

Z aktuálních událostí

První letošní zasedání Ústředí OSŽ se ve čtvrtek 18. 1. 2018 uskutečnilo v hotelu Skalka v Rajecých Teplicích.

Bod informace ze zásadních jednání ovlivnila současná politická situace v České republice. Předseda OSŽ Mgr. Martin Malý uvedl, že OSŽ musí neustále sledovat politickou situaci v zemi a pružně na ni reagovat, byť se někomu může zdát zbytečné připomínkat programové prohlášení vlády, která stejně nezíská důvěru v poslanecké sněmovně. Martin Malý se zmínil i o myšlence ministerstva dopravy umožnit cestování vlakem důchodcům zdarma.

Místopředseda OSŽ Petr Štěpánek poté poslal celou závěrečnou genezi kolektivního vyjednávání na SŽDC až po podpis kolektivní smlouvy, která v průměru zajišťuje 4,4% mzdový nárůst, 5000 korunovou odměnu za loňský rok a 1000 korunovou vyrovnání za lednový malý nárůst mezd z důvodu „nepodpisu“ kolektivní smlouvy. Dalším požadavkem odborů (OSŽ), na který vedení SŽDC přistoupilo, je i ten, aby kolektivní smlouva (respektive její základní text plus příloha číslo 1) platila dva roky.

Tajemnice PV OSŽ při ČD, a. s., Věra Nečasová poté informovala Ústředí OSŽ o kolektivním vyjednávání a podpisu kolektivní smlouvy na Českých drahách, podobně o kolektivním vyjednávání v ČD Cargo referoval Petr Kubička, člen PV OSŽ ČD Cargo.

Závěr bodu informace ze zásadních jednání patřil nedrážním. Jak informovala místopředsedkyně OSŽ a předsedkyně Nedrážního republikového výboru Bc. Renata Dousková, zástupci OSŽ připomínkali kolektivní smlouvu u společnosti ČD travel; u OHL ŽS vyzval zaměstnavatel k zahájení kolektivního vyjednávání, a u Dopravního zdravotnictví je již kolektivní smlouva podepsána na období 2018–2021.

V další části jednání členové Ústředí OSŽ schválili (uložili zapracovat do rozpočtu OSŽ) Návrh vzdělávacích aktivit na I. pololetí 2018 – školení na PC a Návrh vzdělávacích aktivit OSŽ na I. pololetí 2018 – odborná školení pro členy ZV ZO OSŽ; dále schválili podobu evidenčního listu ZO OSŽ k 1. 2. 2018 (tiskopis) včetně navrhované změny a vzali na vědomí i informaci JUDr. Večeře o novém Nařízení EU č. 2019/679 (tzv. GDPR), které řeší komplexní ochranu osobních údajů a které nabude účinnosti 25. května 2018.

V bodu organizační informoval Miroslav Novotný (člen Ústředí OSŽ) o spolupráci OSŽ se Sdružením nájemníků ČR (SON) za rok 2017 a o pokračující spolupráci v roce 2018.

Závěr jednání patřil ředitelce hotelu Emilií Duráčnickou a místopředsedovi OSŽ pro správu majetku Martinu Vavrečkovi, kteří informovali o historii hotelu Skalka, o ekonomických ukazatelích hotelu. Hotel Skalka představuje podle Martina Vavrečky značnou hodnotu v rámci majetku, který spravuje Ústředí OSŽ.

Petr Toman, člen Správní rady Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra, poté ještě informoval o výhodách sjednaných pro pojištěnce ZPMV (211), kteří mají možnost čerpat navíc finanční prostředky na procedury v rámci kondičních pobytů (více v rozhovoru v tomto čísle Obzoru).

Jednání Republikové rady seniorů (RRS) OSŽ v pondělí 22. ledna řídil její předseda Kurt Mužík. Uvedl, že návrhy členů rady na další činnost budou přehledně zpracovány a RRS se jimi bude zabývat na příštím jednání v únoru. Kurt Mužík pak informoval o jednání Ústředí

OSŽ 18. ledna v Rajecých Teplicích. Jedním z bodů jednání byla příprava II. sportovních her seniorů.

Místopředseda RRS Karel Hybš informoval o jednání přípravní komise, která vycházela z poznatků a zkušeností získaných na prvních sportovních hrách seniorů v loňském roce. K tomu se připojila řada připomínek a návrhů z řad členů. Dobrá zpráva z jednání komise je ta, že bude umožněna účast rodinných příslušníků závodníků, pokud se přihlásí, samozřejmě při uhrazení ceny za pobyt v RZ Skalka v Rajecých Teplicích.

V dalším bloku informoval Karel Hybš o změnách na webových stránkách seniorů OSŽ, kde jsou nové rubriky a odkazy, některé úplně nové. Hostem jednání byla ředitelka cestovní kanceláře ČD travel Mgr. Blanka Jíšová, která informovala o všech letošních nabídkách a zodpověděla řadu dotazů.

RRS navštívil i bývalý předseda OSŽ, Bc. Jaroslav Pejša, který informoval o svém setkání s předsedou Rady seniorů ČR Dr. Zdeňkem Pernesem a reagoval pak na zveřejněný rozhovor v denním tisku ze 17. ledna s ministrem dopravy Danem Ťokem, který se týkal záměru umožnit cestování na železnici zdarma studentům a seniorům.

Úvod jednání Podnikového výboru (PV) OSŽ SŽDC v Praze 25. ledna patřil podnikové kolektivní smlouvě. Zazněla jak ocenění za dosažený kompromis, tak i demotivování některých výroků o tom, že byli kolektivní vyjednávači k podpisu PKS nuceni. Členové PV přijali komentář předsedy OSŽ Mgr. Malého k tomu, jaká byla cesta k podpisu PKS, s pochopením, kladně kvitovali i skutečnost, že PKS a příloha č. 1 mají platnost dva roky a nezazněl žádný hlas, který by řekl, že s podpisem PKS v této podobě nesouhlasí.

Jednání se zúčastnila řada hostů, kromě zástupců odborných oddělení OSŽ také zástupci hospodářského vedení SŽDC, personální ředitel GR SŽDC, Ing. Pavel Koucký, Ing. Hana Kohoutová, Ing. Evžen Pospíšil a Bc. Jitka Dolejšová. Ing. Koucký mimo jiné uvedl, že zásadních dotazů k podepsané PKS není mnoho, vedení SŽDC připravuje opatření GR k aplikaci přílohy č. 5 k poskytování náborového příspěvku a řada věcí by se měla projednat na setkání s odborovými centrály 29. ledna, mimo jiné i výstupy z jednání Správní rady SŽDC (ta zasedala týž den, 25. 1.). Hovořilo se i o tématu prověrek BOZP (plán akcí BOZP by měl být projednán s místní příslušnými odborovými organizacemi do 15. 2.), o poskytování kondičních pobytů zaměstnanců (zájem vyslovilo 2535 zaměstnanců), či o nové nominální hodnotě stravenek, která platí od 1. února, o jízdních výhodách (SŽDC připravuje databázi důchodců). V této souvislosti zmínil Ing. Koucký přijaté memorandum, ze kterého vyplývá, že se na rodinné příslušníky důchodců nevztahuje závazek zaměstnavatele dokupovat příplatky na používání komerčních vlaků. Na závěr jednání došlo k doplnění Podnikového výboru, kdy místo Miroslava Maincla, který se stal tajemníkem PV, byl svojí ZO a Výborem OSŽ OR Bmo navržen na člena PV Josef Hlaváček (za řízení provozu) a dosavadního člena PV Jana Sekeru vystřídal z rozhodnutí konference ZO OSŽ a Výboru OSŽ OR Ústí nad Labem předseda ZO OSŽ Petr Pilník.



SŽDC připravila od pondělí 5. února mimořádnou změnu jízdního řádu železniční osobní dopravy na celkem sedmi tratích. Stalo se tak na základě žádostí dopravců ČD a GW Train Regio. V rámci této změny byly provedeny některé dílčí úpravy jízdního řádu regionální osobní železniční dopravy.

SŽDC a Státní pozemkový úřad podepsaly dohodu o spolupráci

Za přítomnosti generálního ředitele SŽDC Ing. Pavla Surého a ústřední ředitelky Státního pozemkového úřadu (SPU) Ing. Svatavy Maradové, MBA, bylo ve středu 24. ledna 2018 v sídle Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) v Praze podepsáno memorandum o spolupráci, které nastavuje nová pravidla spolupráce mezi oběma institucemi. „Pro nás, jako pro správce infrastruktury, jde o nesmírně důležitý krok, neboť nám to zjednoduší velmi často kritizovanou a složitou přípravu infrastrukturních staveb,“ řekl v úvodu tiskový mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský s tím, že SŽDC velmi často u projektů, kde se jde takzvaně mimo stávající stopu, narazí právě na problémy s pozemky, „ať už jsou to výkupy pozemků, nebo výměny pozemků, at jsou to všemožné dohady a spekulace. Sami víte, kolik dopravních staveb je blokováno a brzděno právě kvůli problémům s pozemky. A my si od tohoto kroku slibujeme zjednodušení a hlavně zrychlení,“ dodal. Spolupráci vítá i Svatava Maradová, ústřední ředitelka SPU, tedy úřadu, který se podle jejích slov v posledních letech snaží „daleko více

reflektovat veřejný zájem“. „Hledáme nové cesty pro majetkoprávní vyrovnání a pro zjednodušení majetkoprávního vypořádání, byt by to mělo být za cenu dalších legislativních změn. Věříme, že se nám společně podaří najít takové mechanismy, které by majetkoprávní vypořádání i v tomto případě zjednodušily,“ uvedla. Spolupráci na této úrovni vítá i generální ředitel SŽDC Pavel Surý, zejména pokud to povede k vyřešení tak zapeklitých věcí, jako je například rušení přejezdů, které narušují jak propustnost tratí, tak i železniční dopravu. „Memorandum nám, doufám, pomůže při řešení problematiky, která se jmenuje rušení železničních přejezdů. Ale zcela určitě bychom našli i další a další témata,“ poznamenala. Obě strany očekávají od podpisu dohody zlepšení vzájemné informovanosti zástupců SŽDC a SPU na regionální úrovni o připravovaných záměrech v oblasti realizace a výstavby dopravní infrastruktury. Současně dojde k unyhlení převodu pozemků v souvislosti se změnou příslušnosti hospodařit s majetkem státu. Doho-

da také počítá se spoluprací při pozemkových úpravách, zejména v oblasti koordinace činnosti při přípravě projektů. Dále se zlepší řešení převodů pozemků s ochranou zemědělského půdního fondu nabytých pro výstavbu dopravní infrastruktury v rámci vyvlastnění či koupí zbytných částí od SPU.

Jak v závěru poznamenala Svatava Maradová, pozemkové úpravy jsou mimořádným procesem, a to z pohledu jakékoliv dopravní infrastruktury, nejenom té železniční. „Tedy se první musíme podívat, ve kterých katastrálních územích se jedná o ty kritické přejezdy, v jakém stavu tam jsou pozemkové úpravy, popřípadě kdy budou zahajovány, a na základě toho pak správně nadefinovat mechanismus, který bychom implementovali do interních předpisů a metodik tak, aby se v rámci pozemkových úprav s těmito přejezdy byli naši projektanti povinni vypořádávat v dlouhodobém horizontu. Myslím si, že lze ve velmi krátké době vydefinovat konkrétní formy spolupráce, a to právě v těchto oblastech, o kterých tady obě strany mluvily.“ Michael Mareš

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Pojištěnci ZPMV (211) mají možnost čerpat navíc finanční prostředky na procedury v rámci kondičních pobytů, a to až do výše 1500 Kč na zaměstnance.“

Hovoříme s Bc. PETREM TOMANEM, Ba (Hons), členem správní rady Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra (ZPMV) ČR a předsedou ZO OSŽ Všetaty

Nazávěr jednání Ústředí OSŽ ve čtvrtek 18. ledna 2018 v Rajecých Teplicích jste informoval o výhodách sjednaných pro pojištěnce ZPMV (211), kteří mají možnost čerpat navíc finanční prostředky na procedury v rámci kondičních pobytů, a to až do výše 1500 Kč na zaměstnance. Můžete to více přiblížit?

Ano, je to pravda. Letos to bude poprvé, co tuto částku budou moci pojištěnci ZPMV čerpat a to ve všech smluvních zařízeních, kam zaměstnanci ČD, ČD Cargo a SŽDC jezdí na tzv. KOPky. Letos poprvé tedy budou moci čerpat procedury až do výše 1500 Kč nad částku, kterou přispívá zaměstnavatel. Je to určitě pro ně výhodné a myslím si, že by si lidé na tomto příkladu měli uvědomit rozdíl mezi zdravotní pojišťovnou 211 a ostatními pojišťovnami.

Na jednání Ústředí OSŽ ale také zaznělo, že zatím nelze tuto částku čerpat na Slovensku, konkrétně v hotelu Skalka v Rajecých Teplicích...

SŽDC už to má vyřešené, bude se to přímo vyúčtovat mezi zaměstnavateli a Zdravotní pojišťovnou ministerstva vnitra. U zaměstnanců ČD a ČD Cargo, kteří si budou platit příspěvek hotově v eurech, platí, že klientská pracoviště ZPMV 211 umí přijmout doklad v eurech a vyplácet v korunách. Tuto informaci musí zaměstnancům dát jejich zaměstnavatelé a následně i zá-

stupci středisek na Slovensku, například v Rajecých Teplicích.

Mluvíte se také o tom, že tento systém zbytečně zatěžuje zaměstnance tím, že budou muset chodit na úřady, respektive na pobočky zdravotní pojišťovny, a sami si ten 1500 korunový bonus vyřizovat.

Ano, zatím by tomu tak mělo být u Českých drah a ČD Cargo, ale věřím, že se to administrativně podaří i tam vyřešit a minimalizovat tak dopady na zaměstnance – pojištěnce ZPMV u Českých drah a společnosti ČD Cargo.

Na jednání Ústředí OSŽ jste také informoval o tzv. „malých KOPkách“, můžete přiblížit, o co jde?

Stejně jako v minulém roce, plánuje SŽDC i na letošní rok pro své zaměstnance, pojištěnce Zdravotní pojišťovny ministerstva vnitra (211), 200 čtyřdenních KOPek. Ty měly v minulém roce velký úspěch (vloni byly nasmlouvané v Dalkově u Karviné), ale SŽDC bude letos zřejmě chtít jít cestou, že to nebude jenom v jednom středisku, ale ve dvou nebo i ve více střediscích, a to z důvodu dojezdové vzdálenosti. Protože se jedná o čtyřdenní pobyty, tak to lidé třeba ze západních Čech měli daleko. Prostě, aby jedno středisko bylo v Čechách, druhé na Slovensku, a popřípadě třetí na Moravě, aby se zkrátily



dojezdové vzdálenosti, aby lidé nemuseli jezdit tak daleko.

Už je jasné, kde by to například bylo v Čechách?

Zatím to jasné není, dělá se průzkum a uvidíme, které lázně budou vybrány. Není ani jasné, kde to bude na Slovensku. SŽDC zatím mapuje situaci. Určitě jsme ale dohodnuti, že čtyřdenní KOPky budou, že jich bude zhruba dvě stě jako v loňském roce, a je dohoda, že to nebude jenom v jednom středisku.

(Pokračování na straně 2)

Litvínov s Horním Jiřetínem propojí nová cyklostezka vedoucí po tělese bývalé dráhy

Koleje byly v úseku z Litvínova do Horního Jiřetína rozkradeny již počátkem 90. let minulého století, osobní doprava na trati z Litvínova do Horního Jiřetína byla totiž ukončena už v osmdesátých letech. „Ostatně nebylo kam jezdit, neboť západně od Horního Jiřetína byly tou dobou zbořeny všechny vesnice a výrazně byla zvětvěna i tězební jáma Velkolomu ČSA,“

říká starosta Horního Jiřetína Vladimír Buřts tím, že v úseku Litvínov – Horní Jiřetín ještě do roku 1991 fungovala po bývalé trati nákladní vlečka pro zavážení surovin pro betonárku VS Praha. Bývala umístěna poblíž nádraží. Po roce 1991 ale zůstala trať i nádražní budova bez využití a jejich stav se rychle zhoršoval.

(Pokračování na straně 2)



„Pojistěnci ZPMV (211) mají možnost čerpat navíc finanční prostředky na procedury v rámci kondičních pobytů, a to až do výše 1500 Kč na zaměstnance.“

(Pokračování ze str. 1)

Podle informací, které mám k dispozici, tak zhruba polovina zaměstnanců ČD, ČD Cargo a SŽDC jsou pojištěnci ZPMV (211), to znamená, že druhá polovina není. Když si to teď přečtou a dají do souvislosti s těmi zmíněnými výhodami, tak se možná budou ptát, jak se mohou stát pojištěnci ZPMV. Co by měli pro to udělat?

Dvakrát do roka lze přestupovat mezi pojišťovkami. Ano, máte pravdu, je to určité jeden z velkých bonusů, které pojišťovna od letošního roku bude svým pojištěncům dávat. Musím říct, že je za tím velký kus práce OSŽ a nás jako zástupců zaměstnanců dozorčí a správní radě ZPMV. Myslím si, že pojištění u ZPMV je určitě výhodné, a to nejen u KOP, ale i u čtyřdenních kondičních pobytů, na které nám jezdí už i mladí lidé, kteří pracují na nevytíženějších pracovištích. Myslím si, že do budoucna by měl na nějaký takový pobyt jezdit každý zaměstnanec, nejen ten ve vyřazených funkcích, protože v době počítačů, vydávého zaměstnání, se nám to může dříve či později vymstit. Určitě je prevence v tomto směru potřebná a nutná a vrátí se nám v nákladech, které nebudeme muset později vynalozovat.

Litvínov s Horním Jiřetínem propojí nová cyklostezka vedoucí po tělese bývalé dráhy

(Pokračování ze str. 1)

„V nádražní budově byla pak ještě po nějakou dobu v provozu restaurace, která ale již před mnoha lety ukončila činnost,“ dodává starosta Horního Jiřetína. Horní Jiřetín se od roku 1998 a zvláště intenzivně pak od roku 2007 snažil pozemek a budovy bývalé dráhy odkoupit. „Tato snaha trvala velmi dlouho, až teprve vloni (2017) na jaře vláda od souhlasila prodejem městu,“ potvrdil Obzor Vladimír Buřt. Vloni v září byl pak (po úhradě kupní ceny cca 16 milionů korun a vyřízení všech potřebných formalit) konečně majetek

žit u starších zaměstnanců na léčbu různých civilizačních nemocí. Náklady na preventivní léčbu jsou totiž daleko nižší, než na určitou nemoc či léčení konkrétního zdravotního problému.

Kdyby se vás chtěl někdo na něco zeptat, jak s vámi může komunikovat?

Ideální je prostřednictvím e-mailu. Mám e-mailovou adresu, kterou jsem zřídil po svém zvolení do správní rady ZPMV (211@oszvseta-ty.cz). V loňském roce jsem řešil téměř 350 podnětů od zaměstnanců, zaměstnavatelů, či od pojištěnců a kromě jednoho, který nešlo vyřešit, byly všechny ostatní podněty ve velice krátké době vyřešeny. Právě díky e-mailu jsem mohl okamžitě zajistit fundovanou odpověď k naprosté spokojenosti našich klientů. Opravdu je výhodné být u pojišťovny 211 a mít možnost svůj problém konzultovat s někým, kdo tomu rozumí. Takže nejjednodušší je poslat mi e-mail, který okamžitě přepošlu na pojišťovnu, kde jsou velice kvalifikovaní odborníci, kteří všechno zařídí. Na mailovou adresu chodím prakticky každý den, takže žádný problém.

Michael Mareš

městu připsán. V tuto chvíli tedy město Horní Jiřetín vlastní bývalou trať na katastrálních územích obcí Černice, Horní Jiřetín, Janov u Litvínova, Hamr, Chudeřín a Dolní Litvínov, a dále také samotnou nádražní budovu u Horního Jiřetína. „V souladu s platným územním plánem má město v úmyslu vybudovat na bývalé trati cyklostezku, která propojí nádraží u Litvínova s Horním Jiřetínem a zejména se zámkem Jezeří. Z nádražní budovy chceme vybudovat penzion pro turisty, neboť takové zařízení u nás chybí,“ uzavřel Vladimír Buřt.

Michael Mareš



Třebčínské nádraží změnilo v loňském roce svoji tvář. V současné době cestujícím slouží jen krytý přístřešek s WC. Snímek byl pořízen 1. ledna 2018.

NAVŠTÍVILI JSME

Třebčín

Obec Třebčín je neodmyslitelně spjata s osobou Ludvíka Sigmunda, který se v Třebčíně narodil a v nedalekém Lutíně založil před 150 lety pumpařskou firmu Sigma, proslavenou sloganem „Na pumpy jsou Sigmundi“. Z treběčínského nádraží vedla (a dodnes vede) asi dva a půl kilometru dlouhá železniční vlečka do lutínského závodu Sigmunda. Provoz na ní je nepřerušen, avšak objem přepravy se oproti letům své největší slávy značně snížil. A je to již skutečně hodně dávno, kdy po kolejičkách vlečky probíhala i osobní doprava dělníků do lutínských továren, prováděná náležitostí vlečkaře. Nádraží v Třebčíně využívá jen velice málo cestujících, na rozdíl od doby, kdy se sem sjížděli lidé ze širokého okolí právě do lutínského Sigmunda.

Přesto se budova železniční stanice dočkala rozsáhlé opravy, takže dnes vypadá snad lépe než v době svého vzniku; poté, co zde byla v roce 1983 uvedena do provozu trať z Olomouce do Kostečce na Hané a Prostějova (dnes trať Červenka – Prostějov). Hlavním důvodem současné opravy je podle slov tiskového mluvčí SŽDC Kateřiny Šubové skutečnost, že budova se nacházela v havarijním stavu. „Původní přístřešek s WC byl zcela zdevastován a na několika místech se propadal strop. V havarijním stavu byla rovněž střešní krytina,“ uvádí mluvčí. Jak dále dodává, opravena musela být rovněž fasáda, která byla zvětralá, opadávala a ohrožovala osoby v blízkosti budovy. „Vyměněna byla i původní okna, která byla také v naprosto nevyhovujícím stavu.“

V současné době budova svítí novotou a k dispozici jsou zde kromě opraveného přístřešku rovněž rekonstruované záchody pro cestující s bezbariérovou úpravou, což stavebníci ukládá stavební a technický řád drah (§21 vyhlášky č. 177/1995). „Tyto podmínky

je investor bohužel povinen dodržet bez výjimky a bez ohledu na frekvenci cestujících,“ vysvětluje mluvčí. Protože opuštěnému nádraží (navzdory tomu, že je zde obydlený nájemní byt) stále hrozí riziko vandalů, hledá v současné době správce objektu (SŽDC) variantu modelu, který by zničení opravených WC zabránil. „Obdobný problém nastává v celé řadě dalších stanic, kde se ukončil provoz dopravní kanceláře a prodejce jízdenek a zároveň správce budovy musí dodržet legislativní povinnosti,“ konstatuje Šubová.

Jak je z předcházejících řádků zřejmé, nádraží slouží cestujícím již jen jako čekárna s přístřeškem, přičemž jízdenky se prodávají ve vlaku. Provoz vlaků je řízen dálkově ze stanice Senice na Hané prostřednictvím JOP (jednotného obslužného pracoviště) podle předpisu pro zjednodušenou dopravu D3. Třebčín má dvě dopravní koleje, na kterých dochází ke křížování a předjíždění vlaků, a jednu kusou kolej manipulační, která je prakticky nevyužívaná. Další dvě koleje patří vlečkařům, který si sem vlastní lokomotivu zajíždí pro zátěž, převezou vlaky ČD Cargo. Denně Třebčínem projede osm párů osobních vlaků ČD, vedených jednotkami regionova 814. Obden (v pondělí, ve středu a v pátek) sem zajíždí jeden pár manipulačních vlaků ČD Cargo, který na předávkové koleje Sigmunda předává ložené vozy a odváží vozy prázdné.

Doby, kdy na nádraží v Třebčíně probíhal čilý ruch, znásobený nákladním posunem, jsou dnes již v nenávratnu. Přesto zde má železniční doprava stále své nezastupitelné místo, neboť autobusy a vlaky, vedené v rámci integrovaného dopravního systému IDSOK si zde vzájemně nekonkurují.

Miroslav Čáslavský

VŠIMLI JSME SI

● **SŽDC** připravila od pondělí 5. února mimořádnou změnu jízdního řádu železniční osobní dopravy na celkem sedmi tratích (190, 198, 024, 280, 330, 340, 341). Stalo se tak na základě žádostí dopravců ČD a GW Train Regio. V rámci této změny byly provedeny některé dílčí úpravy jízdního řádu regionální osobní železniční dopravy v následujících krajích: V Jihočeském kraji například pojedou na trati 190 vlaky 8003 a 8018 (ČD) i v sobotu a v neděli, na trati 198 pak vlak 18122 (GWTR) nepojede v neděli, kdy se zavádí nový vlak 18124 (GWTR), a to v časové poloze o 80 minut dříve. Na trati 340 nově zastavují vlaky 4110 a 1734 na zastávce Ostrožská Nová Ves-lázněs drobnými vyvolanými časovými úpravami. Na trati 341 pojede vlak 14331 nově pouze v sobotu, v neděli se zavádí nový vlak 14337 s přípojem od Bojkovic (ve směru ČD).



● **PŘED BUDOVOU** žst. Praha-Vrsovce se objeví pěkné stylově vymalovaný transformátor (na snímku Martina Kubíka). Horší je to ve vestibulu této stanice – tam již delší dobu světlo u poloviny lamp trvale blíká nebo nesvítí vůbec. Stejně tak na plácku před vchodem do vestibulu jedna z lamp delší dobu nesvítí. Je to škoda. Kazí to dojem jednoho z nejlépe zrekonstruovaných pražských nádraží posledních let. V prvním patře budovy přitom sídlí správa budov SŽDC.



● **V TERMÍNĚ** 22. 1. až 9. 2. probíhá v úseku Křinec – Velebilby na trati 061 (Nymburk – Jičín) výuka. Potuto dobu jsou všechny vlaky ve vyloučeném úseku nahrazeny autobusy náhradní dopravy, včetně přímého nedělního rychlíku z Turnova přes Jičín do Prahy (Sp 1936), který je nahrazen autobusem v úseku Křinec – Nymburk město.



● **NA REGIONÁLNÍ TRATI** SŽDC D3 č. 198 Strakonice – Volary proběhla v uplynulých letech v úseku Strakonice – Vimperk modernizace přejezdů. V místech křížení železniční trati s polními cestami a silnicí III. třídy byla provedena náhrada zabezpečení výstražníky kříží novými světelnými přejezdovými zabezpečovacími zařízeními PZS 3 SBI s výstražníky AŽD 97 s pozitivní bílou signalizací. Nyní se zřejmě připravuje zabezpečení dalších nechráněných přejezdů v návazném úseku Vimperk – Volary, neboť u přejezdu P995 se značkou STOP za žst. Vimperk (na snímku Tomáše Martinka) je instalován základ pro výstražník. Přítom u vlakové zastávky Vimperk zastávka bylo PZS modernizováno již před několika lety.

PŘEDSTAVUJEME

Renáta Spanilá: „Letošní kolektivní smlouva SŽDC patří podle mého soudu k nejlepším.“

„Již od malička jsem toužila po tom, pracovat jako výpravčí,“ říká Renáta Spanilá, která vyrůstala v železničářské rodině, vystudovala dopravní průmyslovku v České Třebové a poté nastoupila jako výpravčí nejprve do Poličky na autorizaci, pak byla „převelena“ do Poděbrad, odkud se následně vrátila do rodného kraje na Zábřežsku (výpravčí v železničních stanicích od Krasikova až po Mohelnic). Postupem času, jak docházelo k rušení výpravčích a zavádění dálkového řízení, dostala se Renáta Spanilá do přerovské centrály řízení provozu (SŽDC – CDP), odkud dálkově řídí dopravu od Moravčan až po Třebovice v Čechách. „Oproti službě výpravčí

a moderní, zvětšit pracovní prostor už asi nepůjde, ale uvítali bychom rychlejší přístup k informacím, např. vylepšení aplikace GTN o napojení přes číslo vlaku přímo na informace o mimořádných zásilkách a v ISOŘi odkaz do rozkazů o vylukách, apod. Práce dispečera je hodně náročná a tak není divu, že voláme po lepším mzdovém ohodnocení.“ Na druhé straně je Renáta Spanilá ráda, když může pro své spolupracovníky zorganizovat ve spolupráci se svými kolegy z dílenského výboru Zábřeh a z Výboru OSŽ CDP nějakou sportovní či kulturní akci – návštěvy divadla, koncertů, výletů do hor, či cyklovýletů, či návštěvy např. termálního bazénu ve Velkých Losinách. „Zorganizovat takovou akci je mnohdy lehčí než následně všechno vyúčtovat,“ povzdychne si trochu nad rozříštěností dráhy na různé organizační složky, z nichž každá má své vlastní účetnictví.

A jak je nová členka Ústředí OSŽ spokojena s letos vyjednanou kolektivní smlouvou o SŽDC? „Vynikající bylo to, jak se podařilo překlenout předběžným opatřením kritické období nepodepsání PKS v lednu 2018,“ chválí Renáta Spanilá kolektivní vyjednávače. „Nová PKS tak mohla plynule navázat na stávající a nic nebylo třeba složitě upravovat podle ZP. Letošní kolektivní smlouva SŽDC patří podle mého soudu k nejlepším, i když jsem očekávala nárůst do tarifu minimálně 10 procent.“ Podle jejích dalších slov mezi největší přednosti nové PKS patří zcela nové ustanovení, týkající se ztráty zdravotní způsobilosti, což je mnohdy velkým strachem pro zaměstnance. „Je to výborná věc – nyní mají díky tomuto ustanovení rok na to, aby se s podobnou situací tak či onak vyrovnali.“ Také udržení kondičních pobytů (KOP) pokládá Renáta Spanilá za úspěch odborů při kolektivním vyjednávání. „Zaměstnavatelem navrhované finanční řešení nemůže nahradit potřebné fyzické i psychologické uvolnění při kondičních pobytech. KOP jsou důležité, v současné době si zaměstnanci vybraných profesí u SŽDC mohou vybrat ze tří ozdravných středisek na Moravě a ze tří na Slovensku, přičemž ti, kteří jsou u pojišťovny ministerstva vnitra (211), mají ještě možnost tří procedur navíc.“ Rovněž zavedení náborového příspěvku na chybějící provozní profese (elektromontér, návrštní technik, výpravčí a zaměstnanec licenci strojvedoucího) Renáta Spanilá vítá. „Ideální by bylo, kdyby bylo obnoveno studium na tyto nedostatkové profese na odborných školách,“ dodává s tím, že i na funkci v OSŽ je nutné získávat nové členy. „Bez OSŽ by nebyla kolektivní smlouva, ale nebyly by ani výhody, které členství v OSŽ přináší (právní zastoupení, výhodné pojištění atd). V dohledné době se snad podaří dojednat i další benefity, díky nimž se členství v OSŽ stane atraktivnější,“ říká závěrem Renáta Spanilá.

Miroslav Čáslavský



je zde nutné plně soustředění prakticky po celou směnu,“ srovnává pracovní podmínky. „Není to jen řízení vlastní jízdy vlaků, ale také dohled na bezpečnost zaměstnanců v kolejišti a sjednávání jízdy vlaků na tratích s D3,“ dodává.

V OSŽ je Renáta Spanilá prakticky od začátku zaměstnána, tedy od roku 1991, nejprve jako řádová členka v Hoštejně, posloučíte této stanice se sousedním Zábřehem na Moravě a později s ZO OSŽ železniční stanice Olomouc již jako členka zádavního výboru, kde hájí zájmy členů OSŽ z CDP Přerov. Kromě toho je členkou Výboru OSŽ CDP Přerov, jakož i členkou Republikové rady řízení provozu a na VII. sjezdu OSŽ byla zvolena do Ústředí OSŽ. „I Výbor OSŽ CDP Přerov chtěl mít u Ústředí svého zástupce,“ vysvětluje.

Jak náročné je skloubit nelehkou práci dispečerky s povinnostmi v OSŽ? „Zabere to hodně času, studium materiálů, účast na jednáních a organizování akcí, ale když člověk vidí, že tím prospívá lidem kolem sebe, tak mu to přinese dobrý pocit.“ Na jednání se zaměstnavatelem na CDP Přerov hájí Renáta Spanilá zájmy a požadavky svých kolegů a současně projednává záležitosti, týkající se FKSP. „Pokud se týká pracovních podmínek a sociálního zájmu, je vše na CDP Přerov téměř nové



Jak zabránit vandalům ve zničení nových WC (v současné době uzavřených), se zatím neví.

ZE SVĚTA

Rakouská dráha zřídila kvůli lavinám náhradní přístřeší pro cestující

Vzhledem k tvujícím hrozbám sněhových lavin v St. Antonu na Arlbergu se Rakouská společnost vlada v neděli 21. ledna rozhodla zřídit náhradní ubytování pro cestující. Pasážeri, jedoucí s původním cílem do St. Antonu, se od neděle mají hlásit na nádraží Landeck–Zams, resp. Bludenz, informoval od 21. ledna na webových stránkách deník Der Standard. Náhradní doprava bude vedena přes rychlostní silnici S 16.

mecká dráha) byla nucena dodatečně povolát do služby další pracovníky, aby pomáhali cestujícím, kteří uvízli na četných nádražích. Předseda pro personální dopravu představenstva koncernu DB Berthold Huber ocenil „obětavé nasazení železničářů v celém Německu, kteří pečovali především o bezpečnost cestujících i zaměstnanců dráhy.“ Jan Hála

Obří drážní projekt DB „Stuttgart 21“ má zpoždění

Drážní projekt nového nádraží a tratí koncernu Deutsche Bahn, „Stuttgart 21“, bude dražší a bude dokončen později. Více náklady se odhadují kolem 1,1 mld. eur (téměř 28 mld. Kč) a celková cena 8,2 mld. eur (téměř 210 mld. Kč). Dokončení stavby se odsouvá o 3 roky na rok 2024. Představenstvo DB přepracovalo ukazatele projektu pro zasedání dozorčí rady koncernu 26. ledna. Pesimisté uvádějí, že reálný termín provedení nové stavby nebude dříve než v roce 2025. Prodloužení stavby o další rok přitom znamená dalších 100 mil. eur. Dozorčí rada má jednat o zvýšení rezervy ke konečné ceně ve výši 500 mil. eur.

SBB chce u regionálních vlaků šetřit energii

SBB nechají postupně nahradit u 150 vlaků Flirt v regionální dopravě olejové chlazení za

chlazení vzduchem, které je příznivější pro životní prostředí. Toto je společný vývoj firem ABB a Stadler Rail, umožňující roční úsporu 8 % energie. Na každý vlak tak připadá úspora 600 až 700 litrů oleje. Železnice tak investuje cca 5 mil. CHF do úspory energie. SBB si do roku 2025 stanovila ambiciózní úsporný program energie, který by měl přinést úsporu 20 % energie. Z Blick, 30. 10. 2017, zpracoval –sh–

Rakouský drážní průmysl volá po více zakázkách a obává se soutěží na dopravce

Ačkoli stát prostřednictvím ÖBB dlouhá léta masivně investuje do modernizace dopravní cesty i vozidel, sdružení rakouského železničního průmyslu není spokojeno s podílem domácích firem. Podíl domácích dodavatelů přitom činí ročně kolem 3 mld. eur a zajišťuje pracovní příležitost pro cca 9000 zaměstnanců. Pozornost je upřena i do obnovy vozidel, kde podniky jako Siemens, Bombardier aj. dodávají vlaky, tramvaje a metro dopravců jako jsou ÖBB, Wiener Linien nebo Wiener Lokalbahn. Drážní průmysl má obavy i ze snahy stran vládní koalice novelizovat zákon o zadávání veřejných zakázek. Princip výběru nejlepší nabídky vychází z nejlepší (nejnižší) ceny. Právě cena je hlavním kritériem soutěže. Drážní průmysl prosazuje jako další kritéria „domácí přidanou hodnotu“ a „vytvoření pracovních míst“. Cena by při rozhodování měla mít váhu maximálně 70 %.

–š–

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 5 – 8. 2. 1993

„Přípravy na sjezd v plném proudu“, říká titulček článku z jednání Ústředí OSŽ, které se konalo 27. 1. 1993. Obzor upozorňuje, že se na jednání sešli „příslušníci dvou států a jednoho odborového svazu“. Cílem státního sjezdu bylo právě rozdělení OSŽ na dva republikové svazy, samozřejmě včetně rozdělení majetku.

Na první straně najdeme dále i rozhovor se dvěma představiteli Slovenské komory OZZ na téma chybějícího zákona o železničních SR. Reportáž ze žst. Vrbovice na str. 2 s názvem „Co nového na česko-slovenských hranicích“ se věnuje dopadům zpřísněného kontrolního režimu na hranicích mezi ČR a SR po rozdělení republiky. „Rozdělení republiky není v tomto krásném kraji příliš patrné,“ konstatuje se v závěru článku.

Na str. 3 se mimo jiné můžeme seznámit s informacemi z tiskové konference ředitele provozní sekce GŘ ČD. Ten uvedl mimo jiné, že v roce 1992 zaznamenaly České dráhy další pokles výkonů, a to o 4,5 % hrtkm. Počet pracovníků přitom klesl o 8,9 %, z toho u posunu o 11,8 %. Zazněla zde i informace o tom, že vláda očekává od Českých drah, že racionalizací dosáhnou úspory nákladů ve výši asi 1 mld. korun, přičemž významnou položkou těchto úspor měla být další úspora pracovníků, a to

kolem 15 %. Přednosta služby dopravy a přepravy Pražské oblasti k tomu však na této tiskové konferenci podotkl, že v jeho oblasti chybějí na provozní práci 4 tisíce lidí.

Obzor č. 6 – 15. 2. 1993

V Obzoru č. 6 najdeme mimo jiné zprávy o nespokojenosti v regionech: správkař lokomotivního depa v Českých Budějovicích vyhlásil stávkovou pohotovost na podporu řešení svého požadavku na spravedlivé srovnání průměrného růstu mzdy jednotlivých profesních skupin; ve své činnosti pokračoval i krizový štáb ustavený při OROS (Oblastní rada odvětvových sekcí) OSŽ v Olomouci, který kritizoval neexistenci státní dopravní politiky včetně dělby výkonů mezi ČD a ZSR a vyslovil nespokojenost s návrhem nové kolektivní smlouvy předložené zaměstnavatelem. Zároveň vyzval ostatní regiony, aby se k požadavkům OROS Olomouc připojily.

V rubrice „Co se děje u ústředí“ jsme zaznamenali rovněž informaci o tom, že od 1. 1. 1993 byla zřízena pro platbu členských příspěvků OSŽ dvě konta – v Praze a Bratislavě. K dělení majetku OSŽ byla ustanovena Delimitační komise ústředí OSŽ s paritním zastoupením. Výsledky její práce měl poté posoudit mimořádný sjezd OSŽ.

–zs–

ZEPTALI JSME SE ZA VÁS

Proč nejsou oblastní jízdní řády?

Proč České dráhy letos nevydaly malé „oblastní“ jízdní řády, které byly určeny pro určité regiony, například pro Nymbursko? Jeden z našich čtenářů jmenoval několik stanic, kde v minulosti tento jízdní řád kupoval a kde ho letos nesehnal a ptá se: Proč České dráhy letos nevydaly „oblastní“ jízdní řády? A proč už nejsou k dostání ani knižní jízdní řády. Kolik jich letos ČD vydaly?

Odpověď: České dráhy jsou jednou z posledních evropských železnic, která ještě stále vydává knižní jízdní řády. Jejich vydání bylo ve většině evropských států ukončeno, naposledy například v Maďarsku, kde knižní jízdní řád pro rok 2018 už nevydali. Souvisí to s obecným přechodem na digitální technologie a dostupnost jízdních řádů v digitálním prostředí (internet, chytré telefony, atd.). Tento trend sledujeme i v České republice, kdy stále více lidí využívá například naši aplikaci Můj vlak v telefonu, za

tímco zájem o velké jízdní řády klesá. Přesto je ale v České republice zatím stále zájem i o tištěné knižní jízdní řády a proto je České dráhy stále vydávají. Jejich náklad téměř 24 000 výtisků je dostatečný a plně kryje požadavky po jízdních řádech. Poslední vydání bylo prodáno v počtu něco přes 21 000 výtisků. Pokud došlo k vyprodání v jedné stanici, jistě je možné jízdní řády zakoupit v jiné stanici, resp. je možné jízdní řády přesunout mezi prodejními místy. Regionální jízdní řád pro Prahu a střední Čechy pak nebyl vydán ze dvou důvodů. Jedním z nich je malý zájem o něj a druhým je vydání tzv. kartičkových jízdních řádů společností ROPID, které pokrývají spoje v Praze a ve značné části Středočeského kraje a jsou zdarma distribuovány v informačních centrech, železničních stanicích atp.

Mgr. Petr Stáhlovský,
tiskové oddělení GŘ ČD

PORADNA BOZP

UPOZORNĚNÍ – DOPORUČENÍ! Účastníci mimořádných událostí mohou využít svého práva nevyprávět

V poslední době i nadále dochází k mimořádným událostem (dále jen MU), kdy zaměstnanci – členové OSŽ, bezprostředně po MU podávají vysvětlení zaměstnavateli, tzv. zápis se zaměstnancem (vyšetřujícím orgánům provozovatele dráhy a dopravců), Drážní inspekcí ČR, dokonce vypovídají i před orgány činnými v trestním řízení (Policie České republiky), aniž by využili svého práva nevyprávět s ohledem na svůj aktuální psychický a fyzický stav. OSŽ – ústředí považuje za nutné opětovně a důrazně upozornit členy OSŽ na jejich právo nevyprávět (viz níže – poznámka).

OSŽ – ústředí doporučuje funkcionářům OSŽ, předsedům ZO OSŽ, odborovým orgánům a zvládním výborům (ZV) ZO OSŽ zabezpečit opakovaně informování všech svých členů OSŽ s obsahem „Desatera člena OSŽ pro krizové situace v dopravě“, zejména částí: „Jak postupovat při MU v dopravě“, zdůraznit možnost a účelnost využít tzv. krizové linky OSŽ (nepřetržitý právní servis), jejíž telefonní číslo je: 602 262 544

OSŽ – ústředí dále doporučuje zdůraznit členům OSŽ, kteří se budou nacházet v blízkosti účastníků MU – členů OSŽ, aby jim poskytl potřebnou součinnost, případně využili tzv. krizové linky.

Jak postupovat při MU v dopravě

V případě jakékoliv MU není nikdo povinen vypovídat o předmětné skutečnosti ihned na místě nebo po bezprostředním skončení směny, pokud se subjektivně necítí být takové vypovědi schopen.

Za odepření vypovědi nemůžete být postiženi! Nemusíte ani uvádět, proč se obáváte, že byste si přivodili trestní stíhání. Vždy musíte být poučeni, v jakém procesním postavení vypovídáte. Pokud již bylo doručeno usnesení o zahájení trestního stíhání, jste v pozici obviněného a nemusíte vypovídat vůbec, popř. můžete vypovídat, jak uznáte za vhodné, svoji vypovědi však nesmíte nikoho křivě obviňovat. Nejpозději v této fázi je nutné být vždy zastoupen advokátem.

Vždy máte právo si svou vypověď přečíst. Pokud její obsah nesouhlasíte s tím, co jste uvedli, máte právo na opravu textu a jeho doplnění. Bez takové opravy nikdy neúplnou nebo chybnou vypověď nepodepisujte! Zejména bez konzultace s advokátem nepodepisujte dohody o změně pracovní smlouvy, dohody o uznání závazku k náhradě škody a dohody o způsobu náhrady škody! Takovým podpisem předem uznáváte svou vinu!

V každém případě jste povinni se po MU podrobit kontrole, zda nejste pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.

Členové OSŽ si v některých případech neuvědomují, že učiněná výpověď nebo podpis určité písemnosti, může mít pro ně do budoucna významné negativní důsledky, mnohdy nevratné, které nelze výhledem změnit nebo lze změnit pouze velice obtížně. Není dostatečně vnímána odpovědnost za výpověď (sdělení) a následný podpis, na který je pohlíženo jako na právní jednání v písemné formě a tímto způsobem je komplikované napadnutí. Zbytečně poté dochází k neřešitelným důsledkům z hlediska trestněprávní, občanskoprávní a pracovníprávní odpovědnosti.

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

Poznámka:

Pracovní řád SŽDC, s. o. – čl. 30 odst. 2 – Další důležité povinnosti zaměstnance: písm. q) „podávat potřebná vysvětlení o plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším vedoucím zaměstnancům, dozorčím a kontrolním orgánům SŽDC, které jsou oprávněny taková vysvětlení požadovat, vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schopen vysvětlení poskytnout. Neposkytnutí vysvětlení v takovém případě není považováno za porušení povinnosti“.

Pracovní řád ČD, a. s. – kapitola 5 – Základní povinnosti zaměstnanců a vedoucích zaměstnanců vyplývající z pracovníprávního vztahu: čl. 1. bod 3. písm. r) „podávat potřebná vysvětlení o plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším vedoucím zaměstnancům, dozorčím a kontrolním orgánům ČD, které jsou oprávněny taková vysvětlení požadovat, vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schopen vysvětlení poskytnout. Neposkytnutí vysvětlení v takovém případě není považováno za porušení povinnosti“.

Pracovní řád ČD Cargo, a. s. – bod 16.3. – Základní povinnosti zaměstnanců a vedoucích zaměstnanců – písm. o) „podávat potřebná vysvětlení o plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším vedoucím zaměstnancům, dozorčím a kontrolním orgánům ČD, které jsou oprávněny taková vysvětlení požadovat, vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schopen vysvětlení poskytnout. Neposkytnutí vysvětlení v takovém případě není považováno za porušení povinnosti“.

Školení na počítačích v roce 2018

Vzdělávání členů a funkcionářů OSŽ patří mezi základní úkoly Odborového sdružení železnicářů. Kromě školení zaměřených na odborné vzdělávání členů ZV OSŽ (předsedy, místopředsedy, hospodáře a členy RK, úsek BOZP) nabízíme rovněž školení, které vám pomůže získat základní znalosti při práci s počítačem, resp. rozšířit stávající znalosti.

Vzhledem k tomu, že v loňském roce proběhly volby do závodních výborů OSŽ a v mnohých organizacích došlo ke změnám v obsazení ZV, rádi bychom krátce představili kurzy práce na PC, a to zejména novým členům ZV OSŽ.

Kapacita kurzu je 8 účastníků, pokud mají účastníci své vlastní notebooky vybavené operačním systémem Windows 8 (8.1), 10 a Microsoft Office 2013 nebo 2016, může se kurz rozšířit ještě o 2 účastníky. Minimální počet účastníků pro otevření kurzu je 6 osob. Díky malému počtu osob ve skupině se lektor může individuálně

věnovat každému účastníkovi.

Při zajišťování kurzů výpočetní techniky OSŽ dlouhodobě spolupracuje s pardubickou agenturou e–genesis, s. r. o. Pozitivní ohlasy absolventů kurzů jsou pro nás zárukou toho, že lektoři dělají svoji práci dobře.

Na první pololetí roku 2018 jsou naplánovány standardně čtyři třídní semináře. Předpokládáme tři semináře pro pokročilé uživatele a jeden pro začátečníky. Pokud se nepřihlásí dostatečné množství zájemců z řad začátečníků (6 osob), bude i květnový kurz pro pokročilé uživatele.

13. 3. – 15. 3. (úterý – čtvrtek) – pokročilí
17. 4. – 19. 4. (úterý – čtvrtek) – pokročilí
22. 5. – 24. 5. (úterý – čtvrtek) – začátečníci
12. 6. – 14. 6. (úterý – čtvrtek) – pokročilí
Účastnický poplatek za školení je stanoven na 500,- Kč/osobu. Potvrzení o úhradě daného poplatku obdrží každý účastník na místě oproti

hotovostní platbě. Na konci semináře každý účastník obdrží potvrzení o účasti na semináři (možno využít § 203 odst. 2 písm. c) ZP v platném znění. **Refundace ze strany OSŽ – Ú se neposkytuje!**

Školení probíhá v zasedací místnosti v sídle Ústředí OSŽ (Dům Bohemika, Praha 9), kde je rovněž zajištěno bezplatné ubytování pro mimo-pražské účastníky. K dispozici je jeden 6–lůžkový a jeden 4lůžkový pokoj. Obědy jsou zajištěny, snídaně a večere si účastníci zajišťují sami, na své náklady. Podrobné organizační pokyny obdrží účastníci jednotlivých seminářů společně s pozvánkou.

Přihlášky na jednotlivá školení zasílejte na e–mail: helena.romanova@osz.org. S případnými dotazy ohledně počítačových kurzů se obraťte na vedoucí oddělení kanceláře předsedy Helenu Romanovou (tel: 972 241 907, 777 071 917).

PhDr. Helena Romanová,
vedoucí oddělení kanceláře předsedy

NÁZORY

Zachovejme kolejové obvody jako strážce tratí

Pro zjišťování volnosti dopravní cesty byly u nás prioritně využívány liniové prvky – kolejové obvody. V poslední době je snaha stále více upřednostňovat používání bodových prvků – počítačů a náhrad. Dokument „Národní implementační plán ERTMS 2017“ nehovoří konkrétně o tom, že by měly být nízkofrekvenční kolejové obvody 75 Hz a 50 Hz nahrazovány počítači a náhradami, ale provozovatelem dráhy je to takto pojímáno. Každé řešení má své výhody a nevýhody, které mají vliv na určitý stupeň zajištění bezpečnosti železniční dopravy.

V úvodu citovaného dokumentu se uvádí: „Historicky zavedené a dosud používané systémy vlakových zabezpečovačů v jednotlivých členských státech EU se vyznačují, vedle typové rozdílnosti, technickou zastaralostí, rozdílnou a zpravidla nižší než potřebnou úrovní funkčnosti a bezpečnosti. To vedlo k myšlence společně v EU vytvořit a zavést nový jednotný, výrazně dokonalejší a bezpečnější systém vlakového zabezpečovacího zařízení.“

V roce 1995 definovala Evropská komise globální strategii pro vývoj Evropského systému řízení železniční dopravy ERTMS – European Rail Traffic Management System s cílem připravit jeho budoucí implementaci na evropské železniční síti a promítl ji do směrnice o interoperabilitě a následně do Technické specifikace pro interoperabilitu subsystémů Řízení a zabezpečení „jak pro vysokorychlostní, tak i konvenční evropské železniční systémy.“, tolik z uvedeného dokumentu. Skutečností je, že z hlediska bezpečnostní mezistátní dopravy se jedná o skutečně velmi dobrý záměr. To usnadňuje přehra-

niční jízdy vlaků, kdy není nutné přepřahat lokomotivy a neprodukuje se tak jízdní doba vlaku. Lokomotivy jezdící na těchto přepravních ramech musí být vybaveny systémem ETCS/ERTMS. To pro dopravce není levná záležitost a problémy jsou zejména u starších typů hnacích vozidel s místem pro jejich umístění.

U nás byly budovány kolejové obvody s cílem mít vždy okamžitou informaci o volnosti a obsazení určitých kolejových úseků a jejich součinnosti se zabezpečovacími systémy. Současné jsou kolejové obvody používány pro přenos informací národního vlakového zabezpečovače LS. Ale svým způsobem provádějí kolejové obvody také diagnostiku železničního svrsku – kontrolu celistvosti kolejových pásů, například hlídají lom kolejnic apod. Hlídání celistvosti kolejnicových pásů mimo vlastní bezpečnost jízdy vlaku také souvisí s vedením zpětných trakčních proudů do napájecích stanic na trati. Díky kolejovým obvodům jsou udržovány propojky kolejnicových pásů v dobrém technickém stavu.

Jel jsem na lokomotivách vyvazujících ETCS, je to skutečně pro strojvedoucího přínos, když vidí, jak daleko má volnou cestu. Pokud tam ale bude PN (počítačové nápravy) stane se to, co ve Studence, kdy na trať spadl most, tak vlak do toho vlihtne plnou parou. To PN nezachytí, ale KO ano. Na tratích řízených z „Centrálních dispečerských pracovišť“ (CDP), by měly být kolejové obvody (KO) zachovány. Kolejové obvody svým způsobem nahrazují úsporu zaměstnanců, kteří kontrolovali volnost kolejí. Systém ETCS bude přímou náhradou národního systému LS. To znamená, že po dokončení migračního období

bude možné zrušit kódování pro národní vlakový zabezpečovač LS, ale kolejové obvody pro součinnost s tratovými, staničními a přejezdovými zabezpečovacími systémy je možné zachovat. V každém případě tam kde se ještě dochovaly kolejové obvody 50 Hz, je nutné je nahradit. Nové elektronické kolejové obvody odpovídají plně požadavkům EMC z hlediska interoperability. Stávající kolejové obvody používané na síti SŽDC sloužily v prvé řadě pro součinnost vlaku a zabezpečovacíh řídicích systémů. Kódování pro vlakový liniový zabezpečovač je jejich doplňující funkce.

Náhrada kolejových obvodů (KO) počítači a náhradami (PN) nese i svá provozní rizika. Při chybě PN musí být proveden reset, ale již není technicky zjišťováno, zda je dotyčný úsek volný. Proto by měl být první vlak přes tento úsek podle rozkazu, což samozřejmě způsobí provozní komplikace. Právě nedávno došlo v západní Evropě na trati vybavené počítači a náhradami k tomu, že dispečer udělal na jednom úseku reset po špatném odpočtu PN a na trati zůstal jeden vůz se šטרkem. Kdyby tam byl kolejový obvod, tak kolejový obvod by signalizoval trvalé obsazení a žádný reset by nebyl možný. Skutečností je, že implementační plán ETCS umožní generační obměnu celé řady zabezpečovacích zařízení. Ale kolejové obvody na tratích řízených z CDP zachovejme.

Ing. Josef Schrötter,
nezávislý železniční expert

K rozhovoru s předsedou OSŽ

V Obzoru č. 1 mě velmi zaujal rozhovor s předsedou OSŽ Mgr. Martinem Malým. Jako velký příznivce nejen Obzoru, ale i OSŽ, jsem moc rád, že se neuvazuje o stávce. Byl jsem spokojen i s tím, že pan předseda vyznává názor, že bude moci svým dílem přispět k řešení situace účinněji, což také napovídá o tom, že osobní jednání se členy OSŽ v provozu, nejen na Ústředí OSŽ, je účinnější. Je správné, že předseda uvažuje o trvalé a srozumitelné prezentaci výhod členství v OSŽ. Dle mého názoru někdo vidí pouze to, že se jen platí příspěvky, a to je chyba. Člověk musí vidět i dál a hlouběji, co vlastní členství v OSŽ přináší. Překvapilo mě, že tolik členů OSŽ – přes 37 tisíc – se skládá ze 284 organizací.

Jako důchodce a dlouholetý pracovník dráhy (bývalý) i člen OSŽ bych taky rád popíral OSŽ a všem jeho členům, aby stále toto odborové hnutí dobře pracovalo a aby mu přibývali členové z řad nových pracovníků dráhy. Jiří Krejčí

Dovoluji si přidat několik vlastních postřehů z návštěvy v nově opravené žst. Česká Lípa a doplnit tak úvahu Martina Kubíka ve 24. čísle Obzoru. Když jsem v zimě loňského roku náhodně projížděl nově zrekonstruovanými kolejistěmi v České Lípě, byl jsem poměrně mile překvapen komplexností obnovy. Snad proto, že šlo jen o průjezd s krátkým pobytem, snad proto, že nebylo ještě úplně hotovo, jsem samozřejmě nepostřehl řadu detailů. To jsem si vynahradil hned letošního léta během dovolené v Rybníšti.

Jedno všední deštivo–bouřlivé odpoledne jsem se vypravil právě do České Lípy, protože mi v mapě chyběl projekt úsek Chřibská – Česká Lípa. A po výstupu jsem se začal pochopitelně rozhlížet po nové stanici. A milé počty vzlaly rychle za své. Už dříve jsem slyšel něčí pozvodech nad tím, že v Č. Lípě nemají eskalátory. Tehdy jsem si pomyslel něco o zhýčkanosti. Každé nástupiště má svůj výtah, což je dnes standard. To je ale asi tak to poslední, co bych ocenil. Ale začneme od výstupu. Vystupují na nový perón, který je až neskutečně dlouhý na to, že u něj i u každého dalšího stojí dvoudílná regionová, nebo maximálně dvovozový rychlík Kolín – Rumburk. Alešpoň jednoduché zastřešení nejnutnější části nástupiště byste ale hledali marně. Zastřešeno je jen ústí podchodu, takže i ke krátké regionové musíte do deště. Cestová návštěvnická chýbá, takže co perón, to jeden vlak.

Je odpolední špička a já si všímám, že stanice je úplně plná. Není volná žádná nástupní hrana. Než se tato přípojová skupina rozjede, nevejde se už žádný vlak. Trochu podivně a krátkozraké. V podchodu je to jak na větrné hůrce, protože investor i projektant evidentně počítají s rozvojem lokality z opačné strany nádraží, kde dnes podchod ústí do holého šטרku. Na straně nádražní budovy podchod ústí také, ale ne do uzavřeného prostoru, sousedícího s halou, jak by se slušelo, ale do volného prostoru. Proto ta zima. Do nové budovy musíte ještě několik kroků vlevo.

Budova je skleněná, téměř ze všech stran průhledná, a jako taková tedy rozhodně nepůsobí útulně, pouze stísněně. Dvapoložné bistro maty a na dveřích od WC všem dobře známá cedulka. Ano, ani tady si neulevíte bez potupného shánění klíčů. Nejbližší občerstvení najdete až těch již zmínovaných 200 metrů mimo nádraží. Celkový dojem tedy velmi ostudný pro okresní město a důležitou železniční křižovatku.

Nezbývá, než položit pár řečnických otázek. Kolik jednotek procent celkového rozpočtu této stavby by stály jednoduše „vlaštovky“, alespoň 50 m dlouhé, na všech peronech, a kolik desetin

Pod dráty motorové: trochu neekologické

Stalo se poslední léta již neblahým zvykem, že na některých elektrizovaných tratích jsou všechny vlaky osobní přepravy vedeny motorovými trakci. Dávno tytam jsou také doby, kdy i na trati Poříčany – Nymburk hl. n. brázdlily polabalskou nížinu elektrické jednotky – pantografy. Bylo každodenním pravidlem vídat v Poříčanech na zadním nástupišti připravené přípojky na Sadskou a Nymburk – pantografy. Nyní jsou všechny vlaky vedeny regionovými řady 814/914 nebo i motory řady 810. Tímto opatřením trať, kde mají osobní vlaky stanovenou rychlost

Martin Kubík



Kolem „Hrabalova“ pivovaru v Nymburce projíždí regionová jako Os 15861 relace Poříčany – Nymburk hl. n. pod dráty, 15. 1., 12.05 h.

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



Moderní jednotka Siemens-Desiro zajistí uvoz z Děčína do Rumburku přes železniční síť DB. V neděli 14. 1. 2018 zastavila v železniční stanici Šluknov osobní vlak č. 5443 z Děčína do Rumburku.

Docela nenápadné (polo) výročí

Před necelým měsícem (8. 1.) „slavil“ pouhých 10 km dlouhý traťový úsek z Rumburku do Šluknova 145 let od uvedení do provozu (8. 1. 1873). Trať postavila společnost České severní dráhy (Böhmische Nordbahn – BNB), která tak postupně rozšiřovala svoji železniční síť v severních Čechách. Jako svou první trať uvedla BNB do provozu koleje, vedoucí z Bakova nad Jizerou do České Lípy (14. 11. 1867). Z České Lípy se posléze rozbehly koleje do Rumburku. Souběžně s tratí Česká Lípa – Rumburk probíhala stavba úseku Podmokly (dnes Děčín hl. n.) – Varnsdorf. Obě větve se spojily v Jedlově. Původně se zde počítalo s překřížením obou tratí, nakonec ale bylo zvoleno řešení společného 9 km dlouhého úseku do Rybníště, kde se obě tratě opět rozdělily. Společnost České severní dráhy postupně rozšiřovala svou železniční síť. Z Rumburku se rozjely vlaky 8. 1. 1873 do Šluknova a 14. 12. 1884 byla trať prodloužena do Mikulášovic dolního nádraží (dnes SŽDC č. 083). Po vybudování železničního viaduktu u Vilémova (ve své době s výškou 34 m nejvyšší železniční viadukt v Rakousku-Uhersku – dnes kulturní památka) byl zahájen 15. 11. 1904

provoz do Dolní Poustevny. Od 1. 6. 1905 byl poté otevřen příhraniční provoz do Sebnitz v sousedním Sasku. Dne 29. 10. 1902 byl otevřen 18 km dlouhý úsek Rumburk – Panský – Mikulášovice dolní n. (dnes SŽDC č. 084) a 5 km dlouhá spojka Krásná Lípa – Panský. V severních Čechách postavila společnost České severní dráhy postupně téměř 250 km kolejí. V roce 1882 došlo k fúzi s Turnovsko-kralupsko-pražskou dráhou, čímž se dosavadní železniční síť BNB podstatně rozšířila. Společnost byla poté zrušena k 15. 11. 1908 a provoz převzaly Císařsko-královské státní dráhy. Dnes se můžeme při cestě z Děčína do Rumburku rozhodnout pro jednu ze dvou variant. Použijeme-li jižní větev (původní trať BNB) přes Benešov nad Ploučnicí a Jedlovou, odvezou nás pohodlní „Zraloci“. Při volbě druhé varianty pojedeme s moderními Siemens-Desiro přes Bad Schandau a Sebnitz a v Dolní Poustevně se napojíme na někdejší koleje BNB. Nebo lze zvolit pro každou jízdu jinou variantu (máme-li celodenní jízdenku DÚK, nebo síťovou ČD). Tak pěkné cestování krajem pískovcových skal, vážení. **A. K. Kýžl**

Posila vlaku 2053 na trati 210 mezi Prahou a Dobříš, sobota 27. 1. 2018

V sobotu 27. 1. 2018 se uskutečnil tradiční skautský zimní přechod Brd. Tohoto zimního setkání se účastní velké množství skautských oddílů, které volí cestu vlakem, reakci Českých drah bylo navýšení kapacity osobního vlaku 2053 v trase Praha hl. n. – Dobříš. Místo tumorsově jednotky regionova byla nasazena souprava tří rekonstruovaných patrových vozů, v jejichž čele se předvedla „Zamračená“ 749.107 poopravená v obnoveném nátěru. I přes mlhavé zimní počasí byl vlak zaplněn malými i velkými cestujícími nejen z řad skautů, ojedinelé nasazení „klasické“ soupravy na trati do Dobříše přilákalo i velké množství přízračů



Osobní vlak 2053 v sobotu 27. 1. 2018 se Zamračenou 749.107 v koncové stanici Dobříš.

železnice. Ti obdivovali především vzorně zrestaurovanou „Zamračenou“, jejíž opravu provedli pracovníci depa Libeň – za což jim patří velký dík. **Vít Mareš**



Vlak ve stanici Howth – letovisko na poloostrově stejného jména s 7,5 tisíci obyvateli. Dráhy v Irsku provozuje státní společnost (Iarbród Éireann).

Vlakem za irskými turistickými atrakcemi

Mnohé turistické cíle jsou v Irsku dosažitelné vlakem. Typickou příměstskou rekreační oblastí je poloostrov Howth, kam vlak z centra Dublinu dojezdí za necelou půlhodinu. Tady lákají návštěvníky romantické procházky kolem přístaviště rekreačních lodí, členité pobřeží nebo výhled na záliv, v němž je Howth situován, ze 170 metrů vysokého kopce. Jiným oblíbeným místem je pětadvacetitisícové město Kilkenny, situ-

vané 124 km jihozápadně od hlavního města. Je tu velmi zachovalé středověké historické jádro. V centru spatříte mohutný hrad Kilkenny Castle z 13. století, obklopený rozsáhlým parkem s púvabnou fontánou. Pro milovníky železnice je třeba dodat, že hlavní tratě mají v Irsku rozchod 5 stop a 3 palce (1600 mm) a setkají se na nich převážně s dieselvými traktory. **Luboš Forejt**

Pracovali u železničního vojska; scházejí se i po více než 40 letech

V říjnu 1973 jsme, většinou po škole, narukovali k útvarům železničního vojska: Dolní Kubín, Pohořelice, Bohumín a Olomouc (VU 1104 a 1901). Po přijímací následovala důkladná zdravotní prohlídka, psychotesty a převedení do výcvikového střediska Šunychl u Bohumína. Zde jsme se dovzdělali, že jsme zařazeni do kurzu strojvedoucích. Třída pro vyučování byla v bohumínských kasárnách. Znamenalo to každodenní přesun ze Šunychlu. Vzdálenost cca 3 km jsme si zpřijemňovali zpěvem pochodových písní (nejraději Slovenské mamičky) a popř. zastávkou u bábiny Kristinky, v hospodě na půli cesty. Vyučovali nás odborníci ČSD z lokomotivního depa Ostrava. Závky probíhaly v Bohumíně, Ostravě, Studénce a Suchdole.

Do Vánoc jsme stihli zkoušky V6 (pomocník strojvedoucího) a v dubnu pak V10 (strojvedoucí) u zkušebního komisaře Ing. Pyndříče. Vrátili jsme se k domovským útvarům. Bohumínský pak doplňovali jednotlivé útvary dle potřeby. Jednotlivé stavby útvarů v letech 1974 – 1975: Dolní Kubín: Žďár/Sázavou – Křižanov, Pohořelice: okolí Nýrska na Plzeňsku, Olomouc 1104: Městec Králové – Chlumecký/Cidlinou a Lipová Lázně – Jeseník. Další rok pak Slaný – Louny. Olomouc 1901: Úvaly – Běchovice, a v roce 1975 Třinec – Jablunkov.

V zimě jsme se sešli v Ostravě a vypomáhali v depech, popř. zajížděli do Pardubic, kde byly

vojenké mašiny deponovány a opravovány. Po vojně jsme se vrátili do dep: Kladno, Kolín, Otrokovice, Jilemnice, Břeclav, Liberec, Žilina, Spišská Nová Ves, Pardubice, Tábor, Přerov a Ostrava. Funkci strojvedoucího po vojně nevykonávali někteří kolegové ze Slovenska, kteří se vrátili do strojírských podniků.

Každodenní společný pobyt v jedné třídě, společné učení, společné vycházky spojily kolektiv tak, že se poprvé sešlo po 15 letech (1989) a to v Břeclavi v počtu 18 z 24. Další setkání, opět v Břeclavi, poznamenalo rozdělení Československa. Nepřijeli kolegové ze Slovenska. Další setkání proběhlo v Bohumíně na Šunychlu v počtu 15. Pak jsme začali praktikovat systém – Slovensko – Čechy – Morava. V roce 2003 v Čadci se nás sešlo 20. Tento počet se nám již nepodaří překonat. Čtyři kamarádi již odešli do železničářského nebe. Doba mezi setkáními se stále zkracovala, z 5 let na 2, pak na 2 a 1 rok.

Teď se scházíme každý rok dvakrát. V roce 2017 v květnu v Liberci a v září ve Vranovicích. V letošním roce se sejdem v květnu v Rokycanech. O podzimním setkání ještě nebylo rozhodnuto. Chtěl bych upozornit na portál Spolužáci a Spolubojovníci. Podívejte se! Možná vás někdo hledá.

Oldřich Vybíral, svob. v záloze



Snímek ze setkání v květnu 2017 v Liberci.

SŽDC kupuje drezínu za více než čtvrt miliardy, má měřit tratě lépe a rychleji

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) rozšíří svůj vozový park o další drezínu. Bude pravděpodobně nejdražší, jakou kdy měla. Za 267,5 milionu korun bez DPH ji má dodat společnost NDC on Logic, která vyhrála zakázku na dodávku měřičů drezín pro diagnostiku železničního svršku.

Vyplyvá to ze zveřejněné smlouvy v registru smluv. Podle písemné zprávy zadavatele nabídla o milion korun nižší cenu než ruská společnost Tvema. Měřič drezína zajišťuje pravidelné a operativní měření na regionálních tratích,

například geometrické parametry kolejí, diagnostiku příčného profilu kolejnic a čelní snímání tratě s využitím systémů GPS. Takovou drezínu už SŽDC má: jde o typ MD 1 z roku 1994. Ta už podle mluvčího SŽDC Marka Illiaše dosluhuje. „Měřič drezína bude osazen novějšími a výkonnějšími diagnostickými systémy, jenž umožní diagnostiku železničního svršku při vyšších rychlostech,“ vysvětlil Illiaš. Vozidlo bude mít všechny požadované systémy pro provoz v síti SŽDC, bude moci jezdit stokilometrovou rychlostí. **Zdopravy.cz**

SPORT

V Harrachově se bojovalo o nominaci na USIC

V Harrachově se ve dnech 23. a 24. ledna 2018 konalo mistrovství České republiky železničářů v běžeckém lyžování, které bylo současně nominacím na mezinárodní mistrovství USIC. Termín USIC je stanoven na prosinec tohoto roku do Kazachstánu a zúčastní se ho nejlepší ze závodníků a závodnic z harrachovského mistrovství.

Do závodů klasickým i volným stylem, jakož i do štafetového běhu na 2x3 km, se prezentovalo celkem 64 mužů a 20 žen. Akci zorganizovali členové Regionální sportovní komise OSŽ Praha za podpory mezinárodního oddělení OSŽ Ústředí a vedení OSŽ s využitím sociálních fondů ČD a ČD Cargo a Fondu kulturních a sociálních potřeb SŽDC.

Bližší informace o celém průběhu závodů jsou zveřejněny na webu OSŽ (zpravodajství on-line) ze dne 24. 1. 2018. **—čas—**



Nejrychlejší ženy: zleva Barbora Muchová (2. místo), vítězka Květa Volkmanová se svými dcerkami, Gabriela Lipnická (3. místo).



Nejrychlejší muži na stupních vítězů: zleva Zbigniew Kawulok (2. místo), Martin Vacek (1. místo), Lubomír Čapek (3. místo).



Na snímku účastníci mistrovství v místě startu v harrachovském Skiareálu.

Moudrost pro tento den

„Žádný meč nemá jen jedno ostří, každý má dvě: kdo jedním zraňuje, druhým raní sám sebe.“ **Victor Hugo**, francouzský spisovatel (1802 – 1885)

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky **ÚNOR**
Lipová Lázně – Mikulovice – (Glucholazy)
26. 2. 1888 – 130 let

PŘEDPLATNÉ OBZORU

tel. 737 275 079,
marie.bartova@osz.org

Knihovna ČD otevřena!

Knihovna ČD po přestěhování do modernizovaných prostor ve stanici Kralupy nad Vltavou (v bývalém depu) už otevřela pro čtenáře. Otevírací hodiny jsou úterý 12 – 15 h, středa 9.30 – 15.30 h a čtvrtek 9.30 – 12.30 h.

Knihovna, která svým soustředěním na dopravní a zejména železniční tematiku patří k největším v republice, je přístupná všem. E-mail: knihovna@gr.cd.cz **—red—**

Vzpomínka na Prahu–Těšnov

Na Rohanském ostrově můžeme obdivovat původní budovu nákladového nádraží Praha–Těšnov (na snímku), která byla v provozu do 1. června 1984. V roce 1982 jsem byl v této budově ještě na praxi na nákladního pokladníka, naproti budově za kolejištěm byla místnost Kabinetu bezpečnosti práce a pracoviště vozové služby. To vše bylo již dávno zbořeno. Budova nádraží byla v roce 1872 i provizorním osobním nádražím, než byl postaven Těšnov osobní nádraží. I v tom případě platí pořekadlo: „Prohlášení za mrtvé žijí nejdéle.“

Budova slouží dosud jako ubytovna pro ČSAD holding, naproti je hlídané parkoviště autobusů, kolem je budova seřvna developery ze třech světových stran. Starý Karlín mizí. Jeho mizení začalo postupným zasypáním vltavského koryta Karlínského přístavu již před II. světovou válkou. **Martin Kubík**

