



Z jednání vrcholných orgánů OSŽ

■ PV OSŽ při ČD, PV OSŽ ČD Cargo, Ústředí OSŽ, PV Správa železnic, Republiková rada seniorů OSŽ

Podnikové výbory pořádají školení na téma uzavřených kolektivních smluv

Podnikový výbor OSŽ při ČD se sešel 15. ledna na svém prvním jednání v roce 2025. Úvodu jednání se zúčastnil předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který představil harmonogram voleb do všech orgánů OSŽ, jež budou završeny v listopadu 2025 IX. sjezdem OSŽ. Po kontrole usnesení a informacích ze zásadních jednání dostali slovo pozvání zástupci zaměstnavatele. Jako první vystoupila Ing. Lucie Bauerová, vedoucí skupiny benefitů GR ČD, a. s., která uvedla, že objem finančních prostředků sociálního fondu zůstává stejný jako v loňském roce, přičemž byly navýšeny limity, které se v roce 2025 nedají.

Ing. Zuzana Vallová, vedoucí oddělení zkoušek a BOZP, vysvětlovala nový systém přidělování ochranných pomůček pro zaměstnance prostřednictvím aplikace. Podotkla, že případné nedostatky se budou řešit na jednání pracovní skupiny OOPP a VS.

Ředitel odboru správy a rozvoje majetku Ing. Pavel Vrchota nastínil nadcházející stavební sezónu, přičemž zmínil, že výběrová řízení musí probíhat tak, aby stavby probíhaly v optimálním čase. Dále Vrchota řekl, že některé práce menšího rozsahu by mohly být prováděny v režii podniku namísto výběrových řízení, což by mohlo zvýšit efektivitu.

Po odchodu hostů pokračovalo jednání organizačními záležitostmi. Podnikový výbor schválil klíč na rozdělení 113 delegátů Podnikové konference OSŽ při ČD, která se bude konat 13. května 2025 v hotelu Olšanka v Praze. Předseda PV Štěpán Lev informoval o školeních OSŽ, jejichž tématem budou změny v PKS ČD pro rok 2025, Zásady hospodaření se Sociálním fondem ČD na rok 2025, jízdní výhody, pracovníprávní vztahy a další.

PV OSŽ ČD Cargo jednal 16. ledna 2025. Po úvodním slovu Radka Nekoly se jednání zaměřilo na probíhající jednání nadbytečnosti provozních zaměstnanců, a to z důvodu budoucí ekonomické udržitelnosti segmentu jednotlivých vozových zásilek. Zastavení ekonomické ztrátovosti jednotlivých vozových zásilek je vykoupeno změnami v organizaci práce, které budou významně zhoršovat sociální a pracovní komfort. Proto bude toto řešení v budoucnu potřeba revidovat. Na toto téma se rozběhla rozsáhlá diskuze mezi přítomnými, ze které vyplynulo, že v praxi některé inovace v organizaci pracovní doby a předložených technologií u společnosti úplně neobstály a vzniká oprávněná obava, že noví mladí zaměstnanci do takových podmínek nebudou chtít nastoupit.

Dále dostali slovo předsedové jednotlivých výborů OSŽ, kteří se vyjádřili k dosavadnímu postupu v rámci jednotlivých provozních pracovišť. Na konkrétních pracovištích je již znám počet propouštěných lidí s konkrétním seznamem jmen, který je stále v režimu projednávání.

Radek Nekola se zúčastnil schůzky s ministrem dopravy, kde navrhl směřovat problematiku a zodpovědnost za udržitelnost železniční nákladní dopravy také na zástupce krajských zastupitelstev.

V druhé části se k jednání připojili zástupci zaměstnavatele. Personální ředitelka Mgr. Aneta Miklášová přiblížila komplikovanou situaci u ČD Cargo z pohledu zaměstnavatele. Zdůraznila, že celá věc je pro zaměstnavatele nepřijemná, ale nezbytná. Ing. Josef Kreische navázal na Anetu

Miklášovou s připomínkou, že v dnešní době i za těchto podmínek mezi zaměstnavatelem a zaměstnancem je veden kvalitnější sociální dialog, než tomu bylo v minulosti. Zástupci zaměstnavatele dále zodpověděli konkrétní dotazy od přítomných členů podnikového výboru.

První jednání Ústředí OSŽ v roce 2025 proběhlo 22. ledna. Aktuálním tématem v letošním roce jsou volby do všech orgánů OSŽ – organizační komise již několik měsíců intenzivně pracuje a také ostatní sjezdové komise nyní postupně zahajují svoji činnost. PhDr. Helena Svobodová informovala o zasedání řídicího výboru Železniční sekce ITF, které proběhne ve dnech 3. až 4. dubna 2025 v Kongresovém centru Praha. Předsedkyně revizní komise Barunka Figalová přiblížila kontroly, jež proběhly v sídle OSŽ, a chystané kontroly v základních organizacích.

Tajemník PV OSŽ při ČD Antonín Leitgeb pokračoval s informacemi ze zasedání pracovní skupiny k děleným směnám u strojvedoucích, vlakových čet a ostatních zaměstnanců. Neopomenul připomenout probíhající školení ke kolektivní smlouvě, o které je u členů OSŽ a zaměstnanců ČD velký zájem. Předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola začal svůj vstup informacemi z jednání podnikového výboru, přičemž pochválil spolupráci se Správou železnic a Českými drahami v hledání vhodného volného místa pro propouštěné zaměstnance ČD Cargo, kteří mají zájem o přeškolení a rekvalifikace na jinou (Pokračování na str. 2)



Akutrolejový RegioPanter zavítal na Králicko

Ve čtvrtém lednovém týdnu se v Čechách uskutečnily předváděcí jízdy akutrolejové elektrické jednotky ř. 690 RegioPanter. Po jízdách v Plzeňském a Středočeském kraji zavítala tato jednotka 23. ledna do Pardubického kraje. Jízdy se zúčastnili také představitelé kraje včetně hejtmana a radního pro dopravu.

Vlak vyjel z Prahy, většina pozvaných hostů přistoupila v Pardubicích a Chocni, a dále pokračoval přes Ústí nad Orlicí, Letohrad a Králíky až do zastávky Červená Voda-Pod rozhlednou. Na úseku Lichkov–Červená Voda-Pod rozhlednou využili pohon s pomocí baterií. Pak se vrátil zpět do Ústí nad Or-

licí a dále na Ostravsko, kde je nasazen v pravidelném provozu. Jízda proběhla bez jakýchkoliv problémů a ukázala, že takové vozidlo by bylo vhodné právě pro tento typ trati, kde je většina úseku elektrifikována a koncový úsek je bez trolejí. Zda a kdy se sem tyto či podobné dvouzdrojové jednotky podívají a pod hlavičkou jakého dopravce, ukáží příští měsíce a roky.

Ve hře je jejich pořízení s dotací z modernizačního fondu. Nasazeny by mohly být nejen na tuto trať, ale i na další tratě na Českomoravsku jako např. Česká Třebová–Choceň–Litomyšl či Česká Třebová–Moravská Třebová.

Martin Hájek

DTVS Prostějov NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Začíná unikátní výzkumný projekt

Vznikne železniční výhybka, která sama sebe hlídá a předem upozorní na problém – díky tomu se sníží náklady na údržbu a zvýší se spolehlivost vlakové dopravy

DT - Výhybkárna a strojárna v lednu zahájila tříletý výzkumný projekt, jehož cílem je výroba prototypu první české autonomní výhybky. Firma navazuje na předchozí fázi zacílenou na diagnostiku pevných částí výhybek. Nyní se výzkumníci a konstruktéři zaměří na ty pohyblivé, tedy na jazyky ve výměně a na srdcovku s pohyblivým hrotem. Konečným cílem je vytvořit systém, který bude průběžně sám sledovat technický stav výhybek v železniční síti a upozorňovat na potřebu údržbového zásahu.

Výhybkám, kterými se mění směr jízdy vlaků, patří k nejvíce namáhaným konstrukcím, které tvoří nedílnou součást železniční infrastruktury. Všechny se fyzicky kontrolují a udržují. Nový systém autonomní diagnostiky najde uplatnění jak na konvenčních, tak na vysokorychlostních tratích.



„Například právě na vysokorychlostních tratích není možné vykonávat údržbovou a kontrolní činnost běžným způsobem. Pohyb zaměstnanců v kolejišti je tam za provozu vyloučen. Z tohoto důvodu je potřeba kritické prvky železniční infrastruktury, jakými jsou i výhybky, vybavit spolehlivým diagnostickým systémem, který bude včas predikovat potřebu údržbových intervencí tak, aby byla údržbová činnost efektivně prováděna a aby byl co nejméně ovlivňován provoz vlaků,“ vysvětluje praktický přínos vývoje autonomních výhybek generální ředitel firmy Marek Smolka a dodává: „Jde o jedinečný projekt, který do budoucna ušetří nejen finanční prostředky, ale i lidskou sílu potřebnou k údržbě železniční infrastruktury. Dalším přínosem je bezpečnost zaměstnanců, kteří dnes za provozu provádějí fyzickou kontrolu výhybek, zatímco v budoucnu vyjedou do terénu pouze v okamžiku, kdy je systém upozorní na potřebu zásahu. Díky autonomním výhybkám dokážeme také předcházet případným poruchám a ne-

(Pokračování na str. 2)

Starostové říkají jednoznačně NE

Rada Svazu měst a obcí ČR (SMO ČR) na svém jednání odmítla návrh na převod financování nepedagogických pracovníků ze státu na obce a města. Tento návrh, který by měl vstoupit v platnost od 1. září 2025, členové Rady označili za nepřipravený, překotný a postrádající jakékoli dopadové studie či analýzy. **Hlavní výhrady Rady SMO ČR k návrhu přenesení financování nepedagogických pracovníků na obce od 1. 9. 2025:**

- Nestandardní legislativní proces bez možnosti připomínek.
- Absence dopadových studií a konkrétních analýz, jak návrh ovlivní rozpočty obcí.
- Riziko výrazného nárůstu finanční zátěže pro menší obce, které již nyní obtížně financují své provozní náklady.
- Neexistence široké odborné diskuze mezi vládou, samosprávami a dalšími kompetentními subjekty.
- Nevhodně zvolené datum zavedení změny uprostřed roku, což by mohlo ohrozit stabilitu škol.

Rada Svazu zároveň vyzvala vládu k okamžitému zastavení navrhovaných změn a zahájení transparentní debaty o této problematice. Zároveň apeluje na poslance, aby pro zmiňovaný návrh v parlamentu nehlasovali.

Podle předsedy SMO ČR Františka Lukla jde o zásah, který není opřen o dostatečnou, dlouhodobou odbornou diskuzi se všemi zainteresovanými stranami. O Svazu měst a obcí ČR: Svaz měst a obcí České republiky je celostátní, dobrovolnou, nepolitickou a nevládní organizací. Členy Svazu jsou obce a města. Svaz měst a obcí ČR je partnerem pro vládní i parlamentní politickou reprezentaci. Podílí se na přípravě a tvorbě návrhů legislativních i nelegislativních opatření v oblastech týkajících se kompetencí obcí, a to jak na národní, tak evropské úrovni. Činnost Svazu je založena především na aktivitě starostů, primátorů a členů zastupitelstev obcí a měst, kteří se nad rámec svých povinností věnují i obecným problémům samosprávy. Svaz sdružuje přes 2 800 měst a obcí a svými členy tak čítá cca 8,5 milionů obyvatel České republiky.

Zdroj: ČMOS PŠ

(Další informace jsou na www.odbory.info)

Podnikové výbory pořádají školení na téma uzavřených kolektivních smluv

(Dokončení ze str. 1)

profesi na železnici. Předseda PV OSŽ Správy železnic Petr Štěpánek informoval o aktivu k PKS, který proběhl 15. 1. za přítomnosti generálního ředitele Správy železnic. Za Nedrážní republikový výbor vystoupila předsedkyně Bc. Renata Dousková. Hlavním tématem bylo vyhodnocení uzavřených kolektivních smluv na rok 2025. Za úspěch se dá považovat v průměru pětiprocentní navýšení do mzdy zaměstnancům, které je nad plánovanou inflaci v tomto roce. Dalším úspěchem je fakt, že firmy nemají v plánu propouštět zaměstnance.

Radek Nekola, nově zvolený místopředseda ASO, a tajemník ASO Martin Vavrečka se 20. ledna zúčastnili jednání ASO, na kterém se mimo jiné zhodnotila konference konaná 27. 12. 2024 na téma Postavení a práva zaměstnanců v digitálním věku – prioritní kolektivního vyjednávání. Ing. Bc. Petr Toman, BA, (Hons) informoval o novinkách ve financování preventivních programů pro pojištění ZP MV ČR.

Závěrem jednání Mgr. Martin Malý krátce informoval o vývoji při projednávání návrhu novelizace zákoníku práce v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR.

Jednání Podnikového výboru Správy železnic (23. 1.) řídil předseda PV Petr Štěpánek, který po úvodním přivítání předal slovo předsedovi OSŽ Mgr. Martinu Malému. Ten se soustředil na novelu zákoníku práce, která prochází čtením v Parlamentu. Omluvil se i za výpadek webových stránek OSŽ, kdy nedošlo k automatické aktualizaci bezpečnostního certifikátu.

V dalším bloku vystoupil 1. místopředseda OSŽ a předseda PV ČD Cargo Radek Nekola. Oznámil svou kandidaturu na předsedu OSŽ a nastínil své priority na případném zvolení do této funkce. Současný předseda PV Petr Štěpánek a tajemník Miloš Paleček již nebudou zejména z důvodu nároku na starobní důchod dále kandidovat. Současné vedení by i s podporou PV mohli doplnit současní členové PV Pavel Lněnička a Petr Pilník. O budoucím obsazení vedení Podnikového výboru rozhodne květnová konference, která se bude konat 14. 5. 2025 v hotelu Olšanka.

Petr Štěpánek seznámil členy PV s obsahem jednání odborových centrál se zaměstnavatelem, za zaměstnavatele předložil zprávu o mzdovém vývoji za rok

2024. Dále informoval o čerpání FKSP v minulém roce a upřesnil výši zůstatků z jednotek, které budou nasmerovány do kápitoly rekreace a dětské tábory.

V posledním bloku věnovaném organizačním záležitostem se PV věnoval organizaci Podnikové konference, počtu delegátů a nezbytné administrativě s tím spojené. V samotném závěru pak vystoupili hosté zastupující oddělení BOZP a SPO. Miroslav Feber zhodnotil minulý rok z hlediska pracovních úrazů. Apeloval i na dostatečný počet proškolených funkcionářů ZV. Luděk Šebrle doplnil informaci o pomoci postiženým povodněmi v září minulého roku ze strany OSŽ. Shrnuje také celkový počet výpomocí z podpůrného fondu za rok 2024. Připomněl také nové podmínky pojištění odpovědnosti a vyzval k přihláškám na školení zveřejněné na webu OSŽ. Výčet všech školení doplnil tajemník PV Miroslav Maincl o školení pro hospodáře a také o šest termínů školení na PC.

Na lednovém jednání Republikové rady seniorů OSŽ (23. 1. 2025) vystoupila řada pozvaných hostů. Předseda PV OSŽ při ČD Štěpán Lev připomněl blížící se volby v jednotlivých ZO OSŽ a následně konference,

kteří proběhnou v květnu 2025. Přiblížil také chystaná výběrová řízení na vlakovou dopravu v Praze a ve Středočeském kraji, která proběhnou v tomto roce a budou pro České dráhy, vzhledem k objemu, klíčová. Reagoval rovněž na dotazy členů RRS, které se týkaly mimo jiné využívání režijních výhod ze strany seniorů. Dalším hostem byl předseda OSŽ Mgr. Martin Malý, který popsal vývoj v oblasti penzijního připojištění, které by mohlo významně pomoci při odchodu do předdůchodu u zaměstnanců pracujících v zatížených profesích zařazených do třetí rizikové kategorie. Martin Malý dále zodpověděl dotazy, které se mj. týkaly příspěvku na akce pro seniory OSŽ, který v loňském roce poskytlo Ústředí OSŽ z rozpočtové úspory za rok 2023. V případě, že rozpočet OSŽ za rok 2024 skončí také s dostatečným přebytkem, navrhne předseda OSŽ na březnovém jednání Ústředí OSŽ ke schválení poskytování tohoto příspěvku i pro letošní rok.

Po odchodu předsedy OSŽ přivítala Rada seniorů OSŽ Ing. Jarmila Šmerhová, výkonnou tajemnici Českého zemského svazu FISAIC. Ta popsal činnost jednotlivých zájmových skupin FISAIC v roce 2024 a nastínila jejich činnost v roce 2025.

Členové rady projednali dále organizační otázky a práci v jednotlivých klubech seniorů. Předsedkyně RRS OSŽ Danuše Polášková oznámila, že RRS odezdala na konto Podpůrného fondu OSŽ celkem 1 400 Kč jako příspěvek svých členů.

-RED-

(Podrobnosti na www.osz.org)

Všimli jsme si

● **V SOUČASNÉ DOBĚ SE BLÍŽÍ** do své poloviny rozsáhlá optimalizace 7 km dlouhého traťového úseku Beroun–Karlštejn, jež byla započata před více než rokem. Její součástí je též rekonstrukce jednoho přejezdu a zastávky Srbsko, jež získá nová bezbariérová nástupiště či opravený tamní podchod. Významným pomocníkem na této stavbě probíhající v údolí řeky Berounky v Chráněné krajinné oblasti Český kras je impozantní kolejový sanační stroj AHM 800R rakouské proveniencí, jež dokáže současně obnovit železniční svršek a spodek bez nutnosti zdlouhavé přepravy materiálu a demontáže traťové koleje, což výrazně zrychluje celý proces. V jeho čele je legendární motorová lokomotiva „Velký Hektor“ 721.555 (na snímku ze dne 17. 11. 2024). Bezpečnost stavebních dělníků je tu zajištěna prostřednictvím varovného systému ATWS akusticky upozorňujícího na v blízkosti projíždějící vlak.

Tato investiční akce je financována z Nástroje pro propojení Evropy CEF (slouží k financování výstavby a modernizace transevropské dopravní sítě TEN-T) a její dokončení ve druhé polovině roku 2026 přinese plynulejší a bezpečnější provoz, přičemž po aktivaci Evropského zabezpečovacího systému ETCS zde bude traťová rychlost zvýšena na 130 km/h.

Tomáš Martinek



DTVS Prostějov

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

Začíná unikátní výzkumný projekt

(Dokončení ze str. 1)

plánovaným přerušením provozu. Je to tedy cesta, jak zvyšovat spolehlivost vlakové dopravy skrze spolehlivost železniční infrastruktury.

A jak se pozná, že například došlo k opotřebení nejvíce namáhaných částí srdcovky, k deformaci nebo k povrchovým vadám na kolejnicích? Senzory umístěné na výhybce snímají vibrace při průjezdu železničních vozidel a podle toho, jak se v čase mění jejich signály, pozná inteligentní software, zda dochází k nežádoucím změnám a je potřeba

provést kontrolu nebo přímo údržbový zásah. Jelikož je cílem přejít z dnes nejčastější prováděné korektivní a preventivní údržby na údržbu prediktivní, bude vyhodnocovací software také schopen určit ideální dobu pro budoucí konkrétní údržbový zásah, což umožní i efektivní plánování údržby pro správce železniční infrastruktury komplexně, např. pro celou stanici.

Partnerský výzkumný projekt jsou Vysoké učení technické v Brně – Fakulta stavební a Fakulta strojního inženýrství a Univerzita Pardubice –

Dopravní fakulta Jana Pernera.

„Po čtyřech letech, kdy jsme řešili monitoring pevných částí výhybek a navrhli architekturu systému snímání, odesílání i vyhodnocování dat, vstupujeme do druhé fáze. Jako první teď budeme řešit ideální rozmístění snímačů na pohyblivých částech výhybek a následně budeme jednat o jejich instalaci do vybraných výhybek, které jsou v provozu v síti Správy železnic. Tříletý výzkumný a vývojový projekt bude stát téměř 20 milionů korun. Část prostředků nám poskytla formou grantu Technologická agentura ČR z programu Doprava 2030,“ uzavírá hlavní řešitel projektu Lukáš Raif, výzkumný a vývojový pracovník DT - Výhybkárna a strojírna, a.s.

NEHODY

● PROJETÉ NÁVĚSTIDLO

Dne 13. ledna 2025 v 9.45 hodin ve stanici Jihlava nedovoleně minul posunový díl (prázdná souprava bez cestujících) návěstidlo s návěstí zakazující jízdu a vjel do postavené vlakové

vé cesty pro rychlík jedoucí z Brna do Plzně (R 668). Souprava zastavily ve vzdálenosti 67 m od sebe.

Okolnosti vzniku nehody šetří inspektoři Drážní inspekce. Mgr. Martin Drápal, ICT správce Drážní inspekce



Foto: Drážní inspekce

ZE SVĚTA

● UŽ ŽÁDNÉ TOČENÉ PIVO NA PALUBÁCH ICE VLAKŮ DB

Se změnou jízdního řádu v prosinci 2024 Deutsche Bahn (DB) oznamuje změny ve svých službách i u služeb palubních bister ICE vlaků. S počátkem roku 2025 již nebude v palubních bistrách DB nabízeno točené pivo. Jde o součást změn ve stravování v dálkové dopravě, jak oznámila železniční společnost. Mezi únorem a květnem 2025 je také plánován pilotní projekt, ve kterém budou DB testovat výhradně placení bezhotovostně, a to až na 6 vybraných spojích ICE.

Pivo je spolu s kávou nejoblíbenějším nápojem na palubách dálkových vlaků. Cestující stále více požadují širší nabídku, zejména lahvová piva, tvrdí železnice. Podíl čepovaného piva za posledních 10 let klesl z 50 % na zhruba 15 %. Od února 2025 plánuje DB rozšířit výběr lahvoových piv. "V budoucnu si hosté bu-

dou moci vybrat mezi 7 různými pivy ve standardním sortimentu a doplňkovým akčním pivem."

V sektoru palubního stravování bude vytvořeno dalších 100 pracovních míst na plný úvazek. Podle železnice by mělo být více personálu nasazeno v oblastech, kde se očekává vysoké využití kapacit. V sektoru palubního stravování v současnosti pracuje 3200 zaměstnanců. Každý den je v provozu 410 palubních bister a restaurací ICE. Cestující na železnici tam ale často tráví více času, než plánovali: v listopadu 2024 měl více než každý třetí dálkový vlak opět zpoždění. Pouze 60,1 % ICE a IC vlaků dorazilo do cíle bez větších zpoždění, oznámila společnost.

Podle DB byly tržby z palubního stravování v roce 2023 asi 110 milionů EUR. Nejprodávanější nápoj bylo cappuccino. Nejprodávanější jídlo pak teplá bageta se šunkou a sýrem.

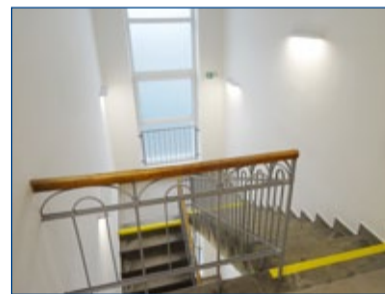
Z Bahnblockstelle připravil sh



Pohled na současnou opravárenskou halu B, jejíž prodloužení proběhne v tomto a příštím roce



Rekonstruovaná strojmistrovská budova v obvodu OCÚ Východ v Olomouci



S cítem opravené historické schodiště ve strojmistrovské budově

NAVŠTÍVILI JSME

V olomouckém depu probíhají modernizační práce

V obvodu Oblastního centra údržby (OCÚ) Východ v Olomouci probíhá od loňského roku rekonstrukce několika objektů, což souvisí s přípravou na zásadní rekonstrukci (prodloužení) opravárenské haly B ve zdejším depu, jejíž zahájení bylo stanoveno na přelom ledna a února 2025. Předpokládaná cena prodloužení této haly činí 400 milionů korun (bez DPH). Všechny práce na rekonstrukcích přilehlých budov, jakož i následně prodloužení haly B, organizačně zajišťuje Regionální správa majetku (RSM) Brno, která spolupracuje s ostatními organizačními jednotkami Českých drah – Oblastním ředitelstvím osobní dopravy (OŘOD) Východ a Oblastním centrem údržby (OCÚ) Východ.

Do dnešního dne byla v areálu OCÚ Východ provedena oprava části světlíků kruhové a revizní haly, jakož i plynofikace areálu a topení v kruhové hale Střediska údržby (SÚ) a oprava

přilehlé budovy někdejší „baterkárny“. Bezprostředně před zahájením rekonstrukce opravárenské haly B byla dokončena oprava přilehlé strojmistrovské budovy, která si rekonstrukci po téměř sto letech od její výstavby opravdu zasloužila. Obnova všech výše uvedených objektů v podstatě umožňuje jejich nerušenou činnost poté, co bude zahájena výše zmíněná rekonstrukce (prodloužení) opravárenské haly B. Prodloužení této haly je nutné pro zkvalitnění oprav, údržby a revize nových vlakových souprav, které Olomoucký kraj v poslední době obdržel (RegioPanter, RegioShark).

V současné době jsou všechny výše uvedené objekty po rekonstrukci opět v provozu, poslední z nich byla strojmistrovská budova. Strojmistři a další zaměstnanci (technici, administrativní a strojvedoucí) se tak mohli vrátit z provizorních prostor zpět do původní budovy, kde našli nejen opravené

kanceláře, ale i nové rozvody vody, elektřiny a tepla, včetně nových umývacích, šaten, klimatizace a plynového rozvodu. Na rekonstrukci této budovy se podílela firma Středomoravské stavby, s.r.o., spolu se společností ČD – Telematika, výstavba trvala 12 měsíců, náklady přesáhly částku 25 milionů korun.

Bezprostředně po přestěhování do opravených prostor strojmistrovské budovy se začne bourat vedle stojící současná budova, aby se uvolnilo místo pro rozšířenou opravárenskou halu B. Ale ani po dokončení této rekonstrukce nenastane v olomouckém depu klid. Po rozšíření haly B, jejíž ukončení je plánováno na rok 2026, bude následovat největší investice v OCÚ Východ – výstavba Areálu technicko-hygienické údržby (THÚ) Olomouc, orientační cena této stavby je 1,4 miliardy Kč bez DPH.

Miroslav Čáslavský

Co je bianko směnka a jaká rizika přináší?

Společně s bianko směnkou je třeba uzavřít i dohodu o vyplňovacím směnečném právu. Ta vymezuje, za jakých podmínek je majitel směnky oprávněn ji vyplnit. Je to právní jistota pro dlužníka i věřitele. Nejvhodnější je sepsat **souvislý text a podpisy notářsky ověřit.**

Věřitel nemá povinnost takovou dohodu uzavřít a jeho argument proti potenciálnímu dlužníkovi „Nechcete, nechte být“ pro většinu žadatelů znamená, že podepíše směnku bez této dohody, protože jsou ve velké finanční tísní.

Bianko směnka je směnka, ve které výstavce (dlužník), některé údaje záměrně nevyplní (zejména částku, termín splatnosti). Oprávněný majitel směnky může tyto údaje podle dohody sám doplnit a předložit směnku k proplacení.

Okamžikem prodlení se splácením věřitel biankosměnku dodatečně vyplní o částku navýšenou všemi sankcemi, několikanásobně převyšující půjčenou částku, a uplatní ji u soudu, nebo prodá třetí osobě, která se tak stává věřitelem.

Není-li směnka v termínu splácení, může se věřitel domáhat jejího proplacení soudně a následně i exekučně! Tak lze rychle přijít o dům, byť a další nemovitě i movité věci.

Pokud směnka obsahuje veškeré zákonné náležitosti, soud bez jednání vydá směnečný platební rozkaz. Bránit se lze námitkou, kterou žalovaný podá proti tomuto směnečnému platebnímu rozkazu do 3 dnů ode dne jeho doručení u podepsaného soudu. V námitce se musí uvést vše, co se proti směnečnému platebnímu rozkazu namítá, což je velmi obtížné. Pokud ovšem věřitel směnku převedl na třetí osobu, nelze už proti této třetí osobě namítat, že žalovaná částka je výrazně vyšší nebo že už byl dokonce dluh splacen.

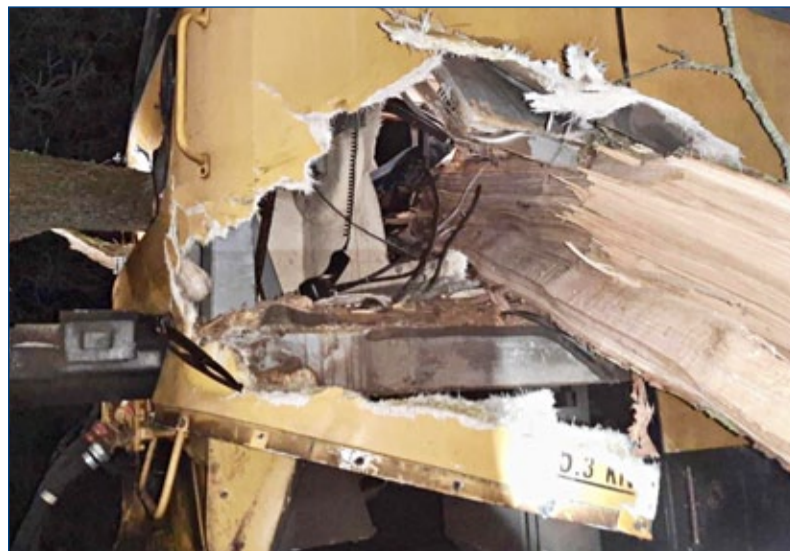
Pro doručení směnečného platebního rozkazu vyžaduje zákon výlučně převzetí do vlastních rukou, náhradní doručení (vhozením do schránky) je vyloučeno.

V bianko směnce není vyplněna definitivní částka, která se doplňuje dodatečně. To může vést až k situaci, kdy spekulant v pozici věřitele do směnky napíše jinou částku, nebo o nulu více, než činí skutečně půjčená částka. Dalším problémem je nezlikvidovaná směnka. Dlužník půjčenou částku uhradí, ale věřitel směnku nezlikviduje a dlužnou částku po něm znovu požaduje. Toto jednání (tzv. podraz) musí podvedený dokázat. On nese důkazní břemeno.

Lichva je sice upravena v ustanovení § 218 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, avšak naplnění skutkové podstaty tohoto trestného činu se těžko prokazuje. Na základě judikátů Nejvyššího soudu ČR je lichvou čtyřnásobek běžného úroku, který je poskytován bankami v ČR.

Bianko směnka, tzv. žebrákem snadno a rychle a zřejmě až do konce života.

Luděk Šebrle,
analytik rozborář,
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí SPO OSŽ-ústředí



Mezi stanicemi Olbramkostel–Šumná najel osobní vlak č. 24836 Znojmo–Moravské Budějovice na spadlý strom. Stanoviště strojvedoucího na řídicím voze bylo zcela zdemolováno
Foto: Archiv HZS Správy železnic

NÁZORY ČTENÁŘŮ • POSTŘEHY • DISKUZE

Jen centimetry od smrti

Trať č. 241 Znojmo–Okříšky ve středu 22. ledna 2025. V 17 hod. najel osobní vlak č. 24836 Znojmo–Moravské Budějovice vedený motorovou jednotkou 814/914 mezi stanicemi Olbramkostel–Šumná na spadlý strom. Stanoviště strojvedoucího na řídicím voze 914.199 bylo zcela demolováno. Strojvedoucího vyprostilí hasiči a byl ZZS dopraven do Fakultní nemocnice Brno, podle její mluvčí utrpěl těžké zranění. Od smrti ho dělilo pár centimetrů. Lze hovořit o štěstí, že nedošlo k žádné újmě na zdraví cestujících.

Případy najetí vlaku na spadlý strom nejsou na našich kolejích žádnou zvláštností. Většinou dochází k hmotným škodám, v některých případech k vykolejení vozidel. I ke škodám na zdraví personálu dopravců a cestujících však dochází. Vzpomínám na případ ze dne 17. září 2013, kdy osobní vlak 19800 najel u Kladna na spadlý akát, který prorazil stanoviště strojvedoucího. Ten byl zraněn na hlavě a následně 45 dnů v pracovní neschopnosti. Pětcentimetrová jizva mu připomíná den, kdy se slova podruhé narodil.

Je nejvyšší čas, aby státní orgány začaly tuto neutěšenou situaci v železniční dopravě energicky řešit. Počínaje Ministerstvem dopravy ČR. V dnešní době je již dostatek právních prostředků, aby kácení stromů ohrožujících bezpečnost a pravidelnost

dražního provozu mohlo být na všech místech realizováno. Zde připomínám § 10 zákona o dráhách, jehož dnešní znění pochází již z novely v zákoně č. 367/2019 Sb. A zákon o ochraně přírody a krajiny dosáhl uspokojivého znění již novelou v zákoně č. 319/2016 Sb., (pro případné spory o kácení je rozhodující stanovisko drážního správního úřadu). Zatím je však vše marné, opět marné a znovu marné!

Římský filozof, básník a politik Seneca (4 př. n. l. až 65 n. l.) ve svém díle Morální listy Lucilioví uvedl „*Je nejisté, kde tě čeká smrt, a tak ji očekávej všude.*“ Pro strojvedoucí jezdící v místech, kde stromy rostou v ochranném pásmu dráhy a dopadové vzdálenosti od kolejí to platí dvojnásob. **Vladimír Selucký**

PORADNA BOZP

Dáme si repete

Repete znamená slangově opáčka a původ slovesa *repetitio* hledejte v latině (*re/opakovat, petere/usilovat o, jít za*). Na železnici nedělá jaro zelená barva v kolejích, ale každoroční opakování prověrek BOZP, ve kterých usilujeme o co nejlepší a nejzdravější pracovní prostředí a pracovní podmínky, a jdem si za tím... Je to zároveň čas, kdy píšou první články do časopisu Obzor a snažím se tak nejen probudit základní organizace OSŽ ze zimního spánku, ale pomoci krátkého opáčka o prověrkách je též malinko popostrčit k přípravě na ně a zároveň je nasměrovat na stránky OSŽ (nebo mobilní aplikaci Moje OSŽ), kde mohou najít potřebnou metodickou podporu.

Pro letošní rok jsme si pro vás přichystali nové desatero, určené tentokrát pro základní kontrolu pracoviště (Desatero pro kontrolu pracoviště). Tento metodický list je zároveň jakýmsi checklistem (kontrolním seznamem), určeným pro jednoduchou a rychlou orientaci v tom, na co nesmíte při jakékoli kontrole zapomenout. Spolu s dalšími desatero, tedy s tím, které je určeno přímo pro prověrky BOZP (Desatero k prověrkám BOZP), a s tím pro kontrolu zařízení (Desatero pro kontrolu zařízení), představují účinnou pomoc pro vaše jarní aktivity. Další z nabízených možností je zajištění tzv. MINIškolení, které vás předem na každoroční spolupráci se zaměstnavatelem na prověrkách BOZP připraví. Jsme schopni ho uspořádat přímo u vás, ve vašich prostorách a v rozsahu, který si sami určíte, případně ho můžeme spojit s jakýmkoli dalším tématem z oblasti bezpečnosti a ochrany při zdraví, o který si řeknete. Samozřejmě preferujeme výchovu a následnou spolupráci s tzv. inspektorem BOZP z vašich řad, který je již kvalifikovaným partnerem zaměstnavateli i nám, svazovým inspektorem – pozvánka na pravidelná školení BOZP pořádaná OSŽ-Ú v roce 2025 již byla zveřejněna.

Oslovit můžete přímo nás, svazové inspektory z oddělení BOZP OSŽ-Ú, pokud právě řešíte stav pracoviště dlouhodobě neúnosný nebo když už máte takové problémy v komunikaci, že vaše

vystupování v opozici vůči zaměstnavateli již nepřináší výsledky, je samozřejmě též jednou z možností, kterou si můžete zajistit metodickou podporu. Naše oddělení se pravidelně prověrek BOZP zúčastňuje v přidělených oblastech v rámci celé republiky, i když spíše jako dohled nad tím, zda a jakým způsobem jsou prověrky BOZP prováděny. Svou přítomností a prací naplňujeme § 322 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, tedy **právo odborových organizací vykonávat kontrolu nad stavem bezpečnosti a ochrany zdraví při práci u jednotlivých zaměstnavatelů.** Kontakty na nás (a naši užasnou fotku, kde jsme krásní, a za kterou tímto děkujeme Daniele Houdkové z redakce Obzoru) najdete též na stránkách OSŽ, stejně jako zmiňované metodické listy ke stažení.

Prověrky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle § 108 odst. 5 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, **je zaměstnavatel povinen organizovat nejméně jednou v roce na všech pracovištích a zařízeních zaměstnavatele v dohodě s odborovou organizací, a co je velmi důležité, je povinen zjištěné nedostatky odstraňovat.** Zároveň je to součástí práv daných zaměstnancům zákoníkem práce, **kdy zaměstnanci nesmějí být zbaveni práva účastnit se na řešení otázek souvisejících s bezpečností a ochranou zdraví při práci, a to buď přímo nebo prostřednictvím odborové organizace, a zaměstnavatel je povinen odborové organizaci anebo přímo zaměstnancům to umožnit.**

Repete nemusí znamenat návrat ke starým pořádkům a opakování chyb, návrat k povrchnímu provádění prověrek na pracovištích a k nedbalému přístupu. Repete není o opakování neúčasti a nezájmu. Můžete si totiž určit, co je ten správný začátek. Zároveň o pomoci ostatním nebo náprava závad na pracovišti? Dobré vztahy a průběžná spolupráce se zaměstnavatelem a jeho bezpečáky? Přesně tam si podle sebe dejte značku repete, jako je to v hudbě, když chcete zopakovat dobrý motiv a nechcete psát stejné noty na papír... Sami uvidíte, je to fajn vychytávka!

Dana Žáková, oddělení BOZP OSŽ-Ú

Připomínky k informování cestujících staničním rozhlasem

V současné době prý Správa železnic hledá nového hlasatele pro automatická hlášení, který bude jednotný ve všech stanicích a zastávkách v tuzemsku. Co na tom, že to (od roku 1991) vykonávají zkušení herci a dabéři s příjemnými hlasy, u jednodušeho ČD Speakeru v menších dosud nmodernizovaných stanicích pak často vybraní provozní zaměstnanci zmiňované firmy. Ovšem poslední dobou se občas stává, že ve stanicích nebývají vyhlášeny ani projíždějící vlaky, natož cílové. I ty by měly být vyhlášeny, jako to bylo dříve běžné, ve větších stanicích i po příjezdu vlaku. Hlášení by v tomto případě mělo obsahovat alespoň výchozí, případně i důležitou nácestnou stanicí na trase daného vlakového spoje, byť se dnes jde cestou omezení hlasového smogu. Především na pražské hlavní nádraží by se mělo vrátit hlášení všech cílových vlaků, protože kromě toho, že zde spousta lidí přichází cestujícím naproti, tak je to důležité i pro zaměstnance tranzita, který tu vyzvedává služební poštu a vykládá minibar. Zobrazení nástupiště na informační tabuli krátce před příjezdem vlaku prostě nestačí ani v tomto případě. Dále by se měly navrátit znělky, což mělo svůj kulturu a spousta lidí se líbily. Proti je-



Velikým zlepšením ve veřejné dopravě sice jsou moderní elektronické informační tabule ve větších stanicích či významných přestupních uzlech mezi jednotlivými druhy dopravy, ale bylo by na místě tu používat i rozhlas, když už se tu instaloval, jako například v (určenou dobu během dne) komerčním pracovníkem obsazené vlakové zastávky Proboštov (na snímku ze dne 14. 1. 2025) sloužící jednak obyvatelům stejnojmenné obce, tak i občanům teplické části Trnovany. V blízkosti se navíc nachází zastávka tamní městské hromadné dopravy Anger
Foto: Archiv HZS Správy železnic

jich rušení vznikla i petice, jež nebyla respektována. Není samozřejmě nutné, aby to bylo v každé stanici. Dále je nepochopitelné, že se dnes na vlakových zastávkách zřizuje rozhlas a pak se tam nepoužívá, což je velmi časté.

Je sice hezké, že je ve 21. století téměř již automatické hlášení a roz-

hlas se (často zbytečně) buduje i v malých stanicích a zastávkách, ale nevyhlášení zpravidla končících vlaků je zejména ve větších uzlech cestou zpět co se týče informování cestujících. **Tomáš Martinek**

Najdete na
WWW.OSZ.ORG

Rubrika Postřehy čtenářů:

■ Mezi Postřehy... patří také odborná literatura. Přečtete si tedy, co nám nabízí **Jedenáctá edice Vědeckotechnického sborníku Správy železnic.**

Rubrika Cestujeme za poznáním i odpočinkem:
■ Kolem Nového roku se pojídá přešlá čochka, abychom byli bohatí. My si nedáme čochku, ale společně s Martinem Kubíkem navštívíme **Zlaté město Nový Knín.** V Kníně se dolovalo zlato s přestávkami do roku 1866. Od 80. let 20. století se uvažovalo o obnovení včetně výstavby železniční vlečky.

Žaloba zamítnuta

Městský soud v Praze, Slezská 9 za předsednictví ctihodné Mgr. Jany Příbylové 21. ledna 2025 ve 13:22 zamítl žalobu společnosti RegioJet a Student Agency vůči ČD, a.s., SŽ, s.o., (ex SŽDC, s.o) a České republice, zastoupené MD, ohledně navrácení nedovolené veřejné podpory ve výši 7 081 808 000 Kč včetně úroků, ve všech bodech žaloby.

Soud nezpochybil znalecký posudek zpracovaný společností PricewaterhouseCoopers (PwC) ohledně výše ceny, který rozporovaly obě žalující společnosti.

Soud svoje meritorní rozhodnutí odůvodnil jednak uplynutím čtyřleté promlčecí lhůty podle v době uzavření smlouvy (26. 6. 2008) platného obchodního

zákoníku, neboť žaloba byla podána až v roce 2015, dále konstatoval, že dvě ze tří žalovaných právnických osob nebyly pasivně legitimovány.

Proti rozhodnutí lze podat opravný prostředek do 15 dnů od doručení písemného vyhotovení rozsudku.

Jednání započato v 10:05, skončeno 13:53; přestávka vyžádaná stranami žalujícími 11:44 až 12:44. Majitel obou žalobkyň – pan Jančura – pro sdělovací prostředky uvedl, že RJ a SA budou podávat odvolání... Konec konců peníze na soudní náklady, včetně úhrady nákladů stran žalovaných, jsou jeho peníze.

Miroslav Zikmund

Drážní úřad si letos připomíná 30 let od svého vzniku



Díky nemoci známe hodnotu zdraví, díky zlu hodnotu dobra, díky hladu sytost, díky únavě odpočinek.

Hérakleitos

-bl-

Drážní úřad byl zřízen zákonem o dráhách k 1. lednu 1995. V drážním sektoru tak ve své současné podobě působí už 30 let. Symbolicky si toto výročí připomíná speciálně upraveným logem s třicítkou.

„Letošní nucenou změnu sídla Drážního úřadu vnímám trochu symbolicky. 30 let jsme sídlili na hlavním nádraží v Praze, v severní věži Fantovy budovy, která ale nyní projde komplexní rekonstrukcí. I u nás bude přesun znamenat velkou změnu a završí tak proces organizační proměny, kterou úřad prošel v posledním roce. Novela stavebního zákona nám odejmula stavební činnosti, které jsou ale v plné míře nahrazeny úkoly, které na nás klade Evropská agentura pro železnice. Sjednocování evropského železničního systému a nároky na bezpečnost vyžadují změny ve všech oblastech naší činnosti,“ říká Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu.

Drážní úřad se formoval postupně během roku 1994. Rozhodnutím ministra dopravy ze dne 25. února 1994

vznikla k 1. 4. 1994 nová rozpočtová organizace s názvem „Drážní úřad“. Vznikla splynutím rozpočtových organizací „Drážní správní úřad“ a „Státní drážní technická inspekce“. Drážní úřad se stal právním nástupcem obou jmenovaných organizací. Jeho základním posláním se stalo zajištění výkonu drážního správního orgánu ve věcech drah. Předmětem činnosti byl výkon státního technického dozoru ve věcech drah včetně určených technických zařízení a výkon speciálního stavebního úřadu pro dráhy celostátní a vlečky. Oblast stavebních činností zpracovával Drážní úřad až do konce roku 2023, část závazných stanovisek dokonce až do poloviny roku 2024, kdy tato část agend přešla na nově vzniklý Dopravní a energetický stavební úřad.

Za dobu fungování Drážního úřadu se v jeho čele vystřídal 5 ředitelů. Současný ředitel, Jiří Kolář, jej řídí už více než deset let. Tím překonal nejdelší období vlády Pavla Kodyma, který Drážní úřad vedl přesně 10 let, od října 2003 do října 2013. Své pracovníky měl v době svého



Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu, ve své pracovně na pražském hlavním nádraží

Foto: Jan Buchta

vzniku Drážní úřad také v Ústí nad Labem, Plzni, Olomouci, Brně, Letohradě, Žatci, Mostu, Lounech, Kolíně, České Třebové, České Lípě, Hradci Králové, Krnově, Ostravě, Přerově a Turnově. Postupně byla pracoviště zredukována na územní odbory se sídly v Praze, Olomouci a Plzni.

Pavla Straková

Sedm a půl tisíce zásahů za celý rok. Drážní hasiči pomáhali i při povodních

Jednotky Hasičského záchranného sboru Správy železnic zaznamenaly loni 7 530 výjezdů. Drážní hasiči zasahovali denně v průměru u dvou desítek událostí, na celkovém počtu se výrazně podílely povodně.

Největší počet zásahů si drážní hasiči tradičně připisují u technických zásahů. Loni jich bylo 5 500. Nejvíce práce měly jednotky z Prahy, Ústí nad Labem, Liberce a Brna, statistiku výjezdů výrazně navýšily povodně.

Náročnou zkouškou pro drážní hasiče byl zásah u nehody v Dolní Lutyni, kde došlo 24. ledna 2024 ke střetu rychlíku s kamionem. Srážku bohužel nepřežil strojvedoucí vlaku. Po likvidaci následků nehody čekalo na drážní hasiče složité odstraňování trosk lokomotivy a několika vagonů z profilu trati. Museli použít vyprošťovací tank a další speciální techniku.

Velmi komplikovaný zásah zaměstnal hasiče Správy železnic při srážce dvou vlaků v Pardubicích 5. června 2024. Nehoda si vyžádala 4 oběti a 27 zraněných osob. Hasiči museli složitě vyprošťovat z demolovaného vagonu několik cestujících. Následně pak likvidovali poškozené lokomotivy a vagony, aby co nejdříve zprovoznili hlavní koridor. Zásah probíhal během provozu na trati a vyprošťování vraků tak bylo pro hasiče a zaměstnance Správy železnic velmi složité.

Nehodu vlakové soupravy v těžko přístupném terénu řešili hasiči Správy železnic u středoečeských Čisovic. Vlaková souprava samovolně ujela 2. května 2024 a po 5 kilometrech v přibližně stokilometrové rychlosti vykolejila.

Složitá evakuace desítek cestujících zaměstnala 18. září 2024 drážní hasiče u nehody dvou vlaků na pražské Bala-bence. K nehodě došlo na železničním viaduktu, a hasiči tak museli evakuovat cestující i pomocí výškové techniky.

Opravnou zkouškou byly záříjové povodně, které zasáhly především Moravskoslezský a Olomoucký kraj, ale i další části Česka. Výjezdů drážních hasičů v souvislosti s povodněmi bylo nakonec 515. Asistence spočívala v první fázi především v odstraňování nebezpečných



Na archivních snímcích je ukázka z výcviku Hasičského záchranného sboru Správy železnic na mezinárodním veletrhu Czech Raildays

Foto: Jan Buchta

naplavenin u mostů a dopravě humanitární pomoci dvoucestným vozidlem, později pak v čerpání vody z podchodů, sklepů a šachet, kácení vyvrácených stromů, čištění propustků a odstraňování dalších následků povodní, a to i mimo železnici. Některé zásahy trvaly déle než týden a drážní hasiči na místě zůstávali nepřetržitě i několik dní.

Hasičský záchranný sbor Správy železnic také absolvoval stovku taktických a prověřovacích cvičení. Důležitá je totiž připravenost drážních hasičů na události většího rozsahu, u kterých je stěžejní spolupráce se složkami integrovaného záchranného systému.

Martin Kavka



Slavnostním přestřižením pásky vládci, krajskými a obecními činiteli a představiteli realizačních společností byl dne 14. prosince zahájen elektrický provoz na trati Brno–Zastávka u Brna

Foto: Filip Houdek

Pohled zpět, pohled dopředu

Na informačním serveru Zdopravy.cz byla v minulých dnech zveřejněna informace o výstavbě napájecí stanice v hodnotě 1,249 mld. Kč u žst. Nezamyslice v souvislosti s plánovanou výstavbou nové tratě Brno–Přerov na rychlost 200 km/h. Stavba „napáječky“ má být hotova do 42 měsíců od podpisu smlouvy s dodavatelem Elektrizace železnic. Výstavba tratě je rozdělena na pět staveb s předpokládanou realizací v letech 2025 až 2033.

V různé době a z různých úředních zdrojů jsou zveřejňovány informace, kde a kdy bude ta či ona dopravní stavba uskutečněna. A pak přichází doba mlčení. Po ní následuje dlouhý výklad „objektivních“ příčin, proč nebyla stavba v plánovaném termínu hotova.

Tak je tomu i u zmíněné stavby. Z dokumentu podepsaném tehdejšími hejtmány Jihomoravského kraje dne 9. února 2012 jsem získal informaci, že I. etapa modernizace a zkapacitnění trati Brno–Přerov v úseku Blažovice–Nezamyslice proběhne nejdříve v letech 2016–2019... Dle současných informací Správy železnic je výstavba úseku Blažovice–Vyškov v plánu na léta 2026–2031 a úsek Vyškov–Nezamyslice na léta 2027–2033.

Podobné zdržení nastalo i u stavby elektrizace a vybudování druhé koleje v úseku Střelice–Zastávka u Brna na trati Brno–Jihlava. Ta měla být realizována v letech 2013–2015. Nastal 15. prosinec 2024 a na zmíněném úseku byl slavnostně zahájen provoz. Jistě ke spokojenosti cestujících, neboť vagonů různého stáří a kvality nahradily nízkopodlažní klimatizované elektrické jednotky RegioPanter.

Ale předešlé řádky byly především pohledem zpět. Podívejme se s nadějí a optimismem do dnů příštích, tedy dopředu. A věřme, že i se změnami na postech ministrů, různých generálních ředitelů, hejtmánů a jiných vedoucích činitelů budou výše uvedené termíny výstavby tratě Brno–Přerov dodrženy. Na dnešní cestování po jednokolejce s velmi častými výlukami a náhradní autobusovou dopravou cestující rádi zapomenou.

Vladimír Selucký

Měli pravdu... 😊

Úsměvná historka z reality se mi vloudila do mysli. Záměrně neříkám kdy, kde, nebo kterému dopravci se to přihodilo. Jde jen o to, že... zúčastnění zaměstnanci měli pravdu, aniž to čekali. Když jsem došel k přestupu na výlukový autobus, měl v minutě odjezdu ještě zavřené dveře. Vlakvedoucí poblíž mi podal vysvětlení, že „nefungují dveře“. Úplně se mi to nezdálo, protože to pro autobus nebyl zrovna první ranní výkon. Navíc jsem nikde neviděl řidiče, který by se něčemu pokoušel přijít na kloub. O dvě minuty později obdržel vlakvedoucí telefonát. Vlakvedoucí pohlédl na hodiny a řekl, že autobus může vyrazit. Ten ze sebe soukal cosi ve stylu: „Bylo by to celkem možné, jenže nemáme řidiče. Ale támhle ho možná vidím, tak to ale uděláme ještě alespoň dvě minuty.“ Řekl jsem si v ten moment, že vůči mně tedy pravdu neměl.

Řidič něco našátral zvenčí, pak otevřel přední dveře a zasedl své místo. Všichni si všimli, že zadní dveře dosud neotevřel, a tak zůstali u cedule u před-

ních v představě, že nástupem jimi pomohou zkrátit zpoždění. Zmatení cizinci se pokoušeli zjišťovat číslo linky místo dotazu na svou stanic, a tak jsem se ocítl u dveří první. Vstoupil jsem a šofér mi jakoby nic řekl: „Nastupuje se zadníma.“ To už jsem si dovolil utrousit, že tři minuty po odjezdu ještě nejsou otevřené, ale přesto jsem z autobusu vystoupil, abych šel do zadních. Ty se skutečně otevřely, ale k mému překvapení jsem byl jediný, kdo je využil. Všichni ostatní nastoupili předními. Nu což, snad se mohlo jet. Z této iluze mě vytrhlo další stání, různá mačkání pultu řidičem, jeho telefonování a výstup ven. Přední dveře mu nešly zavřít. Vlakvedoucí měl tedy nakonec pravdu. Po nějaké době zavřel řidič dveře silou a na klíč, aniž by přestaly pípat, a aby se mohl dostat k volant, musel nastoupit zadními dveřmi. A tak i on měl pravdu: „Nastupuje se zadníma.“

Vít Patrák,

informátor železniční dopravy