OBZOR 4

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

20. 2. 2017 Cena 5 Kč

Ročník 28

Z aktuálních událostí

Podstatná část jednání **Představenstva OSŽ** byla v úterý 7. 2. věnována přípravám VII. sjezdu OSŽ. V úvodní části zazněla mimo jiné informace I. místopředsedy OSŽ Vladislava Vokouna z „malé“ dopravní tripartity. Uvedl mimo jiné, že v diskusi ministr kritizoval České dráhy za jejich údajnou nečinnost – například v souvislosti s novelou Zákona o drahách. **„Ale jak mohly České dráhy konat, když legislativa byla schvalována na poslední chvíli?“** uvedl Vladislav Vokoun. Na potřebu posílit úlohu tripartity poté apeloval místopředseda OSŽ Radek Nekola: **„Potřebujeme hledat řešení nejen z hlediska vizí, ale i koncepce do roku 2023 s vyhlídkou do roku 2030. Z těchto dokumentů potřebujeme vytvořit konkrétní kroky, které je potřeba teď hned řešit,“** uvedl.

Místopředseda OSŽ Miroslav Novotný informoval o tom, že se během jednání ve firmě OHL ŽS Brno objevily třecí plochy: **„Dochází k porušování Zákoníku práce a jsou tam i další věci, které řešíme. Některé z nich se možná dostanou až před inspektorát Úřadu práce.“**

K aktuálnímu dění na SŽDC se vyjádřil místopředseda OSŽ Mgr. Martin Malý: **„V současné době probíhají na jednotlivých OŘ jednání o vytipování zatížených pracovišť pro přiznání vyšší výkonové odměny a druhá informace je méně příjemná: dosud nedošlo k podpisu smlouvy mezi SŽDC s dodavatelem/dodavateli KOP – jednání se protahují.“**

Představenstvo dále projednalo a schválilo jeden návrh na přiznání dávky z Podpůrného fondu OSŽ a projednalo čtyři žádosti o poskytnutí právní pomoci; další část jednání byla věnována přípravám VII. sjezdu OSŽ.

Podnikový výbor OSŽ při Českých drahách, a. s., který zasedal ve středu 8. února, byl rozšířen o uvolněné a částečně uvolněné předsedy ZO OSŽ. Předseda PV Vladislav Vokoun v úvodu informoval mj. o jednání s premiérem Sobotkou, na němž předložil předsedovi vlády argumenty na podporu nádorního dopravce. Mimo jiné doporučil, aby stát umožnil Českým drahám výjimku z ekologické daně, podobně jako je tomu v sousedních zemích.

Ing. Zuzana Ajgrmanová, ředitelka Zásobovacího centra Česká Třebová, požádala o spolupráci při získávání podnětů a zkušeností pracovníků z provozu pro přípravu požadavků pro další zadání výroby stejnokrojů.

Pravidelný host jednání, ředitel odboru 10 GŘ ČD, JUDr. Ivo Veselý, uvedl mj., že podnikatelský plán ČD bude počítat s nižšími náklady než v loňském roce, aby se ČD vymanily z letitého minusového hospodaření.

Další host jednání, člen představenstva ČD, a. s., Ing. Michal Štěpán hovořil mj. o důsledcích novely zákona o drahách, platné od 1. 4. 2017, z níž Českým drahám vyplývá povinnost poskytovat některé činnosti i dalším dopravcům, zmínil se o problémech pobytů vlaků v depech, kde někdy vzniká zbytečné zdržení při odjezdu, a také o řešení bezpečnosti vlakových souprav, vyvolaném tragickou událostí (vypadnutí dítěte z vlaku). Podrobnější diskuse byla k problematice kvality vozů EC, což podle slov členů PV odnášejí především vlakové čety. Ing. Štěpán uvedl, že České dráhy v lednu odkoupily 47 vozů ÖBB a ty jsou postupně dodávány do provozu, čímž by se měla kritická situace zlepšit.

V závěru jednání podnikový výbor projednal řadu organizačních záležitostí, především v souvislosti s přípravami na VII. sjezd OSŽ.

Příprava sjezdu a podnikové konference byla rovněž na programu jednání **Podnikového výboru OSŽ ČD Cargo**, konaného 9. 2. PV se zabýval i změnou organizační struktury OSŽ po VII. sjezdu a člen PV Petr Kubička referoval o prvním zasedání předsjezdové komise pro strukturu, kde zazněly první návrhy a požadavky, například na obnovení územních tajemníků. PV OSŽ ČD Cargo tento návrh podpořil.

Ředitel odboru kolejových vozidel Ing. Zdeněk Štěpánek informoval o plánovaných výkonech na letošní rok, jak v oblasti hnacích vozidel, tak i nákladních vagonů. **„V meziročním srovnání jsme zvýšili výkon o 15 % – to je dobrý výsledek,“** uvedl. **„Letošní plán je zvýšen o 20 %** (revize a opravy), **ale cíle jsou reálné, chce to plnit průběžně,“** uvedl.

V diskusi se členové PV nejvíce zajímali o směnnost při opravách (**„O zavedení nočních směn zatím u oprav hnacích vozidel a nákladních vozů neuvažujeme.“**), o vyvazovací opravy lokomotiv řady 363.5 (téma je zatím otevřené) či o úpravy norem spotřeby práce ve srovnání s ČD (Štěpánek: **„Všichni děláme provozní ošetření, ale každý jinak!“**).

Ředitel personálního odboru Ing. Bakalář se poté věnoval věkové struktuře zaměstnanců (mladí nepřicházejí, orientace na školy musí více zafungovat, musíme zaujmout mládež, opraváři stárnou). **„Nedokážu si představit, co bude za deset let – budeme mít problémy jak v opravárenství, tak i v provozu,“** konstatoval. **-red-**

OBZOR SE ŠESTI

V příloze tohoto čísla Obzoru, které má mimořádně 6 stran, najdete zajímavé reportáže i větší prostor pro názory našich čtenářů.

Na trati 160 nahradily některé spoje Českých drah vlaky společnosti GW Train Regio. Jízdenky ČD na nich však neplatí. Na snímku jednotka GW Train Regio přijíždí do železniční stanice Blatno u Jesenice. *Snímek Michael Mareš*

Liberalizace po česku: ve vlacích GW Train Regio neplatí jízdenky Českých drah a naopak

Je to záměr nebo náhoda, že se jízdenky na spoje/vlaky společnosti GW Train Regio, která na základě přímého zadání ministerstva dopravy provozuje od 11. prosince 2016 linku R25 Plzeň – Most, prodávají v Plzni na hlavním nádraží v prodejně PONT Market, hned vedle vnitrostátních pokladen Českých drah? Ačkoliv je před prodejnou umístěna poměrně výrazná a nepřehlédnutelná informační cedule, cestující si stále chodí pro jízdenky na vlaky společnosti GW Train Regio k pokladnám Českých drah. Inu zvyk je železná košile. Pravdu asi mají ti, kteří říkají, že v 21. století by se jízdenky v marketu (v bufetu) prodávat neměly. Na druhou stranu to cestující nemají lehké. Některé vlaky totiž jedou v režii GW Train Regio, některé v režii Českých drah. Například v 10.05 h jede na lince R25 z Plzně do Mostu společnost GW Train Regio, ve 12.05 h České dráhy a v 14.05 h zase GW Train Regio, přitom ve vlacích GW Train Regio neplatí jízdenky Českých drah a naopak ve vlacích Českých drah neplatí jízdenky GW Train Regio. No, jednodušší to být nemohlo.

Cestujících asi společnost GW Train Regio zatím moc nevozí, soudě podle odpovědi prodavačky: **„Akorát v pátek, a pak když se lidé vrací z víkendů, jinak nic moc.“**

Za jízdenku do 2. vozové třídy z Plzně do Žatce (západ) platím 115 Kč, jízdenka je vlastně účtenkou, která vyjede z jakési „popky“. V tarifu se dočítám, že nárok na zlevněné jízdné ve výši 75 % mají studenti od 15 do 26 let a osoby nad 60 let, nebo že cena za přepravu jízdního kola je 20 Kč, nebo že v rámci tzv. „zvláštní nabídky“ se poskytuje sleva 5 % u zpáteční jízdenky (5 % z dvojnásobku jednotlivého jízdného). Společnost nabízí i celodenní jízdenku v jednotné ceně 200 Kč, za ni se svezete dvakrát z Plzně do Mostu a zpět.

Společnost GW Train Regio provozuje mezi Plzní a Mostem denně čtyři páry rychlíků (v neděli pak ještě jeden pár navíc), na něž nasazuje téměř třicet let staré motorové jednotky řady 628/928, v pátek a v neděli pak na některých spojích (R 1083, 1084, 1085, 1086, 1087, 1088) jezdí zdvojené soupravy (nabízejí zásuvky 230 V, možnost rezervace, zjednodušenou přepravu zavazadel, přepravu cestujících na vozíku, připojení k internetu). Jízdní doba z Plzně do Mostu je v průměru 2 h 37 minut, opačně 2 h 44 minut.

Na vývěsce v hale hlavního plzeňského nádraží se dočítám, že provozovatel dráhy (SŽDC, s. o.) informuje, že pokračují výlukové práce v žst. Žatec a žst. Žatec západ, a že z tohoto důvodu musí dopravci České dráhy, a. s., a GW Train Regio, a. s., od 11. prosince 2016 (od 0.00 h) nepřetržitě do 31. května 2017, 23.59 h, přistoupit k následujícím opatřením: rychlíky (GW Train Regio a ČD) a spěšný vlak 1798 (ČD) budou vedeny mimo stanici Žatec, takže pro cestující z/do stanice Žatec bude zavedena náhradní autobusová doprava v trati Žatec – Žatec západ a opačně.

Nedá mi to, abych se prodavačky v PONTu nezeptal: Prosím vás, v Žatci je nějaká výluka? Někde jsem četl, že to do Žatce nejede? A prodavačka ochotně odpoví: **„Minulý týden jezdil do Kaznějova autobus a dál jezdil vlak, ale teď nevím o žádné výluce, mělo by to jezdit normálně.“** Ale někde jsem četl, že do Žatce nezajíždíte? Takže ze západu na hlavní nejedete? **„Tam jezdí jenom osobák, tohle je rychlík. Máte to do Žatce. Zeptejte se těch průvodčích, já jen prodávám jízdenky, jinak s nimi nemám nic společného.“** A vidíte, já jsem si myslel, že máte veškeré informace, a že je i lidem poskytujete. **„Jenom takové ty základní, já jenom prodávám jízdenky, na vlaku vám určitě řeknou, jestli tam jezdí nějaká lokálka nebo něco jiného.“** A co když je tam výluka?

(Pokračování na str. 2)

Duchcovské staré nádraží půjde kvůli dotacím na demolice k zemi

Černým dnem města Duchcova v 777. roce svého trvání se stal 2. únor 2017 (v den Hromnic), kdy zastupitelstvo města Duchcov schválilo demolici historické budovy původního nádraží Duchcova, které stojí blízko centra na náměstí Legií.

První vlak přijel do Duchcova (tehdy také Dux) v roce 1867 od Teplic, v roce 1870 byla trať prodloužena přes Mariánské Radčice do Mostu (tehdy také Brüx). Duchcovská železniční stanice se poté stala významným uzlem (i názvem jedné společnosti Pražsko–duchcovské dráhy) protínalo se zde hned několik dalších tratí, po té postupně rušených: 1871 (Podmokly) – Osek – Liptice – Duchcov, 1873 Bílina – Duchcov, 1878 a 1900 Duchcov – Světec – Chotějovice. Nejdéle vydržela původní trať Duchcov – M. Radčice – Most, ta byla ještě v roce 1963 elektrizována (!) a hned v květnu 1968 kvůli povrchové těžbě uhlí zrušena. V současné době vede do starého nádraží pouze jednokolejná odbočka z Oldřichova u Duchcova, tu využívá poslední přepravce - železniční společnost Chládek a Tintěra.

Několikrát se psalo, že na staré nádraží budou zajíždět osobní vlaky příměstské relace do Teplic či Litvínova přes Osek, ještě zcela nedávno byl v Obzoru článek, že nádraží bude snad zachráněno. Stačilo pár týdnů a vše je jinak. Česká vláda bude totiž na demolice zanedbaných domů rozdávat dotace, domnívám se, že by se spíše měly rozdávat dotace na opravy! Při této logice by se mohlo stát, že by se také mohly rozdávat dotace na zboření hradních zřícenin, ne?!

(Pokračování na straně 2)

Boční strana starého duchcovského nádraží s ozdobnou bránou na nástupiště má patrně své dny sečteny, stav 10. 2. 2017.

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Pokud se nevyskytnou nějaké nepředvídatelné problémy, měl by sjezd proběhnout hladce.“

Hovoříme s **ANTONÍNEM LEITGEBEM,** předsedou organizační komise pro přípravu VII. sjezdu OSŽ

V Ostravě proběhne ve dnech 9. a 10. listopadu 2017 v pořadí již sedmý sjezd OSŽ. V souvislosti s tím je nutné zajistit veškeré organizační záležitosti ohledně přípravy a vlastního průběhu sjezdu. Předsedou organizační komise OSŽ k VII. Sjezdu OSŽ byl na jejím prvním jednání zvolen tajemník PV OSŽ při ČD Antonín Leitgeb. Jak pokročily přípravy na sjezd a jak probíhá práce celé organizační komise?

Organizační komise je složena ze zástupců OSŽ za České dráhy (Antonín Leitgeb), ČD Cargo (Blanka Lomnančíková), SŽDC (Martin Malý), nedrážní (Oldřich Sobol), za seniory (Danuše Polášková) a za kancelář předsedy OSŽ (Helena Romanova). Celkem, i se mnou, je to šest členů. První jednání komise, na němž jsem byl zvolen předsedou komise, proběhlo již 14. listopadu 2016. Na tomto úvodním zasedání byl stanoven plán činností komise, jeho harmonogram a priority. Následně jsme 9. ledna 2017 provedli obhlídku místa konání sjezdu, jímž je hotel Clarion v Ostravě. Na mou žádost byli do organizační komise začleněni ještě Magda Kopecká jako administrativní pracovnice a Marcel Baláž jako technik.

Co vše jste při této obhlídce zjistili?

Za přítomnosti self manažerky (vedoucí provozu) hotelu Jany Pútové jsme si prohlédli všechny sály, které budeme při sjezdu využívat, jejich uspořádání, velikost pódia i předsálí. Nevynechali jsme samozřejmě ani prohlídku pokojů, kde budou účastníci sjezdu ubytováni, dohodli jsme jídelní lístek a skladbu občerstvení se vším, co k tomu patří. Důležitá je i doprava z nádraží Ostrava–Svinov do hotelu, která bude zajištěna kyvadlovým autobusem ČD Cargo. Zajištěno je rovněž parkování pro ty účastníky, kteří přijedou vlastním vozem. Nezapomněli jsme samozřejmě ani na ozvučení sálu, propagační materiál a výzdobu.

Z toho, co říkáte, se zdá, že je vlastně všechno připraveno a hotovo.

To ještě zdaleka ne, základ je sice hotov, ale detaily nás ještě čekají a není jich málo. I když pracujeme s určitým časovým náskokem, čekáme na další úkoly, které vyplynou ze zasedání jednotlivých komisí týkající se průběhu sjezdu. Pro připomenutí: v souvislosti s přípravou sjezdu bylo Ústředím OSŽ určeno složení dalších pěti komisí – návrhové komise, komise pro strukturu, pro stanovy, hospodaření a volební komise. Všechny tyto komise mají ještě relativně dost času na zahájení své činnosti, organizačně však není možno otálet, takže se dá skutečně říci, že základní podíl práce naší komise je již hotov. Naše komise začala pracovat jako první a skončí jako poslední – odjezdem posledního účastníka po skončení sjezdu. Samozřejmě, že jsme nadále v kontaktu s vedením hotelu a jsme připraveni řešit jakýkoliv problém, který by se vynořil.

Jak spolupracujete s ostatními výše uvedenými komisemi?

Předseda organizační komise má přístup na jednání všech zmíněných komisí, s nimiž koordinujeme naši práci a reagujeme na jejich připomínky nebo požadavky. Do sjezdu navštívíme Ostravu ještě nejméně dvakrát, abychom na vše potřebné dohlédli.

Můžete ještě v krátkosti uvést, jak by měl průběh sjezdu z vašeho pohledu vypadat?

Máme zkušenosti z předešlých sjezdů, takže se můžeme vyhnout některým nedostatkům, které minulé sjezdy provázely. Pokud se nevyskytnou nějaké nepředvídatelné problémy, měl by sjezd proběhnout naprosto hladce – mysleli jsme na všechno potřebné, i na ty nejmenší detaily. Zajištěn je zasedací pořádek, počet míst u předsednického stolu, otestována je skladba jídla (myslím, že budou všichni spokojeni), vybavení pokojů a zajištěn je i harmonogram průběhu sjezdu. Toho se zúčastní celkem 230 delegátů a organizačních pracovníků, jako hosté jsou zatím pozváni kolegové ze slovenského OZŽ. Kdo bude pozván z politiků, se ještě rozhodne na základě výsledků parlamentních voleb, které proběhnou před sjezdem.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský

Duchcovské staré nádraží půjde kvůli dotacím na demolice k zemi

(Pokračování ze str. 1)

Ministerstvo kultury v poslední době ruší jednu památkovou ochranu za druhou a jako by to bylo na objednávku (viz zboření odpamátněných dílen v Praze–Bubnech v roce 2015).

Při mé návštěvě v Duchcově 10. 2. právě probíhala filmařská obhlídka lokací pro nějaký nový film v prostoru starého nádraží v Duchcově. Na můj dotaz, zda vědí, že se to bude bourat, odvětili: **„Ale to nám vůbec na městském úřadě neřekli!“** Tak jsem řekl, že to snad do demolice stihnou. Jiný pán mi zase řekl: **„Právě jsem se vrátil od starosty Duchcova, celou hodinu jsem mu demolici vyvracel, ale byl již pevně rozhodnut...“**

Nechápu, proč město někdy kolem roku 2012 nádraží kupovalo, jenom proto, aby ho nyní zbořilo a udělalo tam park? Zbořením nádraží dojde k naprostému urbanistickému rozrušení náměstí před nádražní budovou, patrně v oblasti, kde se bořila celá města (Most, Ervěnice, Dřínov) a desítky vesnic kvůli uhlí, je možné všechno. Nějaká ruina nádraží je v tomto těžce zkoušeném kraji zrnko v moři.

K totální devastaci budovy nádraží nedošlo před rokem 1989, ale v divokých 90. letech, v roce 1992 pamatuji nádraží ještě obydlené i s komerční kanceláří. Duchcovský viadukt v obvodu stanice, pod nímž došlo k střelbě do demonstrantů 5. 2. 1931, tak zůstává jako poslední memento. Stalo se to také v únoru...

Martin Kubík

Ještě není vše ztraceno

Jak nám sdělil PhDr. Jaroslav Drbohlav, předseda petičního výboru proti likvidaci starého duchcovského nádraží, zastupitelstvo dne 2. 2. rozhodlo (záznam je od 1:03 min na youtube – Duchcov – zasedání ZM) hlasy 12 zastupitelů na návrh starosty o likvidaci budovy. Jednání o záchranu nádraží však stále pokračují, připravuje se veřejná sbírka, probíhají jednání se starostou a krajskými politiky. Připravuje se přezkum rozhodnutí ministerstva kultury a procesního rozhodnutí o likvidaci k dozoru na ministerstvu vnitra. Stále je možno podepisovat petici (ke stáhnutí na FB Duchcovské nádraží), pro závaznost je vhodné ji podepisovat v papírové podobě.

Znění petice: My, níže podepsaní občané, žádáme prostřednictvím této petice, aby Zastupitelstvo města Duchcova učinilo kroky vedoucí k záchraně bývalé železniční výpravní budovy č. p. 309, Duchcov. Tato budova svým historickým, urbanistickým a architektonickým významem přispěla k rozvoji města. Žádáme zastupitelstvo o zachování tohoto kulturního dědictví a o hledání cest k externímu financování revitalizace. Po letech strádání této budovy nechceme být posledními svědky její existence, ale naopak prvními obdivovateli její obnovy. **–red–**

Liberalizace po česku: ve vlacích GW Train Regio neplatí jízdenky Českých drah a naopak

(Pokračování ze str. 1)

„Tak o tom já nic nevím,“ reaguje prodavačka a pro jistotu se znovu dívá do „POPky“: **„Kaznějov, Plasy, Žihle, Blatno u Jesenice, Kryry, Vroutek, Podbořany, Žatec západ, Chomutov..., nemám tady nic jiného na výběr. Jestli tam jezdí nějaká lokálka, tak to fakt netuším.“** Inu i to je informace.

Z Plzně vyjíždíme od nového prvního nástupiště. Cestující společnosti GW Train Regio mají to štěstí, že nemusí složitě procházet staveništěm, když ještě probíhala (a stále probíhá) přestavba hlavního plzeňského (pro pamětníky Gottwaldova) nádraží. Z Plzně vyjíždíme načas, ve vlaku R 1082 jede maximálně deset lidí (z toho v řídícím voze jedeme do Žihle dva, pak už jedu sám) a cestou se tento počet příliš nemění – na každé zastávce jeden člověk přistoupí nebo vystoupí. Hned při první kontrole jízdních dokladů „načapala“ průvodčí ve vlaku cestujícího s jízdenkou Českých drah, shodou okolností mého spolucestujícího z řídícího vozu, takže to mám z první ruky. **„V tomto vlaku neplatí jízdenky Českých drah! Čeďácký ženský prodávají lístky i na náš rychlík, ač nesmějí,“** říká průvodčí cestujícímu důrazně s dovětkem, že podíl na tom má i on, protože měl pokladní říct, kterým vlakem pojede, **„protože za námi jedou ještě České dráhy“** (ty ale až za dvě hodiny). **„Ale já jsem to chtěl na tenhle vlak,“** hájí se cestující. Průvodčí mu nakonec jízdenku do Žihle uzná a během kontroly mojí jízdenky ještě dodá: **„To je** (myšleno pokladní) **kr..., kdybych to po něm chtěla, tak to zaplatí ještě jednou.“**

Cesta příjemně ubíhá, v Mladoticích křižujeme s osobním vlakem Českých drah, v Žihli s rychlíkem společnosti GW Train Regio. Příští zastávka Žatec západ, hlásí vlakový rozhlas a na displeji v motorovém voze se rozsvítí upozornění: POZOR VÝLUKA: Z důvodu stavebních prací je tento vlak veden mimo stanici Žatec. Pro cestující do stanice Žatec je zavedena náhradní autobusová doprava v úseku Žatec západ – Žatec. V Žatci západ vystupuji sám, před nádražím čeká úplně prázdný autobus NAD, který mě vzápětí odváží na žatecké hlavní nádraží. V Žatci před hlavním nádražím vystupuji z autobusu a stoupám impozantním schodištěm do promrzlé haly žateckého nádraží. I tady má GW Train Regio svoji čekárnu s výdejnou jízdenek. Zatímco v hale postává několik prokřehlých cestujících Českých drah, v čekárně GW Train Regio je prázdno a pěkně vytopeno. Inu, není nad liberalizaci!

Michael Mareš

Firma GW Train Regio zvítězila v otevřené soutěži, kterou Ministerstvo dopravy ČR vypsalo v roce 2015. Nabídkové řízení ale na podnět Českých drah zrušil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Ministerstvo dopravy, s ohledem na nezbytnost zajistit dopravní obslužnost, následně (v listopadu 2015) notifikovalo přímé zadání na dobu deseti let v Úředním věstníku EU a na základě toho se obrátilo (s přímým zadáním) na společnost GW Train Regio, která podala nejlevnější nabídku ve zrušené soutěži.

Zdroj: Ministerstvo dopravy

PŘEDSTAVUJEME

Jiří Martinák: *„Sport je moje životní záliba.“*

Elektromechanik Jiří Martinák pracuje v DKV (původně LD – Lokomotivní depo) Česká Třebová od svého vyučení v roce 1978. Náplní jeho práce byla oprava elektrických lokomotiv až do doby, kdy byly opravy některých řad lokomotiv převedeny do jiných provozních jednotek ČD. I pak ale zůstal domovskému depu věrný a v současné době vykonává práci na opravách nákladních vozů. **„Provádíme revize, provozní ošetření a plánované i neplánované opravy pro ČD Cargo na nákladních vozech různých řad, v poslední době převážně na vysokostěnných vozech, kde opravujeme podlahy,“** přibližuje svoji práci Jiří Martinák.

Již dávno předtím, než bylo rozhodnuto o jeho pracovní dráze, věnoval se Jiří Martinák sportu a tomu je věrný dodnes. **„Začínal jsem ve svých deseti letech v rodném Ústí nad Orlicí s fotbalem a v tom jsem později reprezentoval české železničáře i na mezinárodních soutěžích USIC ve Švýcarsku a v Německu. Fotbal hraji dosud, dnes již spíše rekreačně, ale věnuji se i jiným sportům – nejvíce mě přitahuje triatlon“.**

Pravidelně se Jiří Martinák zúčastňuje i tzv. Chlumeckého triatlonu, kde je kromě plavání na 500 metrů, 35 km na kole a pětikilometrového běhu zařazena další soutěž, a to vypití tří piv. **„Teprve poté je závod ukončen, přičemž ta poslední disciplína bývá někdy dosti krutá,“** konstatuje. V triatlonu se Jiří Martinák zúčastňuje i pěti závodů v roce, přičemž ve své kategorii se pravidelně umísťuje na prvních místech.

Kromě triatlonu soutěží Jiří Martinák i v přespolním běhu, v plavání, v jízdě na kole i v běhu na lyžích. V posledně zmíněném sportu se zúčastnil USICu již třikrát, naposledy v roce 2014 ve Francii, kde čeští železničáři skončili na pátém místě. Zúčastnil se i prestižního cyklozávodu „Ústecké schody“, kde na startu byl i olympionik Jaroslav Kulhavý.

Se sportem jsou nerozlučně spjatá i různá zranění, a ta se nevyhýbají ani Jiřímu. Jeden z nejhorších úrazů byl ten, kdy si při pádu z kola zlomil klíční kost, několik žeber, lopatku a probodnul si plíce. Po vyléčení však na sport nezanevřel a dál se zúčastňuje všech možných závodů. **„Díky práci v turnuse mám na sport čas, trénuji pětkrát týdně, nejčastěji běh. Nelituji peněz na sportovní vybavení, sport je prostě moje životní záliba,“** svěřuje se Jiří Martinák.

V letošní soutěži OSŽ v běžeckém lyžování skončil i ve svých šestapadesáti letech jednou na prvním, jednou na pátém a jednou na devátém místě. **„Mohlo to být lepší, ale ještě mě trochu zlobí nedávno operovaná noha.“** Pro jeho vůli po vítězství, nezlomnost a vytrvalost ho jeho soupeři přezdívají „Turbo“.

Pokud se týká členství v OSŽ, nezastává sice Jiří Martinák v této organizaci žádnou funkci, patří však k jejím dlouholetým členům. Předsedu ZO OSŽ u DKV Česká Třebová vykonává Zdenek Jindra, který kromě svých základních povinností (dodržování KS, řešení problémů, zaměstnanost) nabízí zdejší členské základně velké možnosti nejen v kulturním vyžití, či množství zájezdů, ale také ve sportu. **„Možná i proto je Česká Třebová známá jako líheň úspěšných sportovců z nejrůznějších odvětví,“** zamýšlí se Jiří Martinák závěrem.

Miroslav Čáslavský

Záběr z přípravy stanoviště pro novou myčku na součástky.

NAVŠTÍVILI JSME

DKV – PJ Česká Třebová

Do obvodu DKV Česká Třebová patří čtyři provozní jednotky, které mají celkem 21 provozních pracovišť, přičemž celý obvod se rozkládá částečně na území Moravy a na severovýchodě Čech – od Skalice nad Svitavou přes Pardubice a Hradec Králové až po Liberec. Součástí tohoto DKV je i lanovka z Liberce na Ještěd, jediná lanovka na území České republiky v provozu ČD. Za největší organizační jednotku celého DKV se dá označit provozní jednotka (PJ) Česká Třebová, jejíž počátky sahají až do roku 1845, kdy v České Třebové vznikla výtopna čili lokomotivní depo, k němuž náležela i remíza s točnou. Současná PJ Česká Třebová zaměstnává celkem 330 pracovníků, z toho 100 strojvedoucích a 97 opravářů.

„V současné době disponuje PJ Česká Třebová několika desítkami hnacích vozidel, od elektrických lokomotiv řad 362 a 163, včetně upravených v modifikaci WTB (Peršing), **přes motorové vozy řady 814** (Regionova) **a 841** (Stadler) **až po moderní řídící vozy řady 961** (Sysel),“ říká vrchní přednosta DKV Česká Třebová Ing. Jiří Slezák. Na všech těchto provozních strojích provádějí zaměstnanci PJ Česká Třebová i potřebnou údržbu. Kromě těchto vlastních provozních strojů provádějí opravy vyšších stupňů také na lokomotivách řady 130 (Hrbatá), které dnes patří dceřiné společnosti ČD Cargo, kam přešly v rámci reorganizace právě od PJ Česká Třebová v počtu cca 40 strojů. V rámci PJ Česká Třebová funguje i opravna nákladních vozů, především vysokostěnných, na nichž se provádí zejména opravy podlah.

Ve velké rotundě a v hale oprav PJ Česká Třebová se provádí nejen běžná údržba hnacích vozidel, ale i velké (vyvazovací) opravy, především na výše zmíněných lokomotivách řad 130 a 362. **„Při velké opravě se lokomotiva rozebere, provede se kontrola jednotlivých technologických celků a jejich oprava či výměna. S tím souvisí i vyvázání podvozků, rozebrání motorů a všech dalších součástí lokomotiv. Za rok 2016 jsme provedli osm hlavních oprav – čtyři na lokomotivách řady 130 a čtyři na strojích řady 362,“** přibližuje rozsah velkých oprav systémový specialista DKV Česká Třebová Ing. Vladimír Kotyza.

V České Třebové se šrotují rovněž zrušené osobní vozy. **„Šrotace zde byla obnovena po pětiletém útlumu v letech 2009 až 2014. Naši zaměstnanci provádějí demontáž vnitřního interiéru, samotná šrotace probíhá ve spolupráci s vybranou dodavatelskou firmou,“** dodává Kotyza. Na opravu se v depu připravuje podúrovňový soustruh, s jehož pomocí bude prováděno soustružení jízdních profilů dvojkolí železničních vozidel. Mezi nové zařízení opravny patří zbrusu nová myčka na součástky, která byla uvedena do provozu v únoru tohoto roku. **„S pomocí této myčky** (dá se srovnat s velkou myčkou na nádobí) **dojde ke kvalitnímu vyčištění jednotlivých součástek, které se dosud čistily ručně,“** říká Vladimír Kotyza. Součástí opravny vozidel je i opravna rychloměrů a to jak starších typů, tak těch nejnovějších.

S tím souvisí i opravna elektronických komponentů, zjednodušeně řečeno počítačových součástí na lokomotivách. Nechybí ani chemická laboratoř (základní rozbory olejů, nafty, vody, nemrznoucích směsí) a kalibrační pracoviště. **„Máme licenci ke kalibraci elektrických přístrojů,“** připomíná Kotyza.

K závěrečnému otestování opravených lokomotiv patří vysokonapěťová zkušebna, v níž je možno provádět napěťové a proudové zkoušky vozidel jak stejnosměrné, tak střídavé trakce.

Miroslav Čáslavský

V PJ Česká Třebová probíhá i běžná údržba motorových jednotek řady 841, které jezdí na regionálních vlacích ČD.

VŠIMLI JSME SI

● **NA ZASTÁVCE RAMZOVÁ** (trať Šumperk – Jeseník) je původní budova zastávky uzavřená a cestujícím slouží pro čekání na vlak pouze dva plechové přístřešky na nástupišti. Ty ovšem nenabízejí takový komfort jako zděná čekárna, která byla na Ramzové vždy příjemně vytopena a nabízela cestujícím (v zimním období zvláště lyžařům) i možnost přezutí z lyžařských bot, či výměnu mokrého oblečení. Podobných případů jako na Ramzově v současné době nabízejí (nyní už ne České dráhy, ale SŽDC) ke škodě cestujících daleko více i na jiných tratích.

● **SOUPRAVA** vlaku Os 6822s elektrickou jednotkou „Mišulka“ 440.007–3 v zastávce Duchcov. Vlaky zde zastavují od května 1968. Zastávka je obsazena výdejnou jízdních dokladů. Docházková vzdálenost do města je asi dva kilometry, na vlaky většinou navazují „zelené“ autobusy Ústeckého kraje. Přes zastávku Duchcov vede od roku 1968 přeložka tratě Oldřichov u Duchcova – Bílina – Most. Snímek Martin Kubík.

● **ČESKÁ POŠTA** vydala ve středu 15. 2. 2017 dvojici příležitostných poštovních známek na téma: Historické dopravní prostředky. Na známkách je zobrazen poštovní autobus Škoda 606 z 30. let 20. století a vagón poštovní ambulance Fk v provedení odpovídajícím době I. Československé republiky. Představení nových známek proběhlo ve středu 15. 2. ve vládním salónku v Praze na hlavním nádraží. Zároveň byl na hlavním nádraží vystaven (od 10 do 16 h) i historický poštovní vagón České pošty s instalovanou expozicí Muzea vlakové pošty.

● **VÁŽENÍ CESTUJÍCÍ,** osobní pokladna Praha–Zličín je ode dne 11. 12. 2016 TRVALE UZAVŘENA, hlásá oznámení na dveřích čekárny železniční stanice Praha–Zličín. Na trati z Prahy do Hostivice tak zavřela osobní pokladnu i poslední „pražská“ železniční stanice, cestující jsou odbaveni ve vlaku bez přirážky. Tato původně železniční zastávka, později pak nádraží, leží na jedné z nejstarších železničních tratí u nás, na Buštěhradské dráze ze Smíchova do Hostivice. Takzvaný Pražský Semmering je v provozu od roku 1872 a původní název nádraží byl Řepy, později Řepy–Zličín, nyní Praha–Zličín. O pojmenování nádraží (Řepy versus Zličín) se nedávno vedla polemika.

ZE SVĚTA

Kompromis ohledně propouštění v DB–Cargo

Poté, co tři roky se vlekoucí spor mezi DB–Cargo a podnikovou radou s Odborovým svazem železničářů (EVG) o sanačním kursu těžce strádající nákladní dopravy Deutsche Bahn vyústil minulý týden v totální rozkol, v pondělí 13. února se strany přece jen dohodly na kompromisním řešení. Jak informovaly na své webové stránce 14. února deník Die Welt, DB–Cargo zruší v příštích pěti letech jen asi 1935 míst oproti původně zamýšlenému škrtu 3000. Pracovní místa mají být rušena teprve tehdy, až budou vytvořeny nové organizace a pracovní procesy. Mimoto jsou vyloučeny výpovědi z provozních důvodů. Zaměstnanci ale budou moci být přeloženi na jiné místo v koncernu anebo mohou i podepsat dohodu o zrušení pracovní smlouvy.

Zaniknout má však přibližně 200 menších nákladních nádraží, uvedl 14. 2. týdeník WirtschaftsWoche. Nákladní doprava DB–Cargo prodělává již několik let krizi, jež vyústila v roce 2015, kdy přispěla k miliardovým ztrátám koncernu.

Jan Hála

Německá dráha zápolí s přesností železniční dopravy

Důraz na přesnost v železniční dopravě, kterou si tehdejší předseda představenstva Spolkové dráhy (DB) Rüdiger Grube vytyčil jako jeden z hlavních cílů reformy, odstartované v roce 2015, přinesla již rok poté zlepšení u dálkových vlaků ze 74,4 na 78,9 %. Jinými slovy, cíl 80 %, stanovený pro rok 2016, nebyl však splněn, upozornil deník tageschau.de na webu 18. ledna. Mnohem lépe na tom byla loni regionální doprava, jejíž dochvilnost vlaků byla 94,8 procenta, o 4,6% více, než v roce 2015. Zlepšení vykázala i nákladní doprava – ze 72,8 na 76 %.

Stále ještě každý čtvrtý spoj ICE a Intercity přijíždí však na nádraží se zpožděním, konstatoval týdeník WirtschaftsWoche 25. ledna. **„Chceme-li zlepšit přesnost celého systému, musíme včas poslat na trať především dálkové spoje,“** zdůraznil železniční odborník Matthias Gramer z klíčového německého nádraží v Kolíně nad Rýnem. Každé zpoždění vlaku ICE na odjezdu může způsobit další zpoždění na trati, také příměstských spojů. Grube může být alespoň spokojen s překonáním krizového roku 2015, kdy se koncern po 12 letech propadl do červených čísel se ztrátou 1,3 miliardy eur, neboť v roce 2016 činil zisk před zdaněním 1,8 miliardy eur. **„Cílem je, aby dráha byla pro naše zákazníky každým dnem o něco lepší a atraktivnější, prohlásil s důvěrou Grube a předpověděl další růst zisku na 2,15 miliardy eur,“** citoval jeho slova tageschau.de.

Jan Hála

Rakousko je proti italskému železničnímu mýtnému

Italský provozovatel železniční infrastruktury Rete Ferroviaria Italiana (RFI) plánuje od roku 2018 drasticky zvýšit poplatek za použití italské železniční infrastruktury. Jednalo by se o zvýšení v osobní dopravě o 66 % a v nákladní dopravě o 46 %. Proti tomu se chce všemi kroky, právními i diplomatickými, postavit Rakousko, když Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) již připravují stížnost. Plánované zvýšení je v Evropě považováno za drastický krok sloužící k uzavření italského železničního dopravního trhu proti EU, která prosazuje jeho liberalizaci a otevření. Tím by byly postiženy vlaky osobní i nákladní dopravy překračující hranice, protože toto zvýšení postihuje je, nikoliv vnitrostátní vlaky. Pro Rakousko toto není akceptovatelné i z pohledu výstavby nového základového tunelu Brenner, který se buduje s výhledem získat další zboží ze silnice na železnici.

Z Transportweb, 20. 12. 2016, zpracoval **-sh-**

Modernizace infrastruktury v Portugalsku

V závěru roku 2016 schválil ministr pro plánování a infrastrukturu dokončení modernizace trati „Linha do Minho“ za 83 mil. eur, která vede z Porta do Valenca a dále do španělského Viga. Zatím je modernizována a elektrizována část dlouhá 42 km z Porta do Nine, kde by v budoucnu mělo odpadnout přestupování. Do konce roku 2019 by měl být zbývající 91 km dlouhý úsek zdvojkolejněn a elektrizován, části tratí „narovnány“, stanice pro křižování zkapacitněny kolejemi i pro předjíždění na délku 750 m, zvýšena nástupiště. Jízdní doby by se pak měly zkrátit o 20 minut. Z E–R, 12/2016, zpracoval **–sh–**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 7- 24. 2. 1992

Stejně jako ostatní únorová čísla, i Obzor č. 7 odráží napjatou situaci na dráze v souvislosti se záměrem rušení provozu na části tratí. Jednání, která dosud vedení OSŽ absolvovalo, jak se dočítáme v rubrice **„Co se děje v ústředí“**, zatím nepřinesla žádné konkrétní výsledky. **„Odborové ústředny v dopravě se na svém sezení dne 6. 2. shodly na společném postupu, při kterém i nadále využijí všech možností vyřešit současnou kritickou situaci v dopravě jednáními s odpovědnými představiteli státu a resortu. Současně s tím však budou pokračovat v organizačním zabezpečování generální stávky dopravců, ohlášené v případě dalšího přehlížení problémů dopravy na den 6. 4. 1992,“** uvádí se v článku.

Jediná pozitivní zpráva v téže rubrice informuje o tom, že po jednání na Okresním úřadě v Chrudimi se pro trať Heřmanův Městec – Chrudim město našlo řešení a provoz na této trati, navržené ke zrušení, zastaven nebude.

Obzor dále přináší výsledky ankety, kterou Ú OSŽ zaslalo do všech 1328 ZO OSŽ. Návratnost činila 667 ZO OSŽ. Pro zachování jednotného státu, jednotné železnice a pro podporu případně vyhlášených akcí se kladně vyslovilo 598 ZO OSŽ. K případné konkrétní akci – ke stávce – by se připojilo 309 organizací. Ústředí hodnotilo jako znepokojivý fakt, že na anketu reagovala pouze necelá polovina základních organizací.

Obzor č. 8 – 2. 3. 1992

„Ještě se vyčkává“ je titulek zprávy z jednání Ústředí OSŽ 25. 2., které probíhalo v době, kdy se čekalo na výsledky práce akční skupiny, která měla za úkol do konce února najít řešení situace v dopravě a zvláště na železnici. Byla to situace, jak konstatoval předseda OSŽ Zdeněk Škop, která mohla vyvrcholit stávkou všech dvanácti odborových svazů v dopravě (tj. nejen na železnici).

Odpoledního jednání Ústředí OSŽ se zúčastnil ministr dopravy ČSFR Ing. Jiří Nezval. Naznačil, že mezi členy vlády jsou na železnici rozdílné názory. **„Většina členů vlády (v čele s ministrem Klausem) klade železnici na roveň s jinými podniky a zdráhá se zasahovat do státního rozpočtu v její prospěch. Situaci navíc značně komplikují nešťastné kompetence, neboť stále ještě nedošlo k dohodě, zda dojde či nedojde k rozdělení ČSD** (na českou a slovenskou část, pozn. red.) **Tento fakt způsobil i stálé odsouvání zákona o ČSD,“** píše se v článku. K ohlášenému zastavování provozu na některých tzv. nerentabilních tratích ministr Nezval poznamenal, že Ústřední ředitelství ČSD není kompetentní k tomu, aby tento návrh přijalo. Nový GVD je zpracován se všemi dosavadními tratěmi.

Snad na všech odborářských jednáních těchto týdnů se diskutovalo o možnosti vyhlásit stávku na podporu požadavků OSŽ, ať co se týká rušení tratí, tak propouštění na ČSD či dalších neřešených problémů. Vedení OSŽ však zároveň nemělo pro případnou stávku plnou podporu základních organizací, neboť některé ZO ji odmítaly, jiné naopak kritizovaly vedení OSŽ za nedostatek radikalismu a za nerozhodnost, některé ZO již samostatně vyhlašovaly stávkovou pohotovost, jiné se nevyjadřovaly vůbec.

K těm radikálnějším patřilo odvětví lokomotivního hospodářství OSŽ, které na zasedání federální rady sekce dne 19. 2. vyjádřilo nespokojenost se současným vyčkáváním. **„Vedení OSŽ by už nemělo hospodářskému vedení tolerovat fakt, že se kolektivní smlouva v zásadních bodech neplní. Většina lidí chápe, že na ČSD nelze udržet zaměstnanost za každou cenu, nechápe však, proč Ústřední ředitelství ČSD dosud nepředložilo seriózní rozbor, z kterého by vyplynula skutečná potřeba pracovníků,“** uvádí se v článku. Z jednání proto vzešel návrh, aby po skončení jednání akční skupiny byli svoláni zástupci všech sekcí OSŽ, aby se dohodli na dalším postupu, případně na vyhlášení stávkové pohotovosti a stávky.

Obzor č. 8 přináší i jednu pozitivní informaci: jako odpověď na článek **„Je zastavení provozu jediným řešením?“**, uveřejněný v Obzoru č. 5 na podporu zachování provozu na trati Petrov n. D. - Sobotín, přišlo na adresu redakce toto stanovisko Oblastního ředitelství ČSD Olomoucké oblasti: **„Racionalizací provozu ČSD a odsouhlaseným příspěvkem obecního úřadu v Sobotíně, přepravců Sm státní lesy, lesní závod Loučná, a Velamos Sobotín ve výši Kč 200 000,– byla odstraněna celková ztráta na této trati, i když zůstává ztráta v osobní dopravě. Jsou vytvořeny předpoklady, že trať zastavena nebude.“**

Zdeňka Sládková

Vzdělávací aktivity OSŽ na I. pololetí 2017 odborné semináře

Předpokládá se, že po volebních konferencích a volbách v ZO OSŽ do ZV ZO OSŽ a Revizních komisí ZO OSŽ bude řada nově zvolených funkcionářů, kteří budou potřebovat pro výkon svých funkcí získat základní znalosti a informace.

V I. pololetí 2017 se předpokládá uskutečnit následující:

A/ vícedenní semináře:

1.) **27. 3. – 28. 3. – Dvoudenní seminář pro nově zvolené členy ZV ZO OSŽ a funkcionáře NeRV OSŽ.** Školení bude zaměřeno na problematiku vedení agendy ZO OSŽ, oblast pracovněprávní, BOZP, hospodaření apod.
Gestor: Miroslav Novotný
Místo konání: Dům Bohemika – Praha 9

2.) **27. 3. – 31. 3. – Týdenní seminář pro nově zvolené funkcionáře ZO OSŽ**, kteří v ZO OSŽ zabezpečují činnost na úseku BOZP, případně i funkcionáře, kteří se dosud žádného školení nezúčastnili. Školení bude zaměřeno na základní problematiku i na aktuální otázky týkající se této oblasti a úlohy funkcionářů při jejich zabezpečování a realizaci, včetně právního minima apod.
Gestor: JUDr. Petr Kožmín
Místo konání: Lesní chata – Kořenov

3.) **4. 4. – 6. 4. – Třídenní seminář pro nově zvolené předsedy, místopředsedy a členy ZV ZO OSŽ**. Školení bude zaměřeno na oblast pracovněprávní, BOZP, hospodaření a vedení agendy v ZO OSŽ.
Gestor: JUDr. Petr Večeř
Místo konání: Hotel Ostrý – Železná Ruda

4.) **19. 4. – 21. 4. – Třídenní seminář pro nově zvolené hospodáře a členy RK ZO OSŽ**, případně i hospodáře, kteří se dosud žádného školení nezúčastnili. Školení bude zaměřeno na problematiku vedení agendy hospodaření ZO OSŽ, daňové zákony, zásady hospodaření a kontrolní činnosti v OSŽ a ZO OSŽ apod.
Gestor: Zdeněk Görner
Místo konání: RZ Prudká

5.) **3. 5. – 5. 5. – Třídenní seminář pro předsedy, místopředsedy a členy ZV ZO OSŽ.** Seminář bude zaměřen na oblast pracovněprávní, oblast předpisů souvisejících, prováděcích a vnitřních předpisů OSŽ apod.
Gestor: JUDr. Petr Večeř
Místo konání: RZ Prudká

6.) **10. 5. – 12. 5. – Třídenní seminář pro hospodáře a členy RK, případně i předsedy ZO OSŽ.** Seminář bude zaměřen na agendu hospodaření v ZO OSŽ, zásady hospodaření, rozpočet, účetnictví a výkaznictví v ZO OSŽ a daňové zákony – praktická cvičení apod.
Gestor: Zdeněk Görner
Místo konání: Hotel Ostrý – Železná Ruda

7.) **24. 5. – 26. 5. 2017 – Třídenní seminář pro inspektory BOZP ze ZO OSŽ**. Seminář je určen pro funkcionáře, kteří již absolvovali základní týdenní školení. Školení bude zaměřeno na aktuální otázky na úseku BOZP, na činnost inspektorů BOZP, kontrolní činnost apod.
Gestor: JUDr. Petr Kožmín
Místo konání: Hotel Oddech – Černý Důl

B/ jednodenní semináře:

V průběhu měsíce února 2017 probíhají speciální jednodenní semináře pro hospodáře ZO OSŽ se zaměřením na provádění roční účetní závěrky v ZO OSŽ, rozpočet, inventarizaci majetku, pohledávek a závazků a na změny v zákoně o účetnictví apod. Již se uskutečnily semináře v Plzni, Pardubicích, Českých Budějovicích a v Praze a na programu jsou ještě tyto akce:

Termín	**Místo konání**
23. 2. 2017	Ústí nad Labem
27. 2. 2017	Brno
28. 2. 2017	Přerov

Semináře se uskuteční v uvedených termínech od 9.00 do 15.00 hodin. Poskytuje se občerstvení v ceně do 100,– Kč na osobu.

Organizační a technické zabezpečení a přednášková činnost: **Zdeněk Görner** (gestor) a **Zdeněk Brada**.

Poznámka:
Účastnický poplatek je u seminářů (konaných v RZ OSŽ) do tří dnů stanoven na 300,– Kč na osobu a u seminářů delších než tři dny na 500,– Kč na osobu. Potvrzení o úhradě daného poplatku obdrží každý účastník u organizátorů školení.

Každý účastník obdrží zároveň potvrzení o účasti na semináři – možno využít § 203 odst. 2 písm. c) zákoníku práce. Refundace mzdy se ze strany OSŽ – ústředí neposkytuje.

Přednášková činnost bude zabezpečována členy lektorského sboru OSŽ – ústředí.

O případných dalších akcích týkajících se vzdělávání funkcionářů a členů ZO OSŽ bude členská základna včas informována.

Zájemci o jednotlivé semináře mohou nahlašovatt svoji účast na e–mailovou adresu: **eva.fritschova@osz.org, nebo přímo Zdeňkovi Bradovi na tel.: 737 275 064, u kterého je možno získat i bližší informace.**

JUDr. Petr Večeř

Doc. Roman Štěrba viceprezidentem IRRB

89. valné shromáždění Mezinárodní železniční unie (UIC) v Petrohradě dne 1. prosince 2016 zvolilo doc. Dr. Ing. Romana Štěrbu, ředitele odboru projektů a mezinárodních vztahů GŘ ČD a člena dozorčí rady Výzkumného Ústavu Železničního (VUZ), viceprezidentem Mezinárodního výboru pro železniční výzkum (IRRB) na funkční období let 2017–2019.

Cílem IRRB je definovat základní potřeby železnice na globální úrovni, koncentrovat a aktivizovat vědeckou a výzkumnou komunitu pro jejich řešení.

Očekávaným přínosem aktivit IRRB je významný impuls technologickému rozvoji železnice na celosvětové úrovni. Jedním z předpokladů je vytipování potřeb železnice na globální úrovni a koncentrace a aktivizace vědecko-výzkumné základny pro jejich řešení.

Česká technologická platforma předložila návrh na založení celosvětové databáze výzkumných institucí s jejich odborným zaměřením a dosavadními výsledky. Od tohoto záměru se očekává zefektivnění vědecko–výzkumné činnosti zaměřené na železnici s využitím a podporou vzájemné spolupráce průmyslu, operátorů a výzkumných institucí. **–rš–**

Jednání o prioritách OSŽD

Předseda představenstva a generální ředitel ČD, a. s., Pavel Krtek se dne 16. 12. 2016 setkal s předsedou Komitétu Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD) Tadeuszem Szozdou. Na schůzce projednali aktuální priority OSŽD, především sbližování právního rámce pro mezinárodní železniční přepravu SMGS/SMPS a COTIF v zájmu usnadnění a dalšího rozvoje Euroasijské železniční přepravy. Konkrétní aktivní kroky podnikají spolupracující členské národní železniční podniky i prostřednictvím konkrétních opatření s cílem zjednodušit a zrychlit vlakovou dopravu na 13 páteřních koridorech OSŽD. Páteřní magistrální tratě SŽDC, s.o. jsou součástí koridorů 4 (Děčín – Praha – Olomouc–Slovensko) a 6 (Děčín – Praha – Lanžhot). **–rš–**

NÁZORY

Do Lužce pásmo 5 - náhoda, nebo záměr?

Od nového grafikonu integroval ROPID do linek S kratičkou trať Vraňany – Lužec nad Vltavou jako linku S42. Tato intergrace má však jeden háček, ač Lužec leží k Vraňanům prakticky v kolmici, byl Lužec přiřazen do pásma 5, Vraňany přitom leží v pásmu 4 a pásmo 4 by bylo pro obyvatele Lužce nejen výhodné, ale i logické, protože Lužec spojuje přes Vltavu i přívoz, který je v celoročním provozu, za přívozem je autobusová zastávka autobusu PID, ta přitom leží v tarifním pásmu 4!

28. prosince 2016 jsem navštívil starostu Lužce nad Vltavou, který mi řekl: **„ Jednali jsme o pásmu 4 s ROPIDem, stěžovali jsme si, proč nám přidělili pásmo 5, ale nedobrali jsme se žádného výsledku, navíc do Lužce již léta nejezdí vlaky o víkendech – prý byly prázdné!“** Na to jsem odpověděl: **„Holt autobus má vždy přednost a je zcela jedno, zda je poloplný nebo zcela prázdný.“**

Stejná situace je i na sousední lokálce Vraňany – Straškov; plno osob dojíždí z a do Horních Beřkovic, kde je mimo jiné psychiatrická nemocnice a i tam zavedl ROPID pásmo 5, stejně tak jako Lužec leží H. Beřkovice v kolmici vzdálené od Vraňan pouhé tři kilometry.

Pakliže chce Praha a Středočeský kraj řešit zatraktivnění veřejné dopravy, a to hlavně železniční, mělo by se cestujícím vyjít vstříc a ne jim házet klacky pod nohy drahým jízdným… Je pozoruhodné, že od ledna 2017 se zavádí tarif PID až do Roudnice nad Labem, která leží hluboko v Ústeckém kraji, takže autobusem pojedou důchodci nad 70 let zdarma a ve vlaku budou chybět další cestující. **Martin Kubík**

Vlak Os 9673 v Lužci nad Vltavou před odjezdem do Kralup bez přestupu ve Vraňanech, v Kralupech má přípoj na Prahu, tak by to mělo vypadat, jen ten tarif kazí dojem. Odjezd z Lužce 12062 dne 8. 12. 2016. Strojvedoucí mi říká: „Na trati do Lužce bývala silná nákladní doprava, nyní se pouze odstavují deponované vozy na vlečce Prefy. V nádražní budově někdo bydlí, ráno je tam vidím vycházet, nějací dělníci.“

Dlužno dodat, že budova působí zchrátralým dojmem, pamatuji tam ještě komerční pracovnici; do Lužce jezdil do počátku 90. let smíšený manipulák s dřevákem, vůz nyní jezdí na nostalgických vlacích. Nechápu, proč se do Lužce nejezdí o víkendech, jistě by turisté pak jeli přívozem na druhou stranu a pokračovali třeba až k zámku Veltrusy.

Odpověď z ROPIDu k Lužci

Vážený pane Kubíku, když se s platností od 1. ledna 1996 zařazovaly do tarifních pásem 1 – 4 Pražské integrované dopravy železniční stanice a zastávky (kromě těch v pásmu 1, které jsou blízko hlavního města a byly integrovány již dříve), podle vzdálenosti od pražského hlavního nádraží vyšly Vraňany jako poslední stanice v PID v tomto směru. Integrace potom při rostoucí vzdálenosti postupovala do tarifního pásma 5, využitého poprvé v květnu 2000. Šlo o navázání na dosavadní železniční tratě, případně autobusové zastávky. Pro trať ve směru na Straškov, stejně jako do Lužce, se proto navazuje ve Vraňanech, a další železniční zastávky nebo stanice jsou proto v pásmu 5. Zařazení autobusových zastávek v příslušné lokalitě se podřizuje tarifním pásmům tamních železničních stanic a zastávek. Objednavatel, v případě železniční dopravy krajský úřad, přitom hradí provozní ztrátu spoje. O co méně tak zaplatí cestující formou jízdného, tím více vydají radnice a obecní zastupitelstva ze svých rozpočtů. Pro možnost zavádění spojů v dalším období je vhodné zachování určitého poměru mezi platbami z obou zdrojů.

Ing. Julie Rogalewiczová,
odbor marketingu, ved. oddělení komunikace

Komfortní, rychlé a dokonce i ohromující?

Jistě jste si všimli té reklamy na nové tzv. zvířecí soupravy Českých drah, které na obrázku kupodivu místo cestujícího propaguje žena v uniformě, dle designu letící kravaty (vítr patrně způsobil jeden z ohromujících vlaků ČD) zřejmě zaměstnankyně národního dopravce v novém typu uniformy. Možná se mýlím, ale na mne ten slogan působí jako barnumská reklama, ta jistě mohla působit v polovině předminulého století za velkou louží a asi i leckde jinde, ale v 21. století bych čekal trochu inteligentnější myšlenku. Navíc reklama dost připomíná sebechválu, což mně zas připomíná jistou českou cestovní kancelář jménem Quality Tours, která čerpala na zájezdy pro občany nad 55 let dotace od EU. Byli jsme s kamarádkou s nimi na zájezdu na Kypru a ta kvalita služeb CK Quality Tours byla všechno jiné, než kvalitní. Nejen od té doby si myslím, že je přinejmenším ošidné užívat pro vlastní firmu hodnotící jméno, navíc ještě v cizím jazyku jako třeba Tours či Travel, když zatím pořád ještě ve škole máme za mateřský jazyk češtinu a ne angličtinu. „Ohromující“, tedy anglicky není, ale tento přívlastek bych použil třeba, kdyby ČD podle vzoru DB na lokální tratě místo orchestrionů a regionov nasadily vlaky na vodík, jak psal Jan Hála na straně 2 Obzoru č. 22 v rubrice Ze světa. **Petr Rádl**

Ad: rušení tratí

V Rubrice Psali jsme před 25 lety je vzpomínáno, jak tehdejší vláda chtěla rušit tratě. Chtěl bych připomenout, že jedině díky mému zdroji byla získána podrobná mapa tehdejšího Ústředního ředitelství ČSD, kde byly tučně vyznačeny tratě navržené na zrušení. Mělo se jednat o opravdické zrušení, protože tehdy neexistovaly ještě kraje, které pouze osobní dopravu jidášsky „neobjednají“ a jako Pilát si pak myjí ruce. Je to mnohdy to samé, ale kraje to mají jako zaklínadlo, že oni nic, oni muzikanti. Tuto mapu jsem předal do ještě nezrušených odborářských novin Práce redaktorovi Kučerovi, kde byla pak uveřejněna na titulní straně, poté tuto informaci a mapu převzala i jiná média. Veřejnost byla tímto krokem naštvaná a občané tehdy nebyli lhostejní jako dnes a svými protesty zachránili v té době všechny tratě. Zastavovat doprava se začala až za ministra Římana v letech 1996–97. Prvně na trati Protivec – Bochov, následoval Krásný Jez – Loket, Mladotice – Kralovice –(Čistá), v těchto případech z důvodu „záměrné neúdržby“ a po vzniku krajů to již pokračovalo. Na Slovensku to v roce 1992 zachránil, jak vidno, budoucí první prezident samostatného Slovenska Kováč. Bohužel v roce 2003 za premiéra Dzurindy došlo k totálnímu rozvratu regionálních tratí na Slovensku, který trvá dosud. A opět dlužno zdůraznit, že je jedno, jaká vláda na Slovensku panuje – neobnovilo se od roku 2003 prakticky nic. Navíc došlo k cílené likvidaci tratě Zlaté Moravce – Lužianky – Nitra, kdy byl vytrhán úsek tratě vedoucí přes stavbu továrny (!) u Dražovců, a to za socialistického premiéra Fica.

Před 25 lety jsme jásali, že jsme tratě zachránili, ale pak se v „odboji“ proti rušitelům polevilo, bylo to zaviněno i redukcí provozu i vytunelováním továren koncem 90. let. Buďme alespoň rádi, že v Česku není situace jako na Slovensku, kde zvláště na jižním Slovensku došlo k vygumování regionální dopravy například v celé oblasti Slovenského krasu (Slavošovce, Muráň, Dobšiná, Medzev). Utrpěl turismus i místní občané, ale neděje se nic. **Martin Kubík**

Ohlas na článek: Zpoplatní dráha i vlakové toalety?

Jo, život je těžký a i maličkosti nám hodně ztrpčují život, nebo si ten život sami ztrpčujeme? V Obzoru č. 25/2016 v rubrice „Názory“ se píše, že se za WC platí 8 Kč, ale někde to je ještě více (v Praze na hl. n. se platí za toalety 20 Kč, pozn. redakce). Myslím si, není to vinou dnešního kapitalismu? Bylo to dříve? WC byla většinou zdarma! Jako bývalý průvodčí bych asi dost těžko souhlasil, aby se i ve vlaku platilo za WC, i když se vždy najde určitý chytrák, který by to chtěl, ale nejenom chtěl, ale i prosadil to. A to je horší. Na dráze se často našel někdo ve vedení, kdo měl ubohé nápady, jen aby zvýšil svoji autoritu a mocenskou sílu proti provozním pracovníkům ČD. Myslíte, že to není pravda? Jen se zamyslete nad některými rozhodnutími na dráze. **Jiří Krejčí**

PRÁVNÍ PORADNA

Vnitřní předpis (1/3)

Vnitřním předpisem se rozumí interní normativní akt, který sice není pramenem práva jako právní předpis, přestože má rovněž normativní charakter; jedná se o systém, který působí vedle právních předpisů.

Vnitřní předpis je závazný pro toho, kdo je účastníkem základního pracovněprávního vztahu; a to pracovního poměru, nebo je činný na základě některé z dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr.

Některé vnitřní předpisy musí právnická osoba vydat povinně na základě zákona. Zákony ukládají povinnost se jimi řídit nebo zněním vnitřních předpisů podmiňují některé právní vztahy.

Mezi nejběžnější a nejzákladnější vnitřní předpisy patří například:
- organizační řád, který obvykle definuje hierarchii organizace,
- pracovní řád, který specifikuje práva a povinnosti zaměstnanců,
- požární řád, požární a poplachové směrnice (viz krizové řízení) apod.,
- plán krizové připravenosti, krizový plán, traumatologický plán,
- bezpečnostní předpisy,
- provozní předpisy, provozní řády pro objekty i činnosti,
- metodické předpisy, technologické předpisy,
- spisový řád, skartační řád nebo
- inventarizační řád.

Zejména u právnických osob, které nebyly zřízeny vnějším zřizovatelem, zákonem nebo například smlouvou, lze za vnitřní předpis považovat i jejich základní dokument (např. stanovy, statut apod.).

Vnitřní předpis se týká mzdových práv, platových a ostatních práv, z nichž je oprávněn zaměstnanec.

Požadavky kladené na vnitřní předpis:
- nesmějí být v rozporu s právními předpisy;
- musí upravovat skupinu případů stejného druhu a neurčitého počtu (v opačném případě by se jednalo o pokyn dle ustanovení § 11 ZP);
- forma musí být vždy písemná;
- musí být vydán vždy s působností dopředu, nikoliv zpětně (takový postup může být považován za protiprávní);
- nejde-li o pracovní řád, vydává se na dobu určitou, nejméně však na dobu jednoho roku; upravuje-li záležitosti odměňování, může být vydán i na dobu kratší.

V případě nedodržení výše uvedených podmínek bude vnitřní předpis zcela neplatný nebo neplatný v té jeho části, která je stižena vadou.

Základním nástrojem k zakládání a úpravě mzdových, platových a dalších práv zaměstnanců v pracovněprávních vztazích je smlouva. U zaměstnavatelů, u nichž působí odborová organizace, tuto funkci zpravidla plní kolektivní smlouva.

Pokud u zaměstnavatele odborová organizace nepůsobí, mohou být práva zaměstnanců individuálně dojednávána ve smlouvách uzavíraných s každým ze zaměstnanců. Toto řešení se může z pohledu zaměstnavatelů jevit jako administrativně náročné a rovněž rizikové z pohledu zajišťování práva zaměstnanců na rovné zacházení. Z tohoto důvodu zákoník práce umožňuje zaměstnavatelům upravovat práva zaměstnanců hromadně ve vnitřním předpisu.

Zaměstnavatelé jsou oprávněni, nikoliv povinni, vnitřní předpisy zpracovávat a vydávat. O vydání či změně vnitřních předpisů mohou zaměstnavatelé rozhodovat jednostranně. Pokud ovšem u zaměstnavatele působí odborová organizace, je zaměstnavatel povinen vydání vnitřního předpisu podle ustanovení § 287 odst. 2 písm. g) ZP projednat s odborovou organizací.

Mikuláš Hubicsák,
manager pro kolektivní vyjednávání
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ – ústředí

Příspěvky otištěné v této rubrice se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.

Dne 2. 2. zachytil fotografický objektiv mezi tunely u Nelahozevsi v čele nákladního vlaku ostravského „Velblouda“, stroj 130.037–5.

S objektivem u Nelahozeveských tunelů

Necelý jeden kilometr severně od Kralup nad Vltavou se vypíná nad řekou Lobečská skála. Jejím pískovcovým masívem si v roce 1848 musely prorazit cestu koleje Severní státní dráhy pražsko–drážďanské. Jedná se o tři tunely, z nichž ten nejkratší, Nelahozeveský I, je se svojí délkou 23,3 m v současnosti nejkratším provozovaným tunelem v síti SŽDC, oba následující tunely mají délku 41, resp. 291 metrů.

Tunely, stavěné podle tehdejších rakouských norem, dnes už ale příliš nevyhovují současnému provozu. Osová vzdálenost kolejí je zde příliš malá a tunely tak tvoří nejkritičtější místo na celém I. tranzitním koridoru. V letech 1976–85 byla při přípravě na elektrizaci tratě provedena rozsáhlá sanace tunelů a snížena niveleta kolejí. Už tehdy byla povolena výjimka pro výšku trakčního vedení, aby se nemuselo zasahovat do konstrukce tunelů. Tyto úpravy byly chápány jako provizorní a měly prodloužit životnost tunelů o deset let. K potřebné generální rekonstrukci však dodnes nedošlo.

SŽDC má v plánu provést v letech 2020–25 rozsáhlou modernizaci traťového úseku mezi Kralupy nad Vltavou a Nelahozevsí. Její součástí má být proražení nového, jednokolejného a 500 m dlouhého tunelu vedle stávajících tunelů. Do něho by měla být převedena doprava ve směru na Kralupy. Současnými tunely by se mělo jezdit v opačném směru. Díky úpravám by se mohlo v tomto traťovém úseku jezdit místo současných 50–90 km/h rychlostí až 140 km/h. Celkové náklady se odhadují na 1–1,5 mld. Kč.

Pro zajímavost uveďme, že u zdejších tunelů se točila scéna z filmu „Železný dědek“ z roku 1948, kdy na Matysovu (J. Marvan) „Lízu“ zaútočili tzv. „kotláři“.

A. K. Kýzl

Do tunelu „Nelahozeveský“ II. právě vjíždí „Banán“ 150.225–1 v čele R 612 „Svatava“, mířícího z Prahy do Chebu.

Pro minerálku do žst. Břvany

Žst. Břvany leží v km 106,2 bývalé Pražsko–duchcovské dráhy, postavené společností šlechticů v roce 1873. Těsně před 1. světovou válkou objevil místní sedlák silný pramen minerální vody ve Břvanech, posléze vznikla stáčírna minerální vody, které přežila všechny režimy, ale padla v roce 2005. V současné době vlastní objekty minerální vody Korunní kyselka, ta však původní značku Praga nevyrábí, dle informací používá stáčírnu pouze jako mezisklad.

Do objektu skladu a stáčírny vede vlečka ze žst. Břvany přes výhybku č. 5 z koleje č. 2 v km 106,263, vlečka je dlouhá 851 metrů. Při mé obchůzce dne 10. února jsem zjistil, že je částečně zarostlá vegetací a dle slov výpravčího nepamatuje, že by se tam kdy za posledních osm let jelo.

I taková je dopravní politika ČR, z vrat stáčírny právě odjížděl naložený kamion s nápisy Korunní minerální vody. Jedině co je potěšující, je fakt, že si veřejnost může minerálku natočit v krytém objektu před vrátnicí. Minerálka je velmi lahodné, jemné chuti, přitom teče zpět do země.

Napadá mě otázka – když byla obnovena minerálková vlečka Vojkovice – Kyselka, proč to nejde ve Břvanech? Proč to nejde i v Bílině? I tam pamatuji vlečku do stáčírny, ta je však již vytrhána.

Ing. Libor Duda, generální ředitel Karlovarské Korunní, odpověděl na dotaz toto: *„V Břvanech došlo k ukončení stáčení kyselky Praga v roce 2005. Po změně majitele společnosti v roce 2016 nyní revidujeme celou zřídelní strukturu a probíhá měření na zdrojích. Následně vyhodnotíme stav zdrojů minerální vody a možnost obnovy výroby. Nicméně vzhledem ke vzdálenosti areálu v Břvanech od rozestavěné D7 i požadavkům našich zákazníků na operativu dodávek je obnova vlečky nereálná.“*

Martin Kubík

Zrezivělá vrata a osvětlené kolejiště minerální vlečky ve Břvanech, koleje vlečky jsou ve výborném stavu, ale zarostlé ze stran náletem, vlečka je uvedena v Seznamu vleček z roku 2016 jako provozní. Stav 10. 2.

Moudrost pro tento den

Velikost národa a jeho mravní rozvoj lze vyčíst ze způsobu, jakým zachází se zvířaty. ***Mahátmá Gándhí***

Muzeum Výtopna Zdice zve

Již počtvrté se pod vedením Saxíka v sobotu 25. 2. 2017 uskuteční jízda zvláštního vlaku do dvou průmyslových pivovarů – Klášter a Svijany (mezi pivovary bude zajištěna doprava minibusem). Historická souprava tvořená dvěma historickými vozy vyjede ze Zdic o šesté hodině ranní, z Prahy pak kolem sedmé, návrat je plánován v podvečerních hodinách (přesný JŘ bude zaslán přihlášeným). Cena (690 Kč) zahrnuje jízdu vlakem (včetně místenky), dvě komentované exkurze s ochutnávkou piva v pivovarech a obědem s nápojem, včetně jízdy mikrobusem. Info: saxi–doprava@seznam.cz **–mmč–**

PŘEDPLATNÉ OBZORU
tel. 9722 41909,
mob. 737 275 085,
obzor@osz.org

Hláska Pavlov a mechanické závory, stav 30. 1., poslední na Buštěhradské dráze.

Odjezdová návěstidla v Jenči i dřevěný stožár lampy vypadají jako z obrázků malíře Jiřího Boudy, jak dlouho? Stav 30. 1.

Hlásky a mechaniky se stávají raritou

Jako poslední hláska na Buštěhradské dráze zbyla Hl. Pavlov mezi stanicemi Jeneč a Unhošť, z hlásky se ovládají také mechanické závory, i ty jsou zde poslední a možná již dlouho nevydrží, neboť u stojanu závor vykukuje kabel. Ještě nedávno byly na této trati hlásky Merkovka a Kačice, do roku 2001 i Rynholec. Stejně tak mizí i mechanická návěstidla.

V lednu skončilo poslední mechanické návěstidlo v obvodu Prahy v žst. Praha–Ruzyně. Na celé Buštěhradské dráze zbývají mechaniky pouze v „muzejní“ žst. Krupá a v žst. Jeneč.

Poslední dobou se stále píše, jak jsou hlavní tratě přetížené osobními vlaky a že se neprotáhnou nákladní vlaky a když, tak jedině v noci. Noční provoz nákladních vlaků doprovázejí stížnosti novo–obyvatel, kteří se nově přistěhovávají kolem příměstských tratí. Ve středočeských novinách Náš region (26.1.) nevybíravě kritizují noční hluk z nákladních vlaků jako „nesnesitelné skřípění na dráze.“ K tomu dodávám „bez komentáře“.

Možná by nebylo od věci přesunout některé trasy nákladních vlaků zpět na Buštěhradskou dráhu nebo na trať Kralupy nad Vltavou – Most, kde je kapacita dostatečná. Bohužel úsek tratě Lužná u Rakovníka – Žatec je postižen zrušením dopraven, takže jeho kapacita značně utrpěla.

Možná by bylo vhodné některé stanice opět obnovit… Ono je ale vždy jednodušší vše rušit, že?!

Martin Kubík

Má vlast 2016 – Cestami proměn

Národní putovní výstava Má vlast 2016 – Cestami proměn nutí přinejmenším k zamyšlení – vede k úctě k domovu a odpovědnosti za svůj kraj. Výstava od svého zahájení v květnu roku 2016 putuje v několika kolekcích až do dubna (2017) po celé České republice, zavítala i do zahraničí. Výstavu provází i hlasování pro nejkrásnější proměnu ročníku 2016 (do 30. 4. 2017) a přihlašování proměn do ročníku 2017 (více na www.cestamipromen.cz). Mezi nejkrásnější proměny ročníku 2016 je přihlášena i oprava výpravní budovy železniční stanice Praha–Veleslavín. Dejte ji svůj hlas!

Veleslavínská výpravní budova je v provozu od roku 1863, kdy byla Lánská koněspřežka nahrazena parní železniční tratí. Stanice, která leží v kilometru 7,7, nemá pro nákladní dopravu prakticky žádný význam (vlečka do místní teplárny byla v roce 2008 snesena), její význam spočívá zejména v osobní dopravě, její nespornou výhodou je napojení na stanici metra linky „A“ Nádraží Veleslavín.

Výpravní budova byla léta v nevyhovujícím technickém stavu. Jednalo se zejména o špatnou střešní krytinu, klempířské prvky a částečně poškozené tesařské konstrukce. V důsledku poškození střešní krytiny docházelo k nežádoucímu zatékání do objektu a tím ke stálému zhoršování jeho stavu. Dále byla poškozena i fasáda objektu, docházelo k odpadávání starého fasádního nátěru. Otvorové výplně byly poškozené, netěsné a na konci své životnosti. Nosná konstrukce přístřešku byla v havarijním stavu, dlažba pod přístřeškem byla místy propadlá.

V letech 2014 a 2015 byla provedena oprava výpravní budovy, která spočívala především ve výměně střešní krytiny, výplní otvorů a nové fasádě. Oprava střechy a přístavku zahrnovala rekonstrukci nadstřešní části komínových těles, výměnu střešní krytiny za plechovou s upraveným povrchem ve tvaru taškové tabule, nové klempířské konstrukce, výměně poškozených a ošetření ponechaných tesařských konstrukcí.

Dále byl opraven přístřešek, kde bylo provedeno nové zadláždění, zpevnění podkladu po propadlé kanalizaci, výměna poškozených sloupů, ošetření a nová povrchová úprava ponechaných konstrukcí včetně nové elektroinstalace a osvětlení. Během rekonstrukce fasády bylo provedeno nové oplechování vnějších parapetů a byl proveden dvojnásobný paropropustný silikátový nátěr s opravou a zpevněním podkladu.

Důraz byl kladen také na vzhled okolí výpravní budovy. Byly vykáceny náletové dřeviny, došlo k demolici dřevěných přístavků, které byly v havarijním stavu, a vysazeny nové dřeviny.

Iniciátorem a investorem byly České dráhy, stavbu provedla firma AB Facility od 3. 11. 2014 do 20. 5. 2015.

Michael Mareš

Železniční stanice Praha-Veleslavín.

Cestou proměny v uplynulých letech prošla například i stará vodárna v Čerčanech.

Mechanické závory v Praze-Vršovicích jsou už jen zakonzervovaná torza

Řídící stavědlo žst. Praha–Vršovice seřaďovací nádraží „řídí“ i mechanické závory PZM 2 v km 8,162. Tyto závory jsou tč. stejně nepoužitelné, neboť přejezd vede již jen odnikud nikam. Při pohledu na vršovický ranžír by dnes již nikdo neřekl, že zde bylo nejzatíženější seřaďovací nádraží své doby, spíš by si myslel, že se ocitl někde v uhelném velkolomu. V poslední době byly vytrhány všechny odbočné koleje vršovického ranžíru ve směru na Vršovice–osobní nádraží, zbyly pouze dvě průběžné koleje a jedna vlečková na Mitas Strašnice. Děje se tak v rámci přípravných prací přeložky hlavní tratě Hostivař – Vršovice. Po jejím zprovoznění se stane historií i Praha–Strašnice zastávka s typickým nadchodem.

Zajímavý je i název zastávky Praha-Strašnice zastávka v jízdním řádu Českých drah, a. s., přitom žst. Praha–Strašnice neexistuje.

Martin Kubík

Řídící stavědlo Praha Vršovice seř.nádr. s PZM–2, obě dvě poslední mechanické závory v Praze (Jinonice a Vršovice) jsou již jen zakonzervovaná torza.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (tel. 9727 42390, 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org). Předplatné a příspěvky: obzor@osz.org. **Sídlo redakce**: žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. **Korespondenci zasílejte na adresu:** Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org. **Webová stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného vyřizuje redakce** (obzor@osz.org, tel. 9722 41909, mobil 737 275 085). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**
MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X

Loni dokončená revitalizace tratě České Budějovice – Nové Údolí budí emoce, podle mnohých to byla účelová stavba „pro někoho“

Cestování vlakem z Českých Budějovic do Volar je teď sice rychlejší, bezpečnější i pohodlnější, ale držitelé In Karet se cítí podvedeni

Loni dokončená revitalizace tratě České Budějovice – Nové Údolí stále budí emoce. Cestující se sice dočkali zvýšení cestovní rychlosti, kultury cestování či bezpečnosti vlakové dopravy, od prosince už ale nebudou po trati jezdit s Českými drahami, ale s dopravcem GW Train Regio. Mnozí z těch, kteří zmíněnou trať pravidelně využívají k výletům z jihočeské metropole do přírody, mají In Kartu Českých drah, bývalí zaměstnanci ČD pak pochopitelně navíc režijku. Jenže to vše jim bude od prosince k ničemu. A nic na tom nezmění ani nová bezbariérová nástupiště či moderní přístřešky na zastávkách. Dříve zastrčené a ošumělé vlakové zastávky se změnily k nepoznání, mnohé z nich získaly zbrusu nová ostrovní nástupiště koridorových parametrů, za zámkovou dlažbu by se nemusel stydět ani kdejaký penzion v okolí. Revitalizace byla navíc spojena s racionalizací provozu, takže zastávky a staničky jsou dnes bez personálu. Jak dlouho to asi vydrží?

Zastávka Křemže a křižování s protijedoucím osobním vlakem.

Upravené přístupové cesty a zvýšené ostrovní nástupiště učinily z Českého Krumlova doslova koridorovou stanici.

Na jednokolejné trati číslo 194 České Budějovice – Český Krumlov – Černá v Pošumaví – Černý Kříž – Volary o délce 94 kilometrů byla v uplynulých letech provedena částečná rekonstrukce železničního svršku a spodku, došlo i na modernizaci sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Realizace stavby přinesla především podstatné zkrácení jízdních dob. Původní traťová rychlost 50 až 70 km/h s lokálními omezeními na 20 km/h se po revitalizaci zvýšila na 75 km/h, v úseku mezi Českými Budějovicemi a Boršovem nad Vltavou dokonce až na 90 km/h. V rámci projektu stavbaři vybudovali na celkem šesti nádražích (Křemže, Zlatá Koruna, Český Krumlov, Kájov, Hořice na Šumavě a Černá v Pošumaví) nová ostrovní nástupiště a deset zastávek (Vrábče, Holubov, Plešovice, Domoradice, Mezipotočí, Hodňov, Žlábek, Horní Planá zastávka, Pernek na Šumavě a Pěkná) získalo nová jednostranná nástupiště, na zastávkách Ovesná, Hradce a Černý Dub pak došlo k úpravám nástupiště.

Nová vnější oboustranná nástupiště jsou pak v Horní Plané a v Polné na Šumavě. Rekonstrukcí prošly také čtyři ocelové mosty. Téměř polovina ze 113 železničních přejezdů dostala světelnou signalizaci, dalších třináct bylo osazeno závorami. Vybrané výhybky ve stanicích byly doplněny o elektrický ohřev. Stanice v úseku mezi Volary a Boršovem nad Vltavou získaly nové zabezpečovací a sdělovací zařízení, které umožňuje dálkové řízení provozu z Kájova.

Celkové náklady stavby s názvem Revitalizace trati České Budějovice – Volary činily 1 628 825 850 Kč bez DPH. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti, a to až do výše 1 244 230 470 Kč. Žádost o poskytnutí dotace byla schválena Ministerstvem dopravy ČR a v současné době probíhá schvalovací proces na úrovni Evropské komise. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem byla společnost AŽD Praha.

Michael Mareš

Revitalizace tratě České Budějovice - Volary byla spojena s racionalizací provozu, takže zastávky a staničky jsou dnes bez personálu, což je i případ bývalé žst. Zlatá Koruna. Jak dlouho vydrží bez graffiti?

Železniční stanice Kájov.

Stavbaři vybudovali nová ostrovní nástupiště na celkem šesti nádražích: Křemže, Zlatá Koruna, Český Krumlov, Kájov, Hořice na Šumavě a Černá v Pošumaví (na snímku).

Trať z Dobronína do Polné je taková Šípková Růženka

12. ledna jsem za sněhových závějí přijel do žst. Dobronín a poté jsem si prošel zasněženou trať Dobronín – Polná jako osobní připomínku k 35. výročí od zastavení osobní dopravy. Stalo se tak v květnu 1982 v rámci naplňování Závěrů XIV. sjezdu KSČ. V té době zde byla velmi silná osobní doprava převedena na autobusy. Jezdilo zde sedmnáct párů smíšených osobních vlaků, poslední jezdil „flamendrák“ krátce před půlnocí.

O tom se nyní občanům Polné může jenom zdát. Autobusová doprava v současné době až na dvě výjimky nezajíždí k žst. Dobronín, takže návaznost na vlaky tratě Havlíčkův Brod – Jihlava zmizela. Před lety byla v Dobroníně i nádražní restaurace.

Typický smíšený vlak T 334.0 + plošiňák s prkny a dva Blm před Polnou, 8. 5. 1982.

Budova nz. Polná je nově opravena a obydlena, v pozadí továrnička AGP Biodiesel.

Smíšený vlak před odjezdem z Polné do Dobronína s „rajkou“, snímek z 8. 5.1982.

Na trati do Polné jezdí nyní pouze manipulační vlak 82836, ten však obsluhuje pouze v (1),(3) a (5) vlečku Agropodniku, a. s., Jihlava v km 3,250 výhybkou č. 7 z koleje č. 4. Do roku 1982 byla v tomto kilometru i zastávka Dobronín zastávka pro návoz pracovníků místního podniku, původně cihelny.

V km 3,500 nás vítá červený terč, neboť cca od roku 2010 byla v trati od km 3,500 až na konec tratě v nz. Polná zahájena nepřetržitá výluka traťové koleje (tak jak to známe z „Kozíny“, Kralovic u Rakovníka, Horního Slavkova).

Na této trati snad ještě není vše ztraceno, neboť PZS před Polnou je dosud v činnosti a pečlivě udržováno na rozdíl od tratě, v níž již rostou sedmileté stromy. Z hlediska rozpočtu SŽDC by obnova pouhých 2,5 kilometru stála pakatel, ale evidentně zde není vůle. Možná by se opět našli i nějací přepravci v Polné, přímo na konci tratě je továrnička AGP Biodiesel, v Polné je dlouhá nakládací rampa a kolejiště o čtyřech kolejích, z nichž jedna je dopravní.

Polnou doporučuji navštívit i z hlediska architektury – město patří do památkové zóny, nachází se zde středověký hrad, který patřil do roku 1858 (kdy rod vymřel po meči) knížecímu mocnémurodu Ditrichštejnů, nyní městu Polná. V Polné je i pěkné židovské gheto se synagogou, byla opravena v roce 2014 z projektu Židovských obcí „10 hvězd“. Z Dobronína do Polné je to šest kilometrů a trať byla uvedena do provozu 18. 11. 1904, do zahájení účelové výluky jezdily vlaky do Polné alespoň vždy v září na Mrkvancovou pouť.

Kdyby byla trať obnovena, mohla by sloužit i jako příměstská doprava pro Jihlavu a Havlíčkův Brod, neboť na hlavní trati jezdí stejně pod „dráty“ motory Stadler, takže by to jistě problém nebyl. Musí se chtít, respektive kraj a SŽDC musí chtít. A ne věčně říkat „ono to nejde, protože...“ Na celé věci je pikantní, že Drážní úřad, sekce stavební, Olomouc vydal již v roce 2007 stavební povolení v rámci rekonstrukce zabezpečovacího zařízení na trati Havlíčkův Brod – Jihlava i na obnovu svršku celé tratě Dobronín – Polná, kampak se tedy poděly finanční prostředky na tuto akci? Kdo vysvětlí, že stavba vyjma obnovy PZS v km 4,714 a 2,358 nebyla dosud ukončena, aniž byla zahájena?

Martin Kubík

Hrad v Polné.

Vlečka v bývalé zastávce Dobronín zastávka je pravidelně obsluhována, i dveře jsou dokořán, 12. 1. 2017.

Kam až to dojde?

Nedá mně, abych dnes nezačal poněkud složitě a nezapletl do toho i politiku. Často se mluví o státu a potřebě ho nechat zcela malý, až takový, že už ani nebude. Je tu ale jedno malé (velké?) čertovo kopýtko. Co je to vlastně stát? Jak ho definovat?

Z hlediska občanů (na rozdíl od politiků, zejména těch napravo) je to dost jasné. Prostě stát jsme my, občané. Takoví, kteří tento stát po staletí budovali, pracovali, odváděli daně, bojovali za něj a ve své podstatě, i když se to dnes mnohým nelíbí, drželi a rozvíjeli naši kulturu, jazyk, vzdělanost, zvyky.

Takže to hlavní. Stát není vláda, politici, ani politické strany. Pokud tedy někdo chce mluvit o minimálním státu, chce vlastně omezovat občany země a jejich vliv na dění v zemi. Pro chod státu si ale my, občané, volíme ty, kteří jsou povinni v našem zájmu a podle našich představ stát spravovat a nám se zodpovídat. Navíc za naše peníze. Správa státu má být na odborné výši a samozřejmě i se zpětnou vazbou od lidí v zemi (tedy od zaměstnavatele). To není populismus, to je nutnost. Pracovat pro lidi a v jejich zájmu je povinností zvolených a pověřených. Pokud to neumějí nebo nechtějí takto zajišťovat, měli by předat tyto činnosti někomu jinému.

A to platí i v dopravě. Za dopravu je odpovědná vláda a ta má k tomu ministerstvo dopravy (MD). Návazně by do toho mělo z odborného hlediska mluvit i ministerstvo financí, životního prostředí, ale i třeba zdravotnictví. MD musí v prvé řadě vytvářet dopravní politiku – koncepci dopravy – ve státě. A to tak, aby doprava neškodila, ale sloužila. A ve veřejné osobní dopravě musí být samozřejmostí vytvoření systému dopravní obsluhy republiky. A to tak, aby každý mohl podle svých potřeb tuto dopravu použít a nebýt závislý třeba na autech.

Protože se stále mluví o tom, že tato doprava je ztrátová, měla by být logicky zajišťována jako nezisková a stát, opět zcela logicky, k tomu má mít svého dopravce. Už jen proto, aby ho mohl snadno uřídit. A toho má už hezkých pár desetiletí – České dráhy. Dnes jako státní akciovou společnost (to ale asi není nejvhodnější forma uspořádání).

ČD (ČSD) zajišťovaly a nadále zajišťují celkovou dopravní obsluhu ČR. Nejen v osobní, ale i v nákladní dopravě. Se všemi dalšími povinnostmi, o kterých se moc nemluví. Např. mít dostatečné zálohy vozidel, rezervy a organizaci pro nepředvídatelné události, své technické a odborné zázemí, musí splňovat řadu dalších povinností, ať už z hledisek hygienických, bezpečnostních, nebo při zajišťování odborných předpokladů zaměstnanců atd. Ve své podstatě má tedy pro stát i úlohu strategickou.

Za tím účelem bylo investováno do ČD (ČSD) značné množství prostředků. Ty pocházejí od nás, obyvatel státu, a je potřeba je tedy využít a zhodnotit, ne je zmařit. Proto je také povinností MD a dalších správních a politických orgánů tento podnik vést s péčí řádného hospodáře, s cílem posílit a rozvíjet funkce takového podniku. Je to prostě náš majetek.

České dráhy mají samozřejmě nejen ztrátové spoje, ale i spoje výdělečné. A aby ztráta mohla být menší, je nutné, aby takový dopravce měl dostatek i ziskových spojů a činností, aby více zbylo i na ty potřebné a přitom ztrátové. Proč? Doprava je velkou zátěží pro krajinu, naše prostředí, zdraví obyvatel. A právě doprava kolejová má nejmenší dopady v uvedených oblastech. Je proto nutné ji co nejvíce zachovat a využívat. A i proto ze ziskových činností přispívat na neziskové. A to v obou segmentech – tedy nákladní i osobní dopravě. Pokud by tomu tak nebylo a ČD by zbyly jen činnosti ztrátové, přicházely by ČD (a tedy my jako občané – stát) o finance a zvyšovala by se i výše potřebných dotací. A určitě by pak někoho napadlo tu tzv. ztrátovou dopravu zlikvidovat se všemi z toho plynoucími negativy. Nakonec tyto snahy byly a jsou stále. Myšlení bolí a odborníků není nikdy nazbyt. A kšeft je kšeft.

Proč ten dlouhý úvod? Objevil se totiž jistý nejmenovaný dopravce, který se rozhodl, že bude chtít jezdit na trasách, které jsou nejen nyní, ale i do budoucna perspektivní, co se týká počtu cestujících a tržeb a to dokonce(!) v dobách jízdy spojů ČD. A nelze se divit, že mu nejde jen o trať Praha – Ostrava, ale např. Praha – Brno, Praha – České Budějovice apod. Prostě tratě modernizované a s perspektivou růstu počtu cestujících. Z toho ale plyne jen jediné, že ČD (stát) by tak přišly o řadu cestujících a tržeb ve prospěch soukromého dopravce a jeho zisku. Vždy se tvrdilo, že soukromí dopravci jsou potřebnou konkurencí, protože dopravu zajistí levně a bez dotací. Objektivně vzato, to může platit především na těch perspektivních a rekonstruovaných tratích a zejména ve špičkovém období. Pokud bychom to ale vzali doslova a uvedené ideologie (ono to totiž nic jiného není) by platily, pak by nám přece soukromí dopravci ukázali, jak se ziskově jezdí na těch „nerentabilních“ spojích. Ale to se nějak neděje a nevím o tom, že by nějaký soukromý dopravce si vzal na starost bez dotací trasy typu R z Prahy na Rakovník a Kralovice, z Prahy na Příbram, Písek, Strakonice, Liberec apod. Jde tak ve své podstatě vůbec o konkurenci? Je snad důležité, jak se marketingově zapůsobí na cestujícího, zda bude mít koblížek? To, co opravdu je důležité, musí mít každý dopravce, tedy i státní. Čistotu, dostatek WC, kvalitní personál, počet spojů, kvalitní a pohodlná vozidla, bezpečnost a další. A to musí vyžadovat stát jako organizátor dopravy. A právě ten státní dopravce má výhodu v tom, že stát může takovému dopravci poručit, může nastavit standard podle potřeby a požadavků cestujících, nemusí vytvářet zisk, může organizovat dopravu ne dle ideologií, ale podle potřeb občanů. Ta konkurence by měla smysl jedině tehdy, pokud by další dopravce si postavil svou trať a na ní by konkuroval státu. Jinak je to opravdu jen hádka o vybrané trasy a polohy vlaků. A jak bylo výše uvedeno, státní dopravce zajišťuje dopravní obsluhu státu a potřebuje tržby, aby zbylo víc peněz na provoz v sedlových časech a na spojích a tratích s menší frekvencí a tím byly i nižší dotace.

Čili znovu, pokud by soukromý dopravce, byť na „vlastní triko“ a bez dotací jezdil na hlavních trasách a v lukrativních časech, přijdeme o dost velké tržby a nezbude nám, než dát více dotací do železniční dopravy na zbývajících tratích a trasách. Pokud by tedy správní a politické orgány na tento typ požadavků soukromých dopravců přistoupily, jednaly by v neprospěch svých občanů a vlastně tak umožňovaly zisk a výhodný provoz jinému dopravci a nekonaly by v souladu s povinností řádného hospodáře při správě našeho majetku.

A tím se dostáváme k závažnému tématu, a to k pojetí organizace a financování veřejné dopravy – zde dopravy železniční. Pokud by se soukromí dopravci podíleli na zajišťování osobní dopravy v rámci celkového systému, s jedním tarifem, síťovými jízdenkami, kde by si cestující bez přemýšlení nastoupil do prvního vlaku, který by se mu hodil a nestaral se o tarify, dopravce, druhy jízdenek, pak by to bylo v naprostém pořádku. A mohlo by se pak i soutěžit o výši dotací, za kterou by jezdili. To by mělo smysl, ušetřilo by se a při nedostatečné kapacitě tratí by se mohl vytvářet i optimální grafikon. A motivací by mohla být zainteresovanost na přepravených cestujících u jednotlivých dopravců, kteří by mohli soutěžit o to, kdo jich víc naláká a tím také konečně zvýšit počet přepravených osob a dostat se na počty, které tu bývaly dříve, např. na 500 milionů ročně. Pak by zcela jinak vypadaly tržby a výška dotací, celková ekonomika osobní dopravy. Samozřejmě by všichni dopravci ale museli mít stejné povinnosti, tedy i takové, které musí splňovat ČD. Jinak by se těžko porovnávaly náklady na provoz.

Je tu ještě jedna zajímavost. Jak je možné, že státní orgány neznají skutečnou cenu přeprav? Kde jsou odborní pracovníci, pro které by neměl být problém spočítat objektivně rozpětí, v jakém by se měla pohybovat cena jízdy různých vlaků? V prvé řadě základní náklady na jednotlivé soupravy včetně poplatků za dopravní cestu. Pak by se ale musely připočítat další náklady z celé sítě – provoz nádraží, zabezpečovací zařízení, vzdělávání, bezpečnost dopravy, nutné zálohy, depa, čištění a opravy vozidel atd. Stejné povinnosti a náklady by měl mít i každý soukromý dopravce. Nebo tyto věci mít nemusí, nemusí plnit požadavky v uvedeném smyslu? A nakonec, není levnější mít jednoho velkého dopravce? Nebo je lepší mít řadu soukromých, kterým musím za vše platit a ještě umožnit zisk? Uváděné náklady je potřebné znát i pro srovnání nabídek dopravců a jejich tarifů. I zde musí být nějaká představa a kontrola, v jakém rozpětí se kdo může pohybovat. Na místě by byla i povinnost dokladovat výpočet nabídkových cen a nákladů firem. Tím předejít buď neúměrně vysokým cenám nebo naopak neúměrně nízkým. A vyloučit tak nekalou konkurenci, podfinancování, financování z jiných zdrojů nebo třeba i ze zahraničí. Je nutná transparentnost. Nakonec jde o strategické činnosti a ty mají zůstat v rukách státu nebo alespoň pod jeho kontrolou.

A znovu: svým podnikům můžeme poručit, soukromým subjektům těžko, a smluvní vztahy bývají často velmi zajímavé. Nakonec s privatizací máme své zkušenosti. Vždyť např. privatizace podniků sázkových, loterijních přinesla svým majitelům hezké zisky v miliardách, ale to vše mohl mít na svém účtu stát a o to víc by mu zbývalo i na tu dopravní obsluhu, na důchody a zdravotnictví.

Další zarážející věc. Na některé tratě (JČ kraj, R Most – Plzeň aj.) jsou vypisována výběrová řízení a dopravci dostávají na provoz dotace. Přesto, že jsou placeni z našich peněz, nemají stejné povinnosti, nejezdí v rámci celostátního systému. Nemají povinnost uznávat veškeré jízdní doklady, takže pro cestující se cestování komplikuje, prodražuje a znechucuje. Likviduje se výhoda celostátních síťových jízdenek typu IN 100. Čili se dá očekávat pokles počtu cestujících, tržeb a přechod do aut. Vždy jde totiž o celostátní dopravu a tomu se musí vše podřídit. A opět nastupuje fakt, že ČD ztrácejí tržby (i dotace) a nevyužijí investice do činnosti již investované. Čili „zaměstnanci“ státu zakládají zhoršení ekonomických podmínek tohoto dopravce. Ale to ani neudivuje, vždyť to známe již z počátku 90. let, kdy řada politiků se netajila tím, že chce ČD zlikvidovat. A zřejmě jde o to i dnes.

Řada tzv. odborníků (ale i třeba soukromých dopravců) zastává názor, že tratě, které na sebe nevydělají, by se měly zrušit, osobní doprava na nich zastavit. Bohužel, obdobně to dopadá i v nákladní dopravě. Jenže rušení tratí a převod dopravy na silnice není řešením a už vůbec ne levným, efektivním. A to proto, že celá ekonomika dopravy je více než deformovaná. Takže i autobus, který dnes jezdí podle krajů a těch odborníků levně, třeba za 24 Kč (a obdobně i u kamionů a nákladní silniční dopravy vůbec), tedy oproti vlakům údajně několikanásobně levněji, nemá tuto cenu určenu objektivně. Kde jsou náklady na dopravní cestu, na odstavování vozidel u řady soukromých dopravců, náklady na zastávky a jejich údržbu, podíl na externalitách a další. A když to pak počítáme, najednou autobus, který nemá WC, vodu, místo, pohodlí, potřebnou bezpečnost dopravy atd., má najednou cenu za km jízdy i ke 100 Kč. Oproti tomu náklady na motorový vůz řady M 810 jsou pomalu zanedbatelné.

Co z toho všeho plyne? Naše dopravní politika je nevyhovující, nerespektující potřebná fakta a odborné poznatky. Vstupování dalších dopravců na koleje nemá za současných podmínek logické opodstatnění a nezapadá do konceptu dopravní obsluhy území státu. Nic není promyšlené, připravené. Třeba na rozdíl od Švýcarska, kde je cestujícímu jedno, s jakým dopravcem jede a jestli místní autobusovou dopravou, MHD nebo železnicí, protože na vše má jednu, třeba celoroční jízdenku, a to v ceně cca měsíčního průměrného příjmu. O to je podivnější, když slyšíme názory, že bychom se měli inspirovat systémem z Velké Británie. Nejsem si opravdu jistý, zda tyto úvahy se dají považovat za odpovídající našim potřebám a kvalifikaci odborných pracovníků.

A protože se o všem mluví již desítky let, někdo buď neplní své povinnosti, nebo se víc uplatňuje ideologické než odborné uvažování, nebo jde o něčí soukromý zájem? A vnucuje se tak otázka, komu to vlastně slouží a kdo vše to takto ovlivňuje a proč.

Ing. Antonín Minařík

Seriál ČT2 „Nádraží“ soutěží o nejtrapnější televizní dílo

„Šestkrát uf,“ vydechl jsem s ulehčením 8. února po zhlédnutí posledního, šestého, dílu seriálu ČT2 „Nádraží“, který vyniká – i na české poměry – neuvěřitelnou hloupostí trapných nápadů a scének. „Nádraží“, jehož první díl byl vysílán 4. ledna pod názvem „Nové vedení“, se nesl ve stylu pokleslého humoru Michala Suchánka a Richarda Genzera, jakým kdysi bavívali – někoho hodně nenáročného – v seriálu „Tele–Tele“ (NOVA) a jaký později spolu s Igorem Chmelou a Ondřejem Sokolem rozvinuli v – pro někoho zábavné – „Partičce“ (Prima). Tato čtyřka, doplněná Martinem Fingrem, si zřejmě usmyslela, že český divák snese úplně všechno – i bezkonkurenčně stupidní rádoby žertovné špílce, které se zavděčí snad jen těm nejméně náročným televizním konzumentům.

První díl předvedl nového generálního manažera Hlavního nádraží Kamila Pytla (Suchánka) jako typického buranského žvanila, přesvědčujícího přítomné, že kdo umí manažerovat, zvládne i železnici. **„Předsudek, že manažerem nádraží musí být železničář,“** snadno vyvrátil působivým argumentem, že to: ... **„musí být manažer, který to odmanažeruje tak, jak to má být“**. Snad kvůli nedostatku vhodných jiných herců anebo spíše v zájmu vyšších honorářů pro partičku pěti kámošů, vyznávajících svérázný křupanský humor, se všichni výše citovaní ve všech dílech představují ve více rolích. Kupodivu již v prvním díle se dostane i na odbory, když průvodčí poučuje diváka, že **„důležitý je ten, kdo pracuje, ... naše odbory jsou ty nejlepší na světě, není to jako dřív, ale je to jako dřív – ale o něco víc!“** Také taxikář nezapomene na odbory slovy, že ... **„taxislužba odbory nemusí mít a nemá – tady mohou dělat jen ti nejlepší“**.

Ani v dalších dílech se tvůrci neodlepí od nízkoúrovňové satiry, což potvrzuje ve 2. pokračování např. novinka soukromé dráhy „Za hubičku“, kde dle nápadu uzbeckých vychytralců klient může cestovat za pouhých 12 Kč – ovšem za místo k stání, zutý a bez jakéhokoli zavazadla. Do bezpečnosti na železnici zacílil třetí díl „To je bomba“, v němž zapomenutý kufřík u Hlavního nádraží přiměje oba sekuriťáky vyhlásit ohrožení výbuchem a vyvolat obrovskou paniku. „Návštěva prezidenta“ ve čtvrtém dílu vylíčí zaměstnance ostravského nádraží jako totální blbce, připravující slavnostní uvítání hlavy státu včetně donesení vlastního – nečerveného – koberce z domova, načež jim nadřízený vysvětlí, že vlak s prezidentem jejich stanicí jen projede. Do již tradičního tažení ČT proti prezidentu Miloši Zemanovi se zapojí i toto dílko ČT2, v němž se na jeho možnou návštěvu chystá i šéfka nádražního WC, aby se i tímto žertíkem zřejmě zneváží la osoba prvního občana ČR. Jako by nestačilo sdělení železničáře psychologovi, že ... **„když pomyslím na pana prezidenta, chce se mi zvracet“.**

„Měsíc bezpečnosti“ v 5. dílu zahájí Pytel obvyklým frázovitým projevem, jehož závěr zpestří „perličkou“ sekretářka Simonsová oznámením, že se na závěr Měsíce oba vezmou. Následující „vtipná“ výměna názorů obou na Pytlův vynucený rozvod s dosavadní manželkou a svatbu s nevěstou, jež opomenula zásadu bezpečného sexu a otěhotněla, vyústí do jejího objevného konstatování, že i toto vlastně spadá do Měsíce bezpečnosti.

Poslední díl už jen došperkoval nespočítatelné zhovadilosti „špičkovou“ scénou, kdy kamera překvapí na sekretariátu Pytla se sekretářkou při intimním styku. **„To jste nás tady trošku překvapili... když je nějaký zásadní problém, tak to musíme řešit... tak na to vlítneme, děláme to, co musí být uděláno,“** sdělili oba přistižení. I když se i ostatní televizní společnosti v poslední době doslova překonávají v uvádění neuvěřitelných slátanin, seriál „Nádraží“ si svou pokleslostí nepochybně zaslouží medaili za nejtrapnější dílko roku.

Jan Hála

Realizace kolejové spojky Teplic s „Kozí dráhou“ je námětem k veřejné debatě na stránkách MHD Teplice. Asi nejlepší variantou by bylo ji vybudovat jako samostatnou trať odbočující v žst. Teplice v Čechách na bohosudovském zhlaví zhruba v těchto místech.

K projektu „Nová Kozí dráha“

Na webových stránkách MHD Teplice se hovoří o navrhovaném projektu „Nová Kozí dráha aneb z Krupky do Teplic za 15 minut“, což slouží jako námět k veřejné debatě.

Před lety došlo k neuváženému zastavení osobní dopravy na regionální trati Děčín – Oldřichov u Duchcova, přitom tato trať byla do posledního roku provozu rentabilní. Ústecký kraj by měl mít zájem o opětovné zavedení osobní dopravy na této trati a o její celkovou revitalizaci, což by si měl dát za cíl do rozvojového plánu. Vždyť podél této trati je poměrně velká hustota zalidnění, zároveň se jedná o spojnici významných míst v kraji. Co se týče uvažované nové spojky do Teplic, tak je to sice dobrá myšlenka, bylo by to užitečné, přispělo by to k rozvoji tamního regionu, přičemž by se potom tato trať mohla stát součástí teplické MHD. Je tu však několik „ale“: vybudovat spojku z Řetenic přes Újezdeček do Teplic Lesní brány, jak spousta lidí navrhuje, je nesmysl. Jednak tomu brání zdejší sklonové poměry – nová trať by vedla obloukem do stoupání, její výstavba by pak byla značně nákladná a komplikovaná a stejně by v podstatě většinou kopírovala „vrstevnici“, čímž by se spojení Teplic s touto tratí zkrátilo minimálně. Za další by docházelo k přetížení už takhle značně vytíženého dvoukolejného traťového úseku Teplice v Čechách – Řetenice, neboť by už tudy souběžně vedly čtyři vlakové linky, do toho počítejme rychlíky a nákladní vlaky.

Nevím, jak by se to tu všechno vyjezdilo, každopádně nákladné úpravy za účelem zkapacitnění by byly nevyhnutelné. Vést trať přes Dubí s využitím dnes již nevyužité vlečky, jak znějí některé názory, by znamenalo akorát prodloužení této tratě, tím pádem i cestovních časů, přičemž pro Dubí by to asi nemělo moc veliký význam, neboť by se tím stejně nedosáhlo jeho úplného centra, nýbrž okrajové části. Nejlepší řešení pro spojení Dubí se zmiňovanou tratí by bylo, aby regionální autobusová linka spojující Teplice s Dubím zajížděla na točnu u vlakové zastávky v Novosedlicích, čímž by byly vytvořeny návaznosti na tamní vlakové spoje. Díky tomu by pak krajský integrovaný dopravní systém Doprava Ústeckého kraje měl větší význam. V tomto regionu by bylo zároveň na místě, aby obce Krupka, Dubí a město Duchcov, jež mají přes 10 000 obyvatel, byly znovu zapojeny do teplické MHD kvůli žádoucímu zlepšení dopravní obslužnosti.

Každopádně by bylo nutné případnou kolejovou spojku teplického nádraží s Novosedlicemi vybudovat jako samostatnou trať, jenž by vedla někudy kolem vozovny společnosti Arriva Teplice a do teplického nádraží by tak byla zaústěna na bohosudovském zhlaví vložením krajní výhybky, jak zní jeden z návrhů. V případě této varianty by nová trať vedla v zářezu, přitom by bylo nutné vybudovat tunel, čemuž by muselo ustoupit několik zde se nacházejících objektů. Záleží na tom, jak by bylo úspěšné územní řízení a jak by to dopadlo s výkupy pozemků, se studií vlivu na životní prostředí atd. V případě tohoto neúspěchu by bylo dobré stávající trať prodloužit do Duchcova na staré nádraží s využitím vlečky a vybudováním vlakové zastávky v Jeníkově.

V Ústeckém kraji je dnes silniční i železniční infrastruktura ve značně žalostném stavu a je potřeba ji optimalizovat, toto je jeden z příkladů. Na zdejších tratích jsou věčně pomalé jízdy 30 km/h. Dílčí úseky jsou sice opravené (Teplice – Bohosudov, Teplice – Řetenice, konečně se začalo s výměnou vadných „angličáků“ v Oldřichově u Duchcova), ale i tak je tu co dohánět. O stavu většiny nádraží raději nehovořím.

Tomáš Martínek

Je cílem likvidace trati 195?

Vytvořit dokonalé přípoje mezi všemi vlaky neumějí ani v zemi železnici zaslíbené – Švýcarsku. I tam mnohdy „musí“ cestující čekat na přípojný vlak necelou půlhodinku. Takže když nevycházejí přípoje v zemi železnici nezaslíbené – Česku – lze to pochopit, i když …

S „nástupem“ taktové dopravy by se měly tzv. nepřípoje odstranit, zejména tam, kde na sebe navazují dvě trati s taktovou dopravou. Když jsem si zajel zabruslit na Lipenskou přehradu, spolehl jsem se na vyhledávač spojení, který nabídl velmi rychlé a kvalitní spojení s jedním přestupem ve stanici Rybník. Tištěný jízdní řád jsem „nestudoval“ …

Nicméně při přestupu v Rybníce jsem byl zcela šokován nepřípoji mezi vlaky z/do Rakouska a do Lipna nad Vltavou, které jsou ideálním dopravním prostředkem pro rakouské turisty.

Co je sledováno tím, že vlak z Lipna nad Vltavou/Vyššího Brodu přijede do Rybníka minutu po odjezdu vlaku do Rakouska a totéž se děje v opačném směru? Vlak z Rakouska vjíždí do Rybníka, minutu před tím odjel vlak do Vyššího Brodu/Lipna nad Vltavou. Další jede za 119 minut…

Člověka, jehož se tohle zvěrstvo naštěstí netýká, napadá několik možností. Buď je navrhovatel a schvalovatel jízdního řádu (objednavatelem a schvalovatelem je Jihočeský kraj zastupovaný krajským úřadem nebo koordinátorem IDS) člověk zcela nesvéprávný, protože něco podobného se vymyká přirozenému rozumu, s nímž se přichází na svět, nebo tak činí s cílem dokázat, že vlaky na trati 195 „nikdo nejezdí“ a tudíž se doprava neobjedná a „NIKDO“ bude jezdit levnějším autobusem…

Nejlépe to vystihuje výraz SABOTÁŽ… protože tato zrůdnost odrazuje i potenciální zahraniční turisty. Tvrzení, že z Rakouska na Lipno nebo do Vyššího Brodu „nikdo“ nejezdí, není doložitelné – kdo by taky jezdil, když jízdní řád nevyhovuje …

Z provozního hlediska není žádný důvod k nemožnosti posunu časových poloh vlaků na trati 195. Osobní vlaky jezdí prakticky ve dvouhodinovém taktu (intervalu), provoz zajišťuje jeden motorový vůz, který křižuje „sám se sebou“. Pobyt v Lipně nad Vltavou, kde se neobjíždí, činí „pouhých“ 29 minut… Čili co brání tomu, aby vlaky z Rybníka do Lipna nad Vltavou odjížděly z Rybníka o 5 minut později a z Lipna nad Vltavou jely o 5 minut dříve? Doba pobytu v Lipně nad Vltavou se ze 29 minut zkrátí na 19…

Miroslav Zikmund

Vyvrátí mi někdo černé myšlenky?

Ač je člověk starý, přece se necítí být tak starý, že? Mizerně slyším, bolavé nohy mám, ale přesto se rád směji, smích je nejlepší koření našeho života. Také se stále zajímám o vše, co se děje na dráze, rád slyším a čtu hlavně o mém milovaném hlavním nádraží v Praze. Rád jsem tam pracoval, ale v současné době už bych pracoval nerad. Víte, snad byla dříve větší a ;upřímnější soudržnost a i upřímnější přátelství i v práci. Teď jsou na prvním místě hlavně peníze a s nimi i hodně závisti. Myslím, že se nám už vytratila ta spokojenost v práci, nebo ne? Nebo mi to někdo vyvrátí? Moc bych si to přál, možná, že mám příliš černé myšlenky, nebo to dělá to stáří? Co vy, čtenáři Obzoru, na to?

Jiří Krejčí

Ad: Dobrovíz – Amazon

Na webu OSŽ byl článek o otevření nové zastávky Dobrovíz–Amazon na trati (Praha)–Hostivice – Podlešín. To je potěšitelná zpráva, ale zajímalo by mě, proč není obnovena při této příležitosti také pravidelná osobní doprava i na zbylé části tratě do Podlešína s přípoji na Slaný/Kralupy na Vltavou. Pracují-li v Amazonu dva tisíce lidí, tak jistě dojíždějí i od Slaného. Nebo v Amazonu pracují pouze Pražáci? Pakliže otevření zastávky uvítala i nová hejtmanka Středočeského kraje paní Jermanová (ANO), tak by bylo záhodno, aby prosadila i objednání vlaků ve směru na Podlešín. Cyklohráček to opravdu neřeší.

Na příkladu tratě Hostivice – Podlešín je zcela jasně vidět, jak se časy mění, ještě před patnácti lety byla tato trať odepsanou lokálkou, která sloužila pouze pro jednostrannou dopravu leteckého benzínu a to pouze od Podlešína do Středokluk. Byly také doby, kdy zde jezdily i rychlíky; trať postavila železniční společnost Pražsko–duchcovská dráha (Prag–Dux–Bahn) letech 1872–73. V současné době je neprovozovaný úsek nadjezdu v obvodu odbočky Jeneček. Tento úsek byl naposledy využíván při odvozu výsypky z ražby tunelu „Nového spojení“. Na trati leželo i několik obsazených stanic (Želenice – vybydlená budova zbořena, zrušeno i zastavování vlaků, Koleč – změněna na neobsazenou zastávku, žst. Noutonice je zatím obsazena výpravčím, ale to se má změnit možná již letos, má prý být ovládána dálkově).

Martin Kubík