se také bude

(Pokračování na str. 2)



Rozšíření dálkového systému řízení – České Budějovice –

Od 1. října došlo k rozšíření dálkového systému řízení železniční dopravy. Do tohoto systému jsou zapojeny stanice České Budějovice a výhybna Nemanice. Dálkové je tak od tohoto dne řízena celá trať z Prahy přes Tábor do Českých Budějovic. Zapojení úseku z Budějovic ke státním hranicím v Horním Dvořišti se v současnosti připravuje.

Provoz v jihočeské metropoli z moderního sálu Centrálního dispečerského pracoviště Praha ovládají dva traťoví dispečeré a jeden operátor železniční dopravy. Ten má na staros-

ti informování cestujících například nádražním rozhlasem.

Dálkové řízení provozu umožňuje zlepšit komunikaci mezi zaměstnanci dálkového a operativního řízení provozu na dispečerském sále, což má pozitivní dopad mimo jiné na plynulost dopravy.

Z CDP Praha je tak po dnešku dálkově řízeno již přes 700 km traťových úseků železničních tratí. Dalších víc než 500 km tratí řídí dispečeré druhého CDP v Přerově.

Nela Eberl Friebová,
Správa železnic

Dohoda o přeshraniční spolupráci

Správa železnic dnes podepsala s rakouským správcem železniční infrastruktury ÖBB-Infrastruktur dohodu o přeshraniční spolupráci. Jejím cílem je vypracovat studii zaměřenou na společnou strategickou perspektivu pro trasu Praha–České Budějovice–Líncec jako možnou novou vysokokapacitní trať.

Těžištěm studie je analýza dopravního potenciálu celé trasy pro osobní i nákladní dopravu v evropském, mezistátním a regionálním

(Pokračování na str. 2)

František Jemelka

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Příprava výhradního provozu ETCS míří do finále

Je vybaveno 1304 vlaků a 2800 strojvedoucích má potřebná školení a ministr dopravy Martin Kupka k tomu říká:

„Pod dohledem ETCS se od 15. září jezdí i na trati v úseku Praha-Běchovice–Česká Třebová, od stejného data je vybaven i železniční uzel Pardubice. Zadání jezdit se zapnutým systémem tedy již platí na všech tratích, které půjdou od ledna do výhradního provozu. Věřím, že se zde v dohledné době dostaneme v rámci příprav na 50 % vlaků, které zde budou se zapnutým systémem jezdit.“

Evropský zabezpečovač ETCS přináší mnohem vyšší úroveň bezpečnosti na naší železnici. Výhradní provoz bude na 620 km tratí v ČR postupně začínat v průběhu čtyř lednových týdnů na začátku roku 2025.

Podle nejaktuálnějších dat Drážního úřadu je nyní vybaveno 1304 vozidel palubní jednotkou (o 70 více oproti srpnu) a má příslušné klíče pro provoz na tratích pod ETCS. Proškolených strojvedouců už je přes 2800 (nárůst o 800 oproti srpnu).

Po tratích Správy železnic se v září pohybovalo 650 vozidel vybavených mobilní částí ETCS (každý měsíc do září nárůst cca o 50). Největší podíl vlaků pohybujících se pod dohledem ETCS, mimo pilotní trať mezi Olomoucí a Uničovem, vykazuje provoz na trati Česká Třebová–Přerov (přes 40 %). Celkově na tratích s ETCS jezdí cca 30 % všech vlaků pod dohledem ETCS.

V polovině října bylo odesláno druhé upozornění o spuštění výhradního provozu ETCS v definovaných

úsecích od ledna 2025 na všechny dopravce. Upozornění obdrží i leasovací společnosti, jejichž lokomotivy se po území ČR taktéž pohybují. Jde o to všechny zavčas informovat.

Od ledna 2025 bude výhradní provoz ETCS spuštěn v úseku Česká Třebová–Olomouc–Dluhonice–Prosenice/Přerov, na trati Břeclav–Bohumín, následně pak na úsecích Česká Třebová–Adamov a Modřice–Břeclav. Nakonec se pak v lednu zapojí úsek Praha–Běchovice–Pardubice–Česká Třebová.

V letech 2018–2024 dostali dopravci na vybavení palubní části ETCS celkem 7,2 miliardy korun. V září letošního roku Ministerstvo dopravy vypsalo další dotační výzvu z operačního programu doprava s předpokládanou alokací



500 milionů korun. Taktéž běží výzva CEF, ze které lze také čerpat prostředky na pořízení palubních ETCS jednotek do lokomotiv.

Více informací naleznete na novém speciálním [webu Správy železnic](#).

Schválení národního implementačního plánu včetně informace dopravcům o spuštění výhradního provozu proběhlo v roce 2017, první tratí s pilotním výhradním provozem ETCS byla trať Olomouc–Uničov v roce 2023. Cílovým stavem je rok 2030, kdy má být provoz ETCS na celé síti TEN-T. V České republice má být k dispozici na 5 200 km tratí. ■

OSPZV-ASO ČR zřídilo účet na podporu obětem povodní

Odborový svaz pracovníků zemědělství a výživy – Asociace svobodných odborů ČR vyhláší „povodňovou sbírku“ na pomoc svým členům

Číslo konta: 6033 00002/2010
IBAN: CZ 23 2010 0000 0006 330 0002
BIC: FIOBCZPPXXX

Fio banka, a.s., Na Florenci 2139/2, 110 00 Praha 1

Vaše dary pomohou lidem, jejichž životy byly zasaženy povodněmi. Každý příspěvek se počítá. Společně můžeme zmírnit dopady povodní.

Předem děkujeme za vaši podporu a pomoc!

(Další informace na www.odbory.info)

www.odbory.info

Po povodních již bylo vyplaceno 110 jednorázových dávek bezprostřední pomoci

(Dokončení ze str. 1)

o současné tištěné podobě OBZORU. Velkých změn doznal také sport, kde se zájemci o sportovní účast přihlašují přes web Railsport.

Odpoledne se jednání zúčastnily zástupkyně zaměstnavatele ČD Blanka Havelková, Bohuslava Grabovská a Lucie Bauerová. Blanka Havelková informovala o poskytování výpomoci zaměstnancům, kteří byli postiženi nedávnou povodní. Minulý týden uskutečnily cestu do postižených oblastí Bohumína, Olomouce, Opavy, Krnova a Litovle, kde přímo vyplácely cca 100 zaměstnancům finanční výpomoc. V průběhu měsíce října a listopadu budou poskytnuty další finanční prostředky ke zmírnění nastalých škod z prostředků nadace Železnice srdcem postiženým zaměstnancům. Hlavním tématem diskuse byl zasláný návrh PKS ČD na rok 2025, kde členové podnikového výboru

reagovali na zasláný variantní návrh zaměstnavatele a argumentovali svými připomínkami.

Radek Nekola v rámci jednání společných výborů objasnil informaci v nákladní dopravě v rámci roku 2024, kde upozornil na ztrátu v segmentu jednotlivých vozových zásilek až do výše půl milionu korun a nemožnosti dále křížově financovat tuto ztrátu ze zisku ucelených vlaků. Tyto dopady mohou znamenat pro

společnost ČD Cargo úplný útlum v segmentu jednotlivých vozových zásilek s dopadem do zaměstnanosti, a to v očekávané výši až 2700 zaměstnanců. V rámci diskuse se všichni členové obou podnikových výborů shodli na potřebě prosazovat železniční nákladní dopravu v rámci ČR prostřednictvím státních podniků.

—RED—

(Podrobnosti na www.osz.org)

Dohoda o přeshraniční spolupráci

(Dokončení ze str. 1)

kontextu. Ta může být základem pro aktualizovanou analýzu nákladů a přínosů (tzv. CBA) k možné výstavbě přeshraniční trati. Na základě studie budou nastaveny strategické předpoklady pro další kroky. První výsledky se očekávají koncem příštího roku.

„Podepsáním dohody činíme další důležitý krok k analýze potenciálu přeshraniční osy Linec–České Budějovice–Praha společně s našimi českými kolegy,“ uvedla Judith Engel, členka představenstva ÖBB-Infrastruktur.

„Další rozvoj na trase Praha–České Budějovice–Linec navazuje na stávající modernizační program

PŘEDSTAVUJEME • OSOBNOSTI • TVÁŘE OSŽ

Nehody na přejezdech z pohledu strojvedoucích



Strojvedoucí Michal Stoklásek (vpravo) a předseda ZO OSŽ DKV Břeclav Stanislav Holačík

Statistiky ukazují, že téměř každý den dojde k mimořádné železniční nehodě, kdy se jedoucí vlak srazí se silničním vozidlem na železničním přejezdu. Strojvedoucí, jako přímý účastník nehody, často riskuje vlastní zdraví, aby poskytl první pomoc postiženým. Takovou nepříjemnou zkušenost se střetem na přejezdu nedávno na vlastní kůži zažil i Michal Stoklásek ze SLČ Břeclav, strojvedoucí Českých drah, a. s., a člen ZO OSŽ DKV Břeclav, který byl účastníkem nehody u Nových Zámek na Slovensku.

Ten čtvrtek vypadal jako každý jiný pracovní den, když strojvedoucí vyjel z Břeclavi směrem na Štúrovo. Vše šlo dobře, až do chvíle, kdy se v odpoledních hodinách střetl rozjetý vlak EC 279 Metropolitan s linkovým autobusem, který byl po nárazu rozpuštěn a vlečen několik desítek metrů. „Ještě před nárazem jsem si myslel, že se mi to jen zdá. Vše se odehrálo během několika vteřin. Stačil jsem jen zahoukat, zatáhnout za rychlobrzdu a lehnout si na zem. Všude létalo sklo z rozbitého okna a já měl pocit, že ten vlak vůbec nezastavuje,“ vzpomíná strojvedoucí Michal na nepříjemné chvíle.

Tyto mimořádnosti neohrožují jen zaměstnance železnice, ale přede-

vším cestující. V EC jeli dva členové doprovodu vlaku, kteří podle vzpomínek strojvedoucího naprosto profesionálně zrealizovali evakuaci vlaku a postarali se o cestující do příjezdu záchranných složek. Zde opět narážíme na citlivé téma zrušení vlakového doprovodu v soupravách Moravia v Jiho-moravském kraji. Čím více proškoleného personálu u nehody, tím lépe. Než přijedou jednotky záchranářů, vždy uplyne několik minut, při kterých dokáží školení lidé zachránit lidské životy, jako například u loňské nehody na přejezdu v Olomouci.

Stanislav Holačík, předseda ZO DKV Břeclav, vidí největší problém v přejezdech na koridorech. „Myšlení lidí na silnicích nezměníme. Jako strojvedoucí se bezpečněji cítíme na nových vozidlech typu Vectron, Panter nebo řada 380, které splňují požadavky bezpečnostních norem TSI, které zaručují odolnost kabiny při střetu ve 100 km/h rychlosti s překážkou. Chápeme, že není možné všude nahradit úrovněová křížení podjezdy či nadjezdy. Nicméně výraznému snížení nehod na přejezdech by to v tomto směru velmi pomohlo.“

Strojvedoucí Michal Stoklásek také zmínil, že si váží toho, že mu před-

seda ZO, pod kterou spadá, v této vypjaté situaci zavolal. Nejenže se zajímal o jeho zdravotní stav, ale především mu připomněl, aby nevypovídal bez přítomnosti právníka a aby kontaktoval krizovou linku. „OSŽ poskytuje právní a psychologickou pomoc bezprostředně při vzniku mimořádné události, a to i v zahraničí, doporučuji všem členům OSŽ tuto krizovou linku využít,“ připomněl Michal Stoklásek, který jako strojvedoucí u Českých drah pracuje od roku 2015 a ve svém volném čase jezdí jako kvalifikovaný vedoucí na dětské tábory a víkendové pobyty. Díky svému zájmu o techniku a těžká vozidla plánuje v příštím roce vstoupit do Aktivních záloh ČR, aby se mohl podílet na pomoci lidem zasaženým živelnými katastrofami a podobnými situacemi.

Nezbývá než popřát Michalu Stokláskovi a všem zaměstnancům železnice mnoho bezpečně ujetých kilometrů bez nehod a mimořádných událostí.

Text a foto: Daniela Houdková

Nová hala výhybkárny DT Prostějov



- 1) Hydraulická lisovna jazyků pro VRT je ovládána za pomoci počítače
- 2) Za pomoci elektrického ohřevu se jazyk nahřeje na teplotu 1130 stupňů
- 3) Celkový pohled na nové haly prostějovské výhybkárny DT

pro úsek Praha–České Budějovice a rakouskou koncepci cílové sítě pro rok 2040. Díky naší vzájemné spolupráci se může trať České Budějovice–Linec stát plnohodnotným napojením české železnice nejen do Rakouska, ale také dále do jižní a západní Evropy a doplnit přetížený hraniční přechod Děčín–Bad Schandau,“ doplnil generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

S modernizací trati České Budějovice–Linec (tzv. Summeraubahn – Summerauská dráha) se v nové rakouské koncepci cílové sítě (tzv. Zielnetz) počítá až v horizontu po roce 2040, protože předchozí analýzy zaměřené pouze na opatření na rakouské straně neprokázaly dostatečně vysoký potenciál. Tato nová studie stanovuje společný závazek analyzovat celou osu Praha–České Budějovice–Linec z pohledu osobní i nákladní dopravy.

Nela Eberl Friebová, Správa železnic

Všimli jsme si

● V MĚSÍCÍCH ZÁŘÍ A ŘÍJEN se v Podkrkonoší objevil v „lesích“ na železniční trati nové druhy „lišky“. Mezi stanicemi Trutnov hlavní n.–Martinice v Krkonoších a zpět byly zkoušeny nové motorové jednotky 847 Regiofox, které by měly od jízdního řádu 2024/2025 postupně nahradit motorové vozy 843, které zde jezdí na spěšných vlcích Trutnov hl.n.–Chlumec n. Cidlinou –(Kolín). Viz příložený snímek ve stanici Martinice v Krkonoších, kde je připravena k odjezdu na Sp 1803 jednotka 847 036-1. Stanislav Hájek, Pardubice



ZE SVĚTA

● DB BUDOU ŠETŘIT

Německé dráhy (DB) dostanou od spolkové vlády méně peněz, než měly slíbeno. Místo dodatečných 45 miliard eur by v období 2024–2027 měly obdržet „jen“ 28 miliard eur. V současnosti pracuje vedení společnosti na seznamu úsporných opatření, která mají být představena koncem března. Řadě staveb tak hrozí zpoždění z důvodu nezajištěného financování, přičemž přednost by měla mít údržba stávajících tratí před novostavbami.

● ÖBB SI PRONAJMOU BÝVALÉ IC VOZY DB

Rakouské dráhy se v posledních letech potýkají s nedostatkem vozů v dálkové dopravě. Proto se rozhodly pronajmout přes leasingovou společnost Leo Mobility celkem 33 velkoprostorových vozů, které jezdily na IC vlcích u DB a v posledních letech byly odstaveny v Lipsku, což se projevil na jejich stavu. V současnosti

pracují na jejich zprovoznění. Celkové náklady mají dosáhnout 33 milionů eur a s pronájmem se počítá do roku 2028.

Martin Hájek

z Eisenbahn Revue International

● PŘESNOST NĚMECKÝCH VLAKŮ DOSÁHLA LONI NOVÉHO DNA

Přesnost německých dálkových vlaků (DB Fernverkehr) dosáhla v listopadu 2023 nejnižší hodnoty. Pouze 52% vlaků dojezo do cíle se zpožděním menším než 6 minut, což bylo o 7 procentních bodů méně než v říjnu.

Martin Hájek, LOK Magazin



Počátky společnosti DT – výhybkárna a strojírna, a. s., sahají do roku 1900, kdy v Prostějově vznikla zámečnická živnost pana Viléma Doležala. O sedm let později již zde existovala veřejná obchodní společnost DOLEŽAL & TĚHNÍK, zámečnictví Prostějov. Začáteční písmena obou podnikatelů nese společnost dodnes. Výrobu železného zboží nahradila v roce 1956 výroba výhybek, která sem byla přesunuta z Vítkovických železáren. V roce 1992 byla společnost vrácena do soukromých rukou a s postupem let se z ní stala prosperující firma, která má své zastoupení i na Slovensku. Od roku 2007 nese firma název DT – výhybkárna a strojírna, a. s. (DTVS).

V letošním roce byla v areálu firmy dokončena výstavba nové haly lisovny, která je investicí do budoucnosti, neboť se v ní nejmodernějšími výrobními postupy lisují mimo jiné také konce železničních jazyků vysokorychlostních výhybek. O tom, jak je firma DT úspěšná, svědčí mimo jiné fakt, že nová lisovna vznikla z vlastních zdrojů – bez haléře úvěru.

Nová hala je 118 metrů dlouhá a 48 metrů široká a je jedinečná v tom, že ji nepodpírají žádné sloupky. Výhybky pro vysokorychlostní tratě jsou totiž specifické svojí délkou. Ve stávajících provozech DTVS by nebylo možné bez přijetí zvláštních bezpečnostních a organizačních opatření zajistit výrobu vysokorychlostních výhybek, tedy i těch nejtěšnějších a nejdelších. Právě ty budou podle zahraničních zkušeností využívány při plánované výstavbě VRT v ČR.

O vývoji nové výhybky pro vysokorychlostní bylo v podniku DT rozhodnuto již v roce 2001. V roce 2003 zde byla vyrobena a následně ve Vranovicích smontována první výhybka pro vysokou rychlost (350 km, do odbočky 65 km), následovala ji v roce 2007 výhybka v Poříčanech, která umožňuje rychlost do odbočky 130 km/h a v roce 2020 byla dodána dvojice výhybek do Prosenic pro rychlost 160 km/h do odbočky.

10. září byl v areálu firmy představen prototyp první výhybky pro vysokorychlostní tratě (viz Obzor č. 18). Výhybka je celkem 185 metrů dlouhá, skládá se z výměnové části s 38 metrů dlouhým jazykem, 65 metrů dlouhé části srdcovky s pohyblivým hrotem a 82 metrů dlouhé střední části. Určena je pro rychlost 350 km/h do rovného směru a 230 km/h do odbočky. Při její výrobě byla využita technologie nové výrobní haly s elektrickým ohřevem lisu. Zde proběhlo nahřátí jazyků na 1130 stupňů, následně lisování, začišťování a obrábění, přičemž i u takových kolosů musí být dodržena přesnost na desetiny (někdy i setiny!) milimetrů.

Společnost DTVS zaměstnává 450 pracovníků s vysokou kvalifikací a úspěšně se zařadila mezi 5–6 evropských konkurentů ve výrobě výhybek, s nimiž úspěšně drží krok. Text a foto: Miroslav Čáslavský

Regenerace panelových domů je nutností

Provedení oprav, sanace a regenerace panelových domů umožní dosáhnout v současnosti požadované kvality bydlení, snížení energetické náročnosti i zlepšení architektonického vzhledu. Především však zajistí předpoklady pro dosažení plné životnosti panelových objektů.

Katalog nejčastějších a charakteristických vad či poruch panelových domů i metodiku lze najít na stránkách Státního fondu podpory investic (SFPI). Může se stát užitečnou pomůckou nejen pracovníkům správních orgánů,



PANELOVÉ DOMY. Podle statistických údajů Státního fondu podpory investic je v Česku 62 456.

FOTO: PIXABAY

stavebním inženýrům či statistikům, ale i SVJ a bytovým družstvům, jež revitalizaci svých panelových bytových domů plánují.

Podle statistických údajů SFPI je v Česku 62 456 panelových domů, v nichž se nachází 1,165 milionu bytů. Představuje to téměř 32 % celkového trvale obydleného bytového fondu v ČR. Starší panelových domů se v závislosti na roční výstavbě pohybuje od 25 do 60 let, to znamená, že v řadě případů dosahují tyto domy téměř 70-75 % předpokládané fyzické životnosti, která je 75-80 let. Do roku 2025 dosáhne 50-60 % životnosti více než polovina těchto objektů. Zdroj: sfpi.cz

Osm miliard na stavbu nových nájemních bytů



Obce a města v Česku mohou rozjet výstavbu dostupného nájemního bydlení. Ministerstvo pro místní rozvoj získá potřebné prostředky ze státního rozpočtu na rozhybní projektu Dostupného bydlení, který má samo-

vláda na tyto účely vyčlenila v příštích dvou letech osm miliard korun. Ministerstvo a Státní fond podpory investic po vládním usnesení vyhlásily první výzvu pro program dostupného bydlení, do které půjde celkem sedm miliard korun. Přijem žádosti začne od letošního října.

Do první výzvy by se mohly přihlásit odhadem nižší desítky obcí a měst se svými projekty, které už mají k výstavbě vyjednané stavební povolení nebo jeho vydání očekávají do konce letošního roku. Časem by se však podle údajů z Regionálních center podpory investic mohlo zapojit 167 projektů, které počítají s výstavbou nebo rekonstrukcí 3 400 bytů. Zhruba dvě třetiny z nich však ještě čekají na razítka stavebních úřadů.

Finance bude možné kromě samotné výstavby nebo rekonstrukce využít také na koupi nemovitostí. Celkem by program měl přinést na trh zhruba 10 tisíc obecních bytů navíc ke standardní výstavbě. Aby ke zlepšení dostupnosti bydlení v Česku doopravdy došlo, stavět by se podle realitních expertů v obcích a městech muselo ještě více. Podle analýzy společnosti Central Group a KPMG by to mělo být alespoň 25 tisíc veřejných nájemních bytů za rok. Zdroj: Seznam Zprávy

ÚVODNÍ SLOVO



Milé kolegyně, milí kolegové, povodně postihly velkou část území České republiky, nejhorší situace pak byla na severu Moravy, kde byla překonána i dosud nejničivější povodeň z roku 1997. Tato přírodní pohroma výrazně zasáhla spoustu domácností, firem i organizací a způsobila rozsáhlé škody napříč Českem. Jsme si vědomi, že i mnozí z vás musí čelit jejím důsledkům, poškozeným domům, bytům a zařizovacím předmětům.

Chci vás však ujistit, že v těchto těžkých chvílích nejste sami. Také naše sdružení je připraveno vám poskytnout bezplatné odborné poradenství ohledně škod, oprav a dalších záležitostí týkajících se bydlení. Pokud je to možné, zdokumentujte stav svého domu či bytu pro účely vyřízení pojistné události, naše služby jsou vám k dispozici jak telefonicky, e-mailem, tak osobně. Neváhejte nás proto kontaktovat na čísle 733 604 828 nebo na e-mailové adrese info@son.cz. Jsme připraveni pomoci vám touto těžkou dobou překonat.

S účtů a přáním klidných podzimních dnů.

Mgr. Lenka Veselá
Předsedkyně SON

Mezinárodní den nájemníků

První říjnové pondělí si každoročně připomínáme Mezinárodní den nájemníků. Hlavním tématem tohoto letosního je „Posilování demokracie a práva na bydlení: životně důležitá role nájemnických organizací.“ Pokračování na další straně...

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Konečně...

Při cestách do západoevropského zahraničí, především Německa, jsem nemohl přehlédnout na pracovních místech na širé trati nebo ve stanici zabezpečení pracovního místa proti vstupu do prostoru pojezděné koleje. Držáky připevněné k patě kolejnice byly „spojeny“ dvojicí latí tvořící relativně pevnou zábranu proti náhodnému vstupu pracovníka do nebezpečného prostoru.

Na české železnici se podobné držáky objevily se „zpožděním“ několika desetiletí, leč místo latí byly „spojeny“ provázkem, na němž byly navázány kousky červenobílé pásky vymezující nebezpečný prostor. Na jiných místech byla natažena „v prostoru vlnící“ červenobílá páska. Že takováto „zábrana“ nemohla zabránit pádu do prostoru sousední koleje, bylo jasné i méně chápavému jedinci.

V „poslední“ době se na pracovních místech objevila „zábradlí“ tvořená držáky spojenými kulatými tyčemi. Takto sestavené zábradlí spolehlivě zabrání pádu do prostoru pojezděné koleje, případně pádu z náspu.



(Foto je pořízené na výluce u zastávky Srbsko – na širé trati)

Text a foto: Miroslav Zikmund

Srbská „anabáze“ jinak

Před několika měsíci popisoval Petr Rádl svoji anabázi při nástupu do vlaku na zastávce Srbsko při výluce jedné traťové koleje.

V období od večera 25. 9. do 14. 10. by podobný problém neměl. Zastávka Srbsko totiž fyzicky neexistovala, změnila se ve staveniště.

„Berounky“, nahrazující osobní vlaky, staveništěm pouze projížděly. Mezi Karlštejnem a Srbskem byla zajišťována NAD. Cestující z Berouna do Srbska museli jezdit přes Karlštejn. NAD Beroun–Srbsko (–Karlštejn) existovala pouze u vlaků 8803 a 8807, přičemž jízdní doba NAD na ujetí šesti tarifních kilometrů potřebovala 26 minut, do Karlštejna dalších osm. V opačném směru to byly vlaky 8800 a 8874.

Informační cedule o „zrušení zastávky“ opřená o plot staveniště „zevnitř“ byla pro cestující nedostupná. „Jeden“ by očekával umístění takovéto tabulky na začátku můstku „Srbecká lávka“, po němž se chodí na zastávku.

Zvláštností jednokolejného provozu a náhrada Os „Berounkami“ jedoucím ku Praze jsou rozdílné údaje v tištěném VJŘ, údaje v IDOSu a hlášení staničního rozhlasu v Karlštejně. Podle „papíru“ zastavují jen „pro výstup“, nicméně staniční rozhlas je oznamuje jako zastavující R do Prahy s „pravidelným“ odjezdem. Inu SŽ a ČD to mají takové nějaké pomatené...

Součástí výlukových prací je rovněž výstavba odbočky LOM.

Text a foto: Miroslav Zikmund

Prachatice

Dne 11. října ve 14 hodin jsem navštívil žst. Prachatice, kde bylo možno pozorovat posun pronajaté lokomotivy Beacon ER 20008 Siemens, která odvážela zátěž z vlečky lomu Kobylí hora. Vlečka je napojena úvratí v žst.



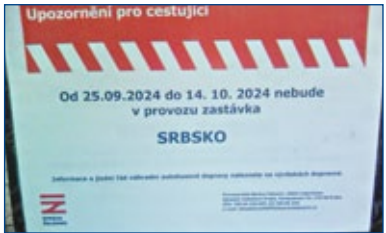
Památkově chráněné mosty

Mezi památkově chráněnými mosty řadíme i ty železniční. Patrně není tajemstvím, že původní záměr Správy železnic k řešení mostu pod Vyšehradem byl „zbourat a do šrotu“ bez ohledu na nějaký památkový statut či nějaká panoráma chráněná Unescem. A asi by to tak dopadlo nebýt petič. Za docela krátkou dobu se stanovisko Správy železnic docela změnilo, jak svědčí úvod k semináři o jiných památkově chráněných mostech u Hranic na Moravě, který proběhl v Praze. Cituji z textu ze 4. září 2024: „**Památkově chráněné mosty představují nezastupitelné kulturní a historické hodnoty, které odrážejí architektonické mistrovství a příběhy minulých let.**

Udržení a čtení těchto mostů je klíčové pro zachování kulturní identity.“

V této souvislosti bych se chtěl zeptat, zda by byl velký technický problém postavit na místě vyšehradského mostu repliku rozšířenou o třetí kolej? A zjistilo se, kdo vlastně zanedbal své povinnosti při jeho údržbě?

Petr Rádl



Najdete na www.osz.org

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Nyní vás poněkud „zahltíme“ Informacemi Stanislava Hájka, které jsou zaměřeny na zahraniční železnice.

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:

■ Do zahraničí se vydáme také s inženýrem Jiřím Pelcem. Tentokrát s konstatováním, že **Kolejová doprava v Dubaji je inspirací i pro naše města.**

PORADNA BOZP

Zpátky ni krok



Já vím, tahle hesla z dob socialismu jsou dávno zapomenuta, stejně jako doby, kdy se nádraží modrala nádražáckými uniformami a roční období se střídala podle kalendáře. Odvál je čas, zapadla do propadlišť dějin a přikryl je prach... prostě nostalgie a klíš jak se patří. Netušila jsem, že vzpomínky na staré časy mne doběhnou na nově zrekonstruovaném nádraží v jednom nejmenovaném městě. Povšimněte si, prosím, že jsem nenapsala *staré dobré časy*, protože na dobu před *protikuřáckým zákonem* a zákazem kouření ve vlacích zase nemám tak šťastné vzpomínky a na ná-

vštěvu vylepšené železniční stanice jsem se jako správný *skorošotouš* těšila.

Abych vám připomněla nějaké konkrétní datum, kdy se zhroutil kuřácký svět na železnici, sáhla jsem klasicky do tajů internetu. Ten den, kdy k tomu došlo ve vlacích pod hlavičkou Českých drah, byl 9. prosince 2007 (od změny jízdního řádu). Porušení zákazu bylo v té době trestáno stokrátovou pokutou či přírůžkou k jízdnému ve výši až 500 korun. K zákazu docházelo postupem času pozvolně a nenápadně, od úplné tolerance kouření na počátcích existence železnice, přes zavedení speciálních dámských kupé na počátku 19. stol. (tehdy se předpokládalo, že kouří a budou kouřit pouze pánové), až po snižování poměrů kuřáckých a nekuřáckých kupé (z 2:1, 1:1, 1:2 až na 1:3 pro kuřáky), a koncem minulého století už jezdila naprostá většina vozů nekuřáckých. Jednalo se tedy především o vývoj v čase s ohledem na mezinárodní smlouvy, poznatky ze zdravotnictví a dopady nemoci kuřáků do státního hospodářství. Joouo, letí to!

O to zajímavější se mi zdá instalace kuřáckých zón na nových nástupištích, hezky pod vlaštovkami, aby na kuřáky náhodou nepřišlo. Neberte to tak, že kou-

ření zcela zatracuji, to je víceméně každého věc, ale jako bezpečák, který se celkem orientuje v legislativě vztažené k BOZP, opravdu cítím určité pochybnosti...

A co na to zákon č. 65/2017 Sb., o ochraně zdraví před škodlivými účinky návykových látek, § 8 odst. 1 písm. c) a odst. 2? Mj. říká, že se **zakazuje kouřit na nástupištích, v přístřešku a čekárně veřejné dopravy, a to včetně používání elektronických cigaret.** Podle § 9 má vlastník uvedených prostor při porušení tohoto zákazu **povinnost osobu, která nedodrží zákaz kouření nebo zákaz používání elektronických cigaret, vyzvat, aby v tomto jednání nepokračovala, nebo aby prostor opustila a tato osoba je povinna výzvy uposlechnout.** Pokud by někdo chtěl namítnout, že zastřešené nástupiště s kuřáckým koutkem je **stavebně odděleným prostorem vyhrazeným ke kouření** a platí zde pravidla provozovatele, ani ten nepochodí. Nejen, že se na nástupiště, přístřešky a čekárny veřejné dopravy tato výjimka nevztahuje, ale navíc by musela být dodržena **zásada uzavřené části stavby, vymezené podlahou, stropem nebo konstrukcí krovu a pevnými stěnami s uzavíratelnými stavebními výplněmi jako jsou okna a dveře.** Neobstojí ani odkaz

na § 2 písm. p) uvedeného zákona, který upřesňuje, že **není-li vymezení prostoru nástupiště zřejmé, nebo není-li viditelným značením takový prostor jinak vymezen, pokládá se pro účely tohoto zákona za nástupiště veřejně přístupný prostor o šířce 5 m a délce 30 m před a 5 m za označnickem zastávky ve směru jízdy dopravního prostředku.** Řekla bych, že u ostrovního nástupiště se zastřešením se o jeho vymezení nedá nijak pochybovat... Kouření na nástupišti je navíc podle tohoto zákona přestupkem, ze který může být fyzická osoba potrestána pokutou ve výši až 5 000,- Kč a provozovateli hrozí pokuta ve výši 50 000,- Kč, **pokud nevyzve osobu, která nedodrží zákaz kouření nebo používání elektronických cigaret, aby v tomto jednání nepokračovala, nebo aby prostor opustila.**

Železnice si žije dál vlastním životem a my, jako svazoví inspektoři oddělení BOZP OSŽ-Ú, samozřejmě fandíme každé rekonstrukci nebo nové stavbě a stále nás těší každá maličkost, která se udělá pro lidi. Jen máme zkrátka za to, že zákon se má dodržovat a latinské sousloví *Ignorantia juris non excusat* (neznalost zákona neomlouvá) má místo nejen v moderním pojetí práva, ale i tady, u nás, na dráze...

Dana Žáková, oddělení BOZP OSŽ

I přesto, že naši hráči podali kvalitní výkony až na hranici svých možností, v silné konkurenci obsadili osmé místo

Ve dnech 1.–5. 10. 2024 se v Polském městě Suchedniów konalo Mezinárodní mistrovství USIC v badmintonu, kterého se zúčastnili hráči Indie, Velké Británie, Bulharska, Francie, Německa, Švýcarska, Polska a České republiky.

Stejně pořadí nakonec bylo i po odehrání posledního zápasu. V krásné hale jsme byli svědky vynikajících výkonů. Finále mezi vítěznou Indií a Velkou Británií mělo opravdu vysokou úroveň. Bohužel hráči Indie jsou na úplně jiné úrovni než zbytek účastníků z Evropy, o čemž svědčí i to, že za celou dobu turnaje neztratili žádný zápas, dokonce neprohráli



ani jeden set. Naši hráči podali dobré výkony na hranici svých možností, což v silné konkurenci stačilo pouze na osmou příčku. Všem členům vý-

pravy (Roman Lukosz, Lukáš Nevečeřal, Aleš Zeman, Petr Šístek, Marta Ondrušáková, Jitka Pěchová, Jaroslav Mareš, Ondřej Šmehlík) patří podě-

kování za dobrou reprezentaci České železnice.

Vedoucí výpravy **Miroslav Maincl**, tajemník PV OSŽ Správy železnic

Přivezli medaile!

Ve dnech 4.–6. 10. 2024 se zúčastnila výprava českých železničářů Regionálního mistrovství USIC v bowlingu, které pořádalo Německo v Berlíně, za účasti družstev Dánska, Velké Británie, České republiky a domácího Německa.

Naši sportovci podali bojovný výkon a pod skvělým vedením trenéra Libora Kiše se v hodnocení družstev umístili na třetím místě, s výkonem 8529 sražených kuželek za druhými Dány s 8756 sraženými kuželkami. Na prvním místě se umístilo družstvo

domácího Německa výkonem 9213 sražených kuželek.

V soutěži jednotlivců se nejlépe umístil Stanislav Peřina, který obsadil 2. místo výkonem 1752 sražených kuželek, a Radka Konečná, která obsadila 3. místo výkonem 1343 sražených kuželek.

Celá akce proběhla v přátelské atmosféře a ze strany pořadatelů země byla bezchybně zajištěna.

Děkují našim sportovcům!

Vedoucí výpravy **Dušan Richter**, tajemník PV OSŽ Správy železnic



Činnost seniorů OSŽ Liberec

Senioři OSŽ Liberec ani v letošním roce nezahálují. V květnu se zúčastnili 5. krajských sportovních her v Tanvaldě, kde obsadili krásné třetí místo. Na VII. seniorských hrách v Kořenově se jim společně s družstvem z Ústí n. L. už tolik nedařilo, ale radost si z sportovat tady byla vidět, vždyť není důležité zvítězit, ale zúčastnit se. Další akcí byl výlet do Rovenska pod Troskami. Cílem byla Zvonice s obrácenými zvony, kde jsou tři zvony tzv. rebelantské, protože jsou upev-

něny obráceně – srdcem vzhůru – a uvádějí se do pohybu a zvonění šlapáním. Zvony sloužily ke svolávání lidí v případě nebezpečí. Ke zvonům se vystupuje po 33 dřevěných schodech, což znamená 33 let Kristova života. Účast na výletě nebyla velká, deštivé počasí je odradilo. Přesto jsme ještě prošli boreckými skalami na vlak do Borku. Výlet zakončila část účastníků v cukrárně v Sedmihorkách. Konec dobrý a sladký.

Jaroslav Ševčík, OSŽ Liberec



Společnost AŽD ve spolupráci s obcí Třebívlice a Ústeckým krajem již několik let pořádají hudební festival Švestka FEST. Ten letošní se konal ve dnech 6. a 7. září v obci Třebívlice, která se nachází na trase Litoměřice horní n., Lovosice a Most.

Akce byla určena především pro věrné cestující Švestkové dráhy v rámci linky U10 Integrovaného dopravního systému Dopravy Ústeckého kraje, kteří mohli získat vstupenky zdarma v rámci věrnostního programu VYJEZDI SI VOLNÝ VSTUP. Pro návštěvníky festivalu byl připraven průřez hudebními žánry určený všem generacím. První stage na místním koupališti přivítala skupina Vypsaná fixa, zpěvačku Kateřinu Marii Tichou & Bandjeez, Evu Burešovou, ohnivou show předvedla skupina Blackout Paradox. Zatímco první festivalový den zde završil koncert legendární skotské rockové skupiny Nazareth, úplný závěr akce patřil vystoupení Kapitána Demo. Na druhé stage v zámecké zahradě vystoupil zpěvák Sebastian, Michal Hrůza se svojí kapelou a v podvečer zazpívala Marie Rottrová, kterou si nenechal ujít ani generální ředitel společnosti AŽD Zdeněk Chrdle.

Švestka FEST se stal již neodmyslitelnou součástí kulturního kalendáře a nabízí skvělou příležitost pro místní i návštěvníky užít si dobrou zábavu při poslechu hudby a ochutnávky burčáku, vín z místního vinařství nebo jen švestkové limonády.

Daniela Houdková,
Petr Dobiášovský

ŠVESTKA FEST PŘILÁKAL NÁVŠTĚVNÍKY I LETOS



Eva Burešová



Skotská rocková skupina Nazareth



Marie Rottrová



Generální ředitel AŽD Zdeněk Chrdle

Dobré věci přicházejí k těm, kteří čekají. Velké věci přicházejí k těm, kteří zvednou zadek a dělají něco pro to, aby přišly.
Neznámý autor

–bl–

...a je PO PRÁZDNINÁCH

Letošní prázdniny skončily a já za staženými roletami už jen vzpomínám na ty naše před mnoha a mnoha lety nazpátek...

Prázdniny u nás bývaly velkým, ale především veselým dobrodružstvím! Své synovce a neteře jsem svázela dohromady téměř každoročně a všechny ty cesty jsem absolvovala pokaždé jen vlakem. A na Valašsku se mě hned naši tři kluci zeptali: „A budú tam aj cérky?“ To na Slovensko byla cesta složitější a s několika přestupy = Púchov (někdy už i Horní Lideč), pak Leopoldov, tam bylo kdysi také dlouhé čekání na přípoj, a poslední přestupní zastávkou pak byly Lužianky. A když jsem do Nitry přijela, po přivítání padla od mých tří neteří první otázka: „A chalani prídu tiež?“ Jó, tehdy bylo veselo... Když jsem se pak i s děvčaty vracela ze Slovenska na Moravu a vlak projel tunelem Strelenka–Střelná, povzbuzují je, že od teď už můžou mluvit česky. Ta nejmłodší to prožívala ale opravdově, a proto dost nešťastně: „Ved’já neviem!!!“ A v Teplících nad Bečvou pak z osobáku vystupujeme, bohužel, mimo perón, a tak mi spolucestující pán s děvčaty pomáhá a svůj záslužný čin komentuje slovy – první žabička, druhá žabička, třetí žabička... a když jsem měla přijít na řadu já, provokuji ho slovy: „To jsem zvědava, co řeknete teď (???)“ a oba se zasmějeme, ha...

A léta běží, vážení... A tak zákon schválnosti chtěl, že tato naše nejmladší strávila s podivem v Česku nakonec nejdélsí dobu z nich (v Brně šestileté studium veterinární a nato 4 roky praxe v Praze Na Pazderce). Dostávala jsem pokaždé termíny, kdy ji v Brně můžu navštěvovat. Jezdila jsem tam moc ráda, centrum Brna je pro mě na rozdíl od „rozbité“ Prahy „velmi klidné“. Tehdy sem jezdily naštěstí ještě vlaky Českých drah a přijížděly na krásné historické a zatím stávající brněnské nádraží, o jehož konci je tentokrát už pravděpodobně rozhodnuto.

Velkou radost dnes mám ale i ze všech šesti našich dětí, které udržují i nadále vzájemně kontakty, především on-line, a když ke mně má přiletět některá z neteří, zvu na setkání i všechny tři valašské ogary.

No, v současnosti už jen ráda vzpomínám na časy, které minuly a nic z toho se nevrátí. Vzpomínám ale na mnohé cesty i za svými vysněnými cíli. A to nepřeborné množství fotek, které jsem si z každého místa dovezla, mi mě cestování, které jsem absolvovala vždy pouze vlakem, natrvalo připomíná...

Hana Dostálová

Poznámka redakce: Na rozdíl od dopisovatele Tomáše Martínka, který v našich novinách rád kritizuje **novinky.cz**, se jejich příspěvky naopak autorce pravděpodobně zamlouvají. Alespoň ten, který podle cizinců navštěvujících ČR chválí její oblíbené Brno („moje řeč!!!“ říká Hana Dostálová). Dokonce prý i zdejší pivo je pitné... tvrdí zase zahraniční turisté podle **novinky.cz**.