

Z aktuálních událostí

V úterý 6. 3. zasedalo v Praze, v sídle OSZ, **Představenstvo OSZ**. V rámci informací ze zásadních jednání referoval předseda OSZ Mgr. Martin Malý o schůzce s představiteli GŘ SŽDC na téma přepojení uzlu Břeclav na CDP (původní termín k 10. 6.). Uvedl, že výsledkem mise OSZ je posunutí přepojení uzlu až k datu aktivace regionálního dispečerského pracoviště v Břeclavi na konci letošního roku.

Další část jednání patřila předsedovi PV OSZ ČD Cargo a místopředsedovi OSZ Radku Nekolovi, který mimo jiné hovořil o jednání dozorců rady (DR), která se 1. 3. per rollam zabývala především investicemi, ale i hospodařením dceřiných společností. Dále informoval o rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře zastavit chystanou registraci strojvedoucích (takzvanou jednoznačnou identifikaci strojvedoucích) do IS SŽDC a označil je za krok zpátky. Uvedl, že o této problematice promluví na jednání pracovní skupiny ETF 6. 4. 2018 v Bruselu.

V další části jednání místopředsedkyně OSZ za Nedrážní republikový výbor Bc. Renata Dousková informovala o zahájení jednání představiteli společnosti TSS (neplnění PKS ze strany zaměstnavatele), o probíhajících aktivitách na Dopravním zdravotnictví, o řešení problému odvodu členských příspěvků kvůli ochraně osobních údajů u společnosti AZD Praha a o situaci u OHL ŽS Brno, kde se na základě požadavku zaměstnavatele vypracovávají dodatky ke kolektivní smlouvě.

Místopředseda OSZ Petr Štěpánek informoval o organizační změně, ke které dojde k 1. 4. 2018 (začlenění organizačních jednotek SON do regionálních jednotek OŘ SŽDC) a uvedl, že nyní se změna projednává s místně příslušnými odborovými organizacemi, Výbory OSZ SON a OSZ OR.

I. místopředseda OSZ Vladislav Vokoun informoval mj. o zprávnosti zdravotních prohlídek u strojvedoucích, kteří například „mění trakci“, o jednání s kraji a chystaných organizačních změnách v oblasti DKV i o rozvoji odborného školství.

Ve druhé části jednání Představenstvo OSZ schválilo či projednalo tři dávky z Podpůrného fondu OSZ a Zprávu o provedení inventarizace hmotného majetku, dále vzalo na vědomí novelizované znění Řádu právní pomoci OSZ, Statutu Podpůrného fondu OSZ a schválilo metodiku Pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou v souvislosti s výkonem povolání zaměstnavateli. Samotný závěr jednání pak patřil organizačním věcem (schválení návrhů zahranických pracovních cest a výprav), informacím Revizní komise OSZ a bodu „různé“.

Předseda Podnikového výboru (PV) OSZ při Českých drahách, a. s., Vladislav Vokoun se v úvodu jednání PV, konaného v Praze 7. 3., podrobně věnoval otázce chystaného oddělení provozu a údržby v opravárenství. Připomeňme, že k 30. 6. 2018 mají definitivně zaniknout depa kolejových vozidel a k 1. 7. 2018 mají vzniknout tři oblastní centra provozu a tři oblastní centra údržby. Zdůraznil, že není ideální dělat zásadní změny v době, kdy České dráhy vyjednávají smlouvy o provozování dopravy v krajích, kdy nikdo neví, jaká bude potřeba opravárenských kapacit po roce 2019. Podle jeho názoru dojde v souvislosti s oddělením provozu a údržby k prudkému zhoršení mezilidských vztahů. Dále poukázal na stále přetrvávající podúdržbovanost vagonů, což neumožní předávat je v bezvadném stavu. Připomněl také, že podnikový výbor nikdy nebyl a priori proti centralizaci opravárenství, chybí mu však záruka, že navrhovaná organizační změna bude fungovat tak, jak

by měla. Podnikový výbor OSZ při ČD, a. s., po diskuzi ve svém stanovisku vyjádřil kategorický nesouhlas s uvažovaným krokem. Vzhledem k tomu, že je v této věci řada nejasností, požádá podnikový výbor o schůzku představenstva Českých drah se zástupci PV OSZ při ČD a zástupci Výboru OSZ DKV k vyjasnění sporných otázek.

V rámci informací ze zásadních jednání Vladislav Vokoun dále hovořil o jednání na ČD ohledně některých ustanovení kolektivní smlouvy, u nichž nebyl jasný výklad. Host jednání, JUDr. Ivo Veselý, ředitel odboru 10 GŘ ČD, a. s., diskutoval se členy PV mimo jiné o praxi řetězení pracovních smluv, k níž dochází v některých OS ČD. Problematiku otevřela členka PV Miloslava Pečínková ze ZAP Olomouc. Uvedla, že řetězení pracovních smluv na dobu určitou u nově přijatých zaměstnanců představuje nadužívání zákoníku práce, zaměstnancům přináší nejistotu a není ani dobrou vizitkou pro České dráhy. Podnikový výbor v přijatém usnesení proto žádá od vedení ČD, aby od této praxe upustilo a aby po skončení zkušební doby, byl pracovní poměr uzavírán na dobu neurčitou. Výjimku mohou tvořit pracovní poměry uzavřené na dobu určitou jako náhrada za zaměstnankyně čerpající mateřskou dovolenou.

Podnikový výbor v závěru svého jednání projednal některé organizační záležitosti a předseda PV připomněl blíží se volby do Dozorčí rady Českých drah, do nichž bude třeba nominovat kandidáty OSZ. Některá jména zazněla již na tomto jednání, o nominaci tří kandidátů za OSZ rozhodne tajnou volbou dubnové zasedání Podnikového výboru OSZ při ČD, a. s.

V úvodu jednání **Podnikového výboru (PV) OSZ ČD Cargo**, které se konalo ve středu 7. 3. v sídle OSZ, se předseda PV Radek Nekola nejprve vrátil ke školením k podnikové kolektivní smlouvě, v další části referoval o jednáních dozorců rady ČD Cargo (mimo jiné o podnikatelském plánu, o věkové struktuře zaměstnanců, o nábore nových pracovníků, či o dohodě s ČD ohledně využívání pozemků u VNVK – tj. všeobecně nakládkových a vykládkových kolejí, jde v podstatě o veřejná nákladíště).

Radek Nekola dále informoval například o podpisu smlouvy s ČD o využívání společného trhu na nákup nafty; o převodu silové energie pod SŽDC (ČD končí jako distributor silové energie); o „diskuzi“ nad terminálem v Nymburce či o hospodaření dceřiných společnostech. Reč také byla o skladu (společnosti ČD Cargo) v Lovosicích, o osazování lokomotiv zařízením ETCS či o nedostatku nákladních vagonů.

Ing. Zdeněk Štěpánek (ředitel odboru 12), host jednání PV OSZ ČD Cargo, mluvil o aktuální situaci ve společnosti, zejména na úseku údržby a oprav kolejových vozidel. Podle jeho slov se hospodaření s vozy zlepšilo, ČD Cargo však nepokryvá požadavky obchodního úseku. V letošním roce bude muset být z tohoto důvodu zdvojnásoben počet revizních oprav.

Diskuse byla mimo jiné věnována pracovním smlouvám u nových zaměstnanců na dobu určitou, kterou ředitel volí navzdory tříměsíční zkušební době. K tomu Zdeněk Štěpánek uvedl, že doporučil ředitelům, aby byli uvážliví a tuto formu volili jen v krajních případech, abychom zaměstnanci zbytečně nestavěli do nejistoty.

V další části promluvil Ing. Mojmír Bakalář, ředitel odboru lidských zdrojů, jako další host jednání, o aktuálním stavu aplikace IN PLUS a vyjádřil se i ke konkrétním pracovní právním záležitostem z diskuse.

Organizačními záležitostmi a bodem „různé“ bylo jednání PV OSZ ČD Cargo ukončeno.

snímku). Ještě před pár lety byla přítom zcela reálná šance, že tato oprava bude rekonstruována do podoby klasické opravárenské haly se vším potřebným vybavením. Z těchto plánů i hotoových projektů však sešlo a pracoviště tak dostalo příhodné pojmenování „Lufthala“. Mechanika a elektromechanika, kteří pracují na opravách osobních vozů na 208. koleji v „Lufthale“, tak mráz, vítr a déšť bude sužovat i nadále. Reportáž z PJ Děčín najdete na webu OSZ. **—čas—**



Všechny vlaky ve směru na Lipno nad Vltavou odjíždějí z Rybníka s ohledem na spádovou frekvenci z Českých Budějovic bez přípoje na Linec a opačně. Na snímku pořízeném v žst. Rybník právě o minutu ujíždí Os 3803 (Vltava Dunaj) osobnímu vlaku Os 18853 z Lipna nad Vltavou. Snímek Michael Mareš

Společnost MBM rail napadla Prohlášení o dráze u regulátora, ten jí vyhověl

Už několik let společně bojují České dráhy, ČD Cargo, SŽDC a Drážní úřad za to, aby se strojvedoucím znemožnilo zneužívat licence k jízdám pro jiné dopravce. Strojvedoucí by se díky upravené legislativě museli při nástupu na lokomotivu „hlásit“ prostřednictvím čipové karty. Tím by se mělo zamezit tomu, aby strojvedoucí šli takzvaně ze sítě na síťku k jinému dopravci.

Záležitost známa jako jednoznačná identifikace strojvedoucích se už objevila v Prohlášení o dráze celostátní a regionální, platném pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019, účinném od 1. 12. 2017, zpracované Správou železniční dopravní cesty, s. o., kde je v části posledního odstavce kapitoly 2.8 (Podmínky pro personál zajišťující provoz) uvedeno, že „Dopravce předá před jízdou vlaku do IS (informační systém) SŽDC číslo licence každého strojvedoucího, který řídí činné hnací vozidlo na vlaku.“

Uvedené znění ale napadla u regulátora ÚPDI (Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře) spo-

lečnost MBM rail, s. r. o., z Jaroměře s tím, že podle jejího názoru je Prohlášení o dráze 2019 v rozporu se zákonem 266/1994 Sb., o drahách (konkrétně v ustanovení § 23 odst. 1 písm. a) a d), a ustanovením § 33 odst. 1). Společnost MBM konkrétně napadla předmětný odstavec s tím, že zákon o drahách dává provozovateli dráhy, tedy SŽDC, v ustanovení § 22 odst. 3 písm. a) zákona o drahách, toliko možnost udílet dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy. Předávání čísla licence před jízdou každého vlaku do IS SŽDC není tedy (podle názoru MBM rail) pokynem ve smyslu zákona o drahách. Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře námítke společnosti MBM vyhověl a předmětný odstavec zrušil.

A tak jsme zase na začátku. SŽDC však s výkladem regulátora zásadně nesouhlasí. Povinnosti dopravců (dle výkladu SŽDC) je totiž zajistit, aby drážní vozidla na dráze celostátní a regionální řídily osoby, které mají platnou licen-

ci strojvedoucího. „Vzhledem k uvedeným povinnostem provozovatele dráhy a dopravců lze považovat požadavek provozovatele dráhy na sdělení čísla licence strojvedoucího, jako jednu z podmínek přístupu na dopravní cestu v rámci prohlášení o dráze, za legitimní a přiměřený,“ stojí ve vyjádření Správy železniční dopravní cesty. Stanovisko regulátora je však jiné: „Pro získání tohoto osvědčení citované nařízení ani žádný jiný předpis neukládá povinnost, ani oprávnění zavést evidenci čísel licencí strojvedoucích s vazbou na jednotlivé vlaky v konkrétních dnech. Navíc shromažďování osobních údajů o zaměstnancích dopravců nevede k zajištění bezpečnosti provozování dráhy, jelikož strojvedoucí žádné činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava, z titulu funkce strojvedoucího, nevykonává,“ stojí ve zdůvodnění Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, který se přiklonil k názoru společnosti MBM rail. **(Pokračování na straně 3)**

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Přispívat do Podpůrného fondu OSZ je především otázka míry solidarity.“

Hovoříme s VLADISLAVEM VOKOUNEM, I. místopředsedou OSZ

Podpůrný fond slouží členům OSZ pro překlenutí tíživých životních situací již více než dvacet let. Na jaké účely je nejčastěji využíván?

V současné době je nejčastěji poskytována pomoc při náhlých nepříznivých životních situacích, například při těžké nebo dlouhodobé nemoci, úmrtí člena OSZ, úrazu, havárii, či živelní pohromě. Fond dokáže postiženým zajistit potřebnou finanční hotovost pro první období, než přijde pomoc i z jiné strany, například od pojišťovny apod. Slouží i k úhradě operace smyslových orgánů (zrak) při potřebě zachovat zdravotní způsobilost v zaměstnání. Nejvíce se význam existence Podpůrného fondu OSZ projevil v roce 1997, kdy Moravu postihly ničivé záplavy, o pět let později se tato situace opakovala i v Čechách. Fond tehdy pomohl mnoha rodinám, které často přišly o veškerý majetek. Rychlá pomoc ze strany podpůrného fondu byla pro ně tedy v těch prvních chvílích po katastrofě neocenitelná.

Jak vypadá taková pomoc v praxi?

Žadatel o dávku z podpůrného fondu osloví svou ZO OSZ, ta pak žádost se svým stanoviskem zašle na OSZ – ústředí a následně je schvalována Představenstvem OSZ. Je přítom nutné, aby žádost byla vždy řádně doložena a ověřena mateřskou ZO OSZ. Přiznání dávky trvá maximálně 30 dní, tato lhůta je však v jednotlivých případech i zkracována. Většinou se jedná o jednorázovou částku s maximálním limitem dvacet tisíc korun. Počet přiznaných žádostí se pohybuje kolem čtyřiceti za rok, například ve druhém pololetí loňského roku (2017) byly vyplaceny dávky 19 žadatelům v celkové výši 350 tisíc

korun. Koncem roku 2017 bylo na účtu podpůrného fondu bezmála osm milionů korun.

Příspěvky do fondu jsou dobrovolné a závisí přitom na síle solidarity dárců. Kdo do fondu přispívá nejvíce a jakou formou?

Přispívat může každý a to libovolnou částkou. Někdy i malá částka, poskytovaná pravidelně, svědčí o solidaritě, kterou tím dárci vyjadřuje. V praxi v současné době přispívají nejvíce jednotlivé ZO OSZ, výše příspěvků je rozdílná. Existují některé ZO OSZ, které pravidelně jedenkrát ročně zasílají na účet PF deset a více tisíc korun (patří mezi ně například železniční stanice Břeclav), nemalé částky přispívají do fondu i členové dozorců rad železničních společností, nominovaní z řad OSZ. Přispívají samozřejmě i soukromí dárci. Měsíčně tak do fondu přibývá zhruba 60 tisíc korun.

Dá se tedy říci, že do podpůrného fondu přispívají všechny ZO OSZ?

Příspěvky do fondu nejsou povinné, je to otázka pocitu solidarity. Takže existují ZO OSZ, které do fondu nepřispívají nic. Je to samozřejmě k zamyšlení, na Představenstvu OSZ probíhala dokonce diskuse o tom, zda členům takových ZO OSZ poskytovat příspěvky, nakonec však zvítězil názor, že nelze trestat řadové členy za to, že jejich mateřská ZO OSZ do fondu nepřispívá. Takže příspěvek dostane každý, kdo prokáže jeho potřebnost. Je to však určité důvod k činu právě pro ZO OSZ, které z nejrůznějších důvodů do tohoto fondu nepřispívají. Jak jsem již zmínil, nemusí jít o žádnou závažnou částku, jde spíše o pravidelnost.



Podpůrný fond tak trochu připomíná pojišťovnu, kterou si také mnozí z nás platí, přičemž takto vložené prostředky nemusí nikdy využít.

Ano, je tomu tak. Je vždy lépe, když mám určité zázemí v podobě podpůrného fondu, který pomůže často v situaci, kterou jsme vůbec nečekali. Někdo podpůrný fond nevyužije vůbec, někdo může být postižen třeba i vicikrát v životě. Ale vždycky raději zaplatím pár korun do fondu a mám nejen jistotu, že mi bude poskytnuta pomoc, ale zároveň i dobrý pocit, že pomáhám druhým. Přispívat do Podpůrného fondu OSZ je tak především otázkou míry solidarity.

Děkuji za odpovědi.

Miroslav Čáslavský



„Strojvedoucí u soukromníka? Žádný med!“ říká Stanislav Fanta

Strojvedoucí Stanislav Fanta nastoupil na železnici v roce 2009 k Českým drahám. U tohoto podniku vydržel jezdit tři roky, do roku 2012, pak ho zlákal vyšší mzdy, které nabízela soukromá servisní společnost v oblasti drážní dopravy, která zprostředkovává pronájem strojvedoucích k soukromým dopravcům. U ČD dal proto výpověď a začal jezdit u soukromých firem podle požadavků svého nového zaměstnavatele.

„Během pěti let, od roku 2012 do roku 2017, jsem jezdil pro dvanáct soukromých železničních společností (z celkem asi 60 v ČR) a to jak u osobní, tak i u nákladní dopravy,“ popisuje začátky své práce u soukromé agentury.

Jak vypadala tato práce v praxi? „Musel jsem se smířit s tím, že budu stále v pohotovosti a na zavolání nastoupím, kam bude potřeba,“ říká Stanislav Fanta. V praxi to znamenalo, že z místa svého bydliště se musel během pár hodin přemístit často přes celou republiku (i na Slovensko), aby nastoupil na určený vlak. Čas strávený jízdou na určený vlak („režijní jízda“) se mu však do pracovní doby nijak nezapočítával. Strávil tak dlouhé hodiny ve vlaku při jízdě na místo nástupu směny, aniž by za to dostal jakoukoliv mzduovou kompenzaci.

Dalším nepříjemným překvapením byla úroveň nocležen, dají-li se tak místnosti, kde trávil čas mezi směnami, vůbec nazvat. „Například v Petrovích u Karviné slouží strojvedoucím k odpočinku místnost 4x3 metry, kde jsou dvě postele, stůl a židle a při odpočinku se musí člověk smířit s tím, že v místnosti je neustálý pohyb dalších strojvedoucích. Jedním slovem hrůza,“ shrnuje podmínky k odpočinku Stanislav Fanta. V jiných místech (Bohumín, Břeclav) mají sice strojvedoucí k dispozici hotelové ubytování, ale často se stává, že při dojetí do cílové stanice musí zůstat na lokomotivě nebo dokonce v nádražní čekárně. „A po nezbytném odpočinku, často velice krátkém a nekvalitním, znovu do práce. O nějakém turnuse se nedá vůbec mluvit,“ shrnuje podmínky pro nutný odpočinek mezi směnami strojvedoucí. A zastání u odborů? „Ty byly zakázány!“ dodává. (Při prvním nástupu k ČD byl Stanislav Fanta členem OSŽ, v současné době je registrován u Federace strojvedoucích.)

Popsané pracovní podmínky se postupem času neustále zhoršovaly, „režijní jízdy“ často „ukradly“ z volného času desítky hodin měsíčně, zázemí veškeré žádné, neustálé napětí, nedostatek odpočinku. V roce 2017 se proto Stanislav Fanta obrátil na Státní úřad inspekce práce se stížností na nezaplacený čas, strávený jízdami do práce. Inspektorát mu dal za pravdu, přičemž konstatoval, že bylo porušeno nařízení vlády z roku 2006 o odchylkách v pracovní době a odpočinku u pracovníků v dopravě. Podle zjištění inspektorátu nebyly dodrženy časy stanoveného odpočinku, byla překračována stanovená délka směny a nebyly vyplaceny ani náhrady za režij-

ní jízdy, přičemž šlo o desítky hodin měsíčně po dobu pěti let. Stanislavu Fantovi inspektorát doporučil, aby se s touto problematikou obrátil na soud. „Soud v únoru tohoto roku (2018), vydal platební rozkaz, přičemž můj bývalý zaměstnavatel byl vyzván, aby chybějící mzdu zaplatil,“ popisuje Stanislav Fanta výsledek soudního přezkumu popsáného případu.

V té době už Stanislav Fanta pracoval zpátky u Českých drah, jezdil jako strojvedoucí na osobních vlacích a rychlících mezi Břeclaví, Bohumínem a Prahou, má zajištěný pravidelný odpočinek a je mu vyplacena zákonem stanovená mzda. „Nemám žádné problémy, jsem spokojen, uplynulých pět let zaměstnání u soukromníka (pracovní agentury) je pro mě



již jen noční můrou,“ říká. „Teď jen čekám, jak bude bývalý zaměstnavatel reagovat na soudní příkaz (proti platebnímu rozkazu podal bývalý zaměstnavatel odpor – odvolání – a věc směřuje k soudnímu jednání).“

A jaké je pro Stanislava Fantu poučení z práce u soukromé železniční agentury? „Každého varuji, je to očistec, nikdo se vás nezastane,“ tvrdí rezolutně. Jak ale dodává, stále zůstává v těchto podmínkách spousta strojvedoucích, kteří někdy stráví v práci a na cestách až tři sta hodin měsíčně. „Již se ale proti tomu ozývají další a další, kteří žádají nápravu výše popsaného stavu,“ říká závěrem Stanislav Fanta.

Miroslav Čáslavský

Podmínky u soukromých dopravců, podnikajících v nákladní a osobní dopravě, popisuje Stanislav Fanta na https://www.youtube.com/user/pes3838/videos?view_as=subscriber. Mluví tam mimo jiné o tom, jak se nedodržují zákony o pracovní době a odpočinku, že lidé dělají i 60hodinové směny (povoleno je max. 13 hodin), ohrožují tím bezpečnost dopravy i zdraví nás všech na kolejích a dopouštějí se tím zároveň trestného činu obecného ohrožení. Vysvětluje, jak se nedodržují předpisy a k čemu jsou strojvedoucí přímo či nepřímo nuceni. Zejména hovoří o pracovních agenturách, které pronajímají železničním dopravcům strojvedoucí. –čas–



Žst. Lipno nad Vltavou je krásně a citlivě opravena, i když pokladní přepážka a čekárna jsou zde z provozních důvodů zavřené. Ještě začátkem března tady ležel sníh.

NAVŠTÍVILI JSME

Lipno nad Vltavou

„Ukončete nástup do vlaku 18862 s odjezdem v 17.03 h,“ zní hlášení staničního rozhlasu v železniční stanici Rybník. Hlášení ještě nedoznělo a osobní vlak už je pryč, dokonce vyjímečně o minutu dříve, než ostatní vlaky jezdící po této trati v taktu. Čtyři minuty poté přijíždí od rakouského Lince Jižní expres 1544 do Prahy. Cestující na peronu si povídají, že tomu tak je kvůli tomu, aby cestující z Jižního expresu ujíždějící motorák ani koutkem oka nezahlédli.

Každopádně to není na této trati ojedinělý případ. Podle ředitele Regionálního obchodního centra (ROC) v Českých Budějovicích Ing. Jiřího Kafky je ale vysvětlení mnohem jednodušší. „Vlak 18862 jede dříve z důvodu křížování s protisměrným vlakem 18809,“ opouje s tím, že všechny vlaky s ohledem na spádovou frekvenci v Českých Budějovicích odjíždějí z Rybníka bez přípoje na Linec. „A to již druhým rokem a nejsou na to žádné negativní ohlasy, ba naopak,“ zdůrazňuje. Lidé na peronu si občasají, že o tuto trať má zájem společnost GW Train Regio, a že právě „nepřípoje“ této změně dopravce nahrávají. Ani s tím ale obchodní ředitel ROC České Budějovice nesouhlasí. „Zájem o trať může mít každý, ale trať bude součástí výběrového řízení, které vypíše Jihočeský kraj.“

František Křížik se teď musí v hrobě obracet! Navzdory tradici a nedávné modernizaci (v rámci elektrizace tratě Horní Dvořiště – České Budějovice, jejíž stavbu realizovala SŽDC, s. o., z prostředků SFDI a stavba byla dokončena v roce 2005) jezdí na Lipence motorové vlaky pod dráty (v den naší návštěvy to byly motorový vůz řady 810 a Regionova). Zde je nutno dodat, že za

dob pana Křížika panovaly na trati jiné poměry a nelze to srovnávat s dneškem,“ namítá Jiří Kafka s tím, že na trati dnes jezdí taková řada, která má přechodnost. „Některé vlaky jsou s průvodčím, některé samoobslužné, podle frekvence cestujících,“ dodává.

Na trati Rybník – Lipno nad Vltavou (195) jezdí v současnosti v celé trase 8 párů vlaků denně (ve všední dny až 9 párů) s jízdní dobou 40 (respektive 41) minut. Železniční trať 195 má ale především obrovský turistický potenciál, a tak kromě výše uvedených pravidelných vlaků jezdí na trati i celá řada přímých sezónních vlaků (od dubna do října) z Českých Budějovic, některé do Vyššího Brodu kláštera, některé do Loučovic. „Na základě požadavku Jihočeského kraje byl vytvořen model přímých vlaků České Budějovice – Loučovice, který doplňuje stávající model Lipenky,“ říká Jiří Kafka dále a dodává, že je tomu tak kvůli tomu, že v letním období je největší frekvence právě v úseku do Vyššího Brodu kláštera a Loučovic. „Na těchto (přímých) vlacích budou řazeny motorové vozy Regionova.“

Podle obchodního ředitele ROC České Budějovice jsou všechny vlaky smysluplně objednané Jihočeským krajem. „Právě s ohledem na dopravu do Českých Budějovic a zpět a to i s ohledem na výlety a turistiku v letních měsících,“ dodává závěrem.

A my dodejme, že železniční stanice Lipno nad Vltavou je krásně a citlivě opravena, i když pokladní přepážka a čekárna jsou zde z provozních důvodů zavřené.

Michael Mareš



František Křížik se teď musí v hrobě obracet! Navzdory tradici a nedávné modernizaci jezdí na Lipence motorové vlaky pod dráty.

ZE SVĚTA

Německá dráha musí tancovat, jak vláda bude pískat!

„Pro nás jako pro vlastníka Deutsche Bahn (Německá dráha) stojí v popředí nikoli maximalizace zisku, nýbrž smysluplná maximalizace kolejové dopravy,“ praví se v závěrečném plánu o budoucnosti železnice, projednaném připravovanou velkou koalici mezi CDU a SPD. „Od letošního roku tak bude všechno jinak – a dráha bude konečně muset tancovat, jak bude spolková vláda pískat,“ komentoval dohodu obou velkých stran na své webové stránce deník Handelsblatt 4. února. „Přesnost, dobrý servis a vysoká kvalita musí být znaky železniční dráhy v Německu,“ stojí v dokumentu pro vyjednání koalici smlouvy, který koncernu mj. vytýká, že „vykazuje miliardové zisky, ale přesto je podstata drážního systému kritizována.“

Dráha například nespĺnila vytyčený cíl dosáhnout v dálkových vlacích přesnosti 80 procent. A to přes fakt, že se ze spolkové pokladny na údržbu a výstavbu kolejové sítě vynakládají každoročně miliardy, letos je v bilanci opět více než 18 miliard eur. Vláda bude od nyní šlehat sama rozhodovat, „do kterého místa kolejové sítě bude investovat do údržby a výstavby kolejové infrastruktury,“ upozornil dokument. Cílem potenciální velké koalice je, „aby zřetelně více měst nad 50 000 obyvatel bylo do roku 2030 napojeno na osobní dálkovou dopravu.“

Na základě podpůrného programu se má sanovat 1000 nádraží v převážně venkovských oblastech. Za tímto účelem se mají do ustanovení DB Netz (Sif) AG, DB Station+Service AG a celého koncernu zakotvit ekonomické cíle, jako zvyšování tržního podílu kolejové dopravy a „představenstva podniků mají být zavázána k plnění těchto cílů“, praví se dále. Zároveň se má strukturálně a personálně posílit i odborný úsek ministerstva dopravy, stejně jako podřízené úřady jako je Spolkový železniční úřad. A poprvé má být také „stanoven i vysoce postavený pověřenec kolejové dopravy spolkové vlády“.

Tzv. „kolejový pakt“ má zabezpečit, aby se počet cestujících dráhy do roku 2030 zdvojnásobil. V roce 2016 přepravila dráha 139 milionů osob, podotkl list Handelsblatt. Koalice plánuje proto do budoucna investovat především do míst, kde stoupne „dosažitelnost kolejové sítě“.

Jan Hála

SBB Cargo zruší do pěti let třetinu míst

SBB Cargo zruší do pěti let přibližně třetinu pracovních míst, informoval 25. února švýcarský list Schweiz am Wochenende. Ztrátou zaměstnání je tak ohroženo asi 760 z celkem 2300 pracovníků nákladní dopravy, upřesnil šéf SBB Cargo Nicolas Perrin. Propouštění se má dle jeho slov dít jednak přirozenou fluktuací, jednak i penzionováním železničářů v odpovídajícím věku.

VŠIMLI JSME SI

● **ZÁŽITKOVÉHO** průvodce Pražské integrované dopravy pro všechny, kteří se rádi vydají na výlet za dopravními a technickými zajímavostmi, nostalgické a zvláštní vlaky ČD i plány oslav stého výročí vzniku republiky, to vše bylo na programu tiskové konference Českých drah ve čtvrtek 15. března ve vládním salonku na pražském hlavním nádraží. Na společné tiskové konferenci Českých drah, hlavního města Prahy a Středočeského kraje byly představeny i nové turistické vlaky, které vyjedou v Praze a Středočeském kraji se zahájením jarní sezony. Na prvním peronu byly přistaveny i dvě lokomotivy řady 749, které budou vozit turistické vlaky v Praze a okolí. Více v příštím čísle.

● **HISTORICKÁ** lokomotiva řady 141 012 (Bobina), přezdívaná pro svůj charakteristický nátěr „Fousatá Máňa“, je deponována v areálu DKV Praha, P J Děčín. Když je potřeba, zaskočí v nouzi Máňa i na EC vlaky, i když její rychlost je nižší, než je při rychlosti předepsaná. To je ale spíš výjimka, prioritně slouží pro jízdy historických vlaků.



● **DĚČINSKÁ** provozní jednotka (DKV Praha, P J Děčín) sestává z několika krytých hal, sloužících pro opravy a údržbu železničních kolejových vozidel (Moravanka, Saská, Prostřední), které postupně procházejí rekonstrukcí a modernizací. Kromě základní údržby provádějí zdejší mechanici také opravy většího rozsahu, defektoskopické zkoušky a další potřebnou údržbu a kontrolu. Poradit si dokážou i s odstraněním následků při nehodách, pro což slouží zdejší nehodový vlak se jeřábem a pracovními vozy (na snímku).



● **V SOUČASNÉ DOBĚ** probíhá komplexní přestavba žst. Veselí nad Moravou, jejíž celkové investiční náklady dosahují 1,1 miliardy Kč, přičemž schválený příspěvek z Fondu soudržnosti Evropské unie činí 900 milionů Kč. Stavba s názvem „Rekonstrukce SSZ Veselí nad Moravou“ (na snímku Tomáš Martínka ze 17. 9. 2017), započatá dne 25. 8. 2017, zahrnuje rekonstrukci nástupiště, jenž budou mít nově výšku 550 mm nad kolejí, což cestujícím umožní pohodlný nástup do vlaků. Bezbariérový přístup k nim zajistí nové výtahy. Stanice zároveň dostane nové zabezpečovací zařízení ESA a v souvislosti s novou konfigurací kolejí zde bude provedena sanace mostních objektů a sdělovacího zařízení. Stavební práce probíhají v maximální možné míře ve dnech pracovního klidu, s jejich postupem však dochází k přerušování železničního provozu a některé vlaky bývají nahrazeny náhradní autobusovou dopravou. Dokončení této investiční akce je plánováno na listopad letošního roku. Poté bude důležitý železniční uzel v centru Slovácka nabízet větší cestovní komfort i bezpečnost dopravy.

PŘEDSTAVUJEME

Petr Dvořák: „V Praze je nedostatek lidí ve všech dělnických profesích, a to jak v depech, tak i ve stanicích.“

Petr Dvořák, předseda ZV OSŽ Praha ONJ – doprava (původně DKV Praha ONJ), je od loňského VII. sjezdu OSŽ v Ostravě novým členem Ústředí OSŽ. Premiéru měl přímo na sjezdu, od té doby zasedalo Ústředí OSŽ ještě třikrát: dvakrát v Praze (v prosinci a v únoru) a jednou (v lednu) v hotelu Skalka v Rajčech Teplicích.



„Práce pro Ústředí OSŽ je pro mě novou, v Ústředí OSŽ jsem nikdy předtím nezasedal. Takže lze říct, že si ještě hledám svůj parketu jak v rámci svazu, tak i v rámci své vlastní role, abych dokázal co nejvíce informací využít ve prospěch všech členů OSŽ, aby bylo členství v OSŽ pro zaměstnance výhodou,“ říká.

Jako předseda ZO OSŽ Praha ONJ – doprava působí už řadu let; v pražském DKV má na starosti především výpravčí a signalisty (a další provozní funkce v dopravě), kteří jako jediní zůstali pod Českými drahami, ale také pokladní a správkaře, vozmisty i THP pracovníky. „Člověk má tak možnost řadu věcí ovlivnit,“ vází si příležitosti být u zdroje informací a snažit se je co nejrychleji dostat mezi lidi. „Mým cílem je načerpat informace, které bych pak mohl použít jak směrem dolů, tak i při debatě s funkcionáři svazu.“

Před časem si Petr Dvořák (jako člen Podnikového výboru OSŽ při ČD, a. s.) stěžoval na

odchody zaměstnanců posunu a pracovníků zajišťujících u PJ Praha Jih (dříve ONJ) údržbu a opravy vlakových souprav. Největší propad byl u profese posunovač, kde odcházeli dva až tři posunovači měsíčně od ČD, a. s. „Po zavedení náborového příspěvku u těchto nedostatkových profesí se podařilo i pár lidí nabrat, ale je to stále málo. I když nějaký posun k lepšímu nastal, v provozu se tento podstav stále negativně odráží. Odchody u zaměstnanců posunu se však podařilo i na základě vstřícnosti vrchního přednosty Ing. Kozla a díky mimořádným odměnám zastavit. Přišlo i pár nových lidí, ale i kvůli momentálně kulminující chřipkové epidemii se nestihají přistavovat vozy na myčku a na opravy.“

„Nemocnost a motivace k lojalitě k firmě“ i to jsou témata, která chce Petr Dvořák otevřít na jednání orgánů OSŽ. „Snažím se s Vládou Vokounem vyjednat lepší podmínky, včetně vylepšování parametrů kolektivní smlouvy, a to nejen pro posunovače, ale i pro další provozní zaměstnance, nejenom ty nedostatkové,“ konstatuje. „V dnešní době jsou ale v Praze nedostatkové všechny profese. Máme tady problém, že hodné lidi, kteří dříve začali za prací do Prahy dojíždět, se po nalezání lépe placené práce, případně takové, která je blíže k jejich trvalému bydlišti, vrací domů,“ všiml si Petr Dvořák. „Oni už dávají na oltář společnosti časté dojíždění za prací, odloučení od rodin, tak by to měla firma kompenzovat. At už hotovostně, nebo třeba příspěvkem na ubytování v místě práce,“ myslí si.

Také Petr Dvořák s napětím sleduje snahy vedení společnosti o oddělení správkáren od provozu. „Odloučení správkáren od provozu je podle mne hloupost. Myslím si, že tu službu nám to ve finále zdraží a zhorší mezilidské vztahy, a zároveň i zvýší byrokratickou zátěž. Stačí si vzpomenout, jak se před léty rozdělávaly RCVD a KCOD, aby se zase po letech sešly v rámci úspor“ zase pod hlavičkou ZAP. A to vše v době, kdy se neví, co bude po roce 2019,“ uzavírá.

Michael Mareš

Dráha hořkuje: hrozí nedostatek strojvůdců Kdo zavinil v 90. letech pokles zájmu mládeže o technické obory?

„Pokud dopravci neseženou během několika málo let nový kvalifikovaný personál, mohou mít do budoucna problém s obsazením lokomotiv,“ citoval Obzor na webu slova ředitele Drážního úřadu ing. Jiřího Koláře, pronesená na tiskové konferenci 21. února. Jeho varování, že z celkem 9199 strojvůdců bylo k 31. prosinci 2017 51 procent nad 50 let, 1380 ve věku 61–65, 288 mezi 66–70, 38 mezi 71–75 a dva dokonce 76 a 77 let starých, působí dosti hrozně.

Jako příčina jen potěšující však zazněla připomínka, že v poslední době přibývá počet žadatelů o získání oprávnění řídit lokomotivy. Jen loni podalo žádost 866, z nichž úspěšných bylo 548. A neméně nadějná byla i informace, že do této donekdávna výlučně mužské profese proniklo u nás i 41 žen!

Ing. Kolář nepochybně správně upozornil, že by pro vyřešení ožehavého problému doposud převážně starých i velmi starých mašinérů byla prospěšná i pomoc státu při podpoře učňovského školství včetně zavedení tohoto oboru na odborných školách.

Snad z důvodů nepatřičné ohleduplnosti se na tomto – a nejen na tomto – fóru jaksí zapomeno, že za zmíněný nepříznivý stav na tomto úseku, stejně jako v mnoha jiných odborných a technických oborech a zejména řady řemesel, nese hlavní odpovědnost ministr školství, mládeže a tělovýchovy z let 1994–97 Ing. Ivan Pilip. Tento předseda Křesťanskodemokratické strany (KDS), jež se po krátkém

skomírání sloučila v roce 1996 s Občanskou demokratickou stranou (ODS), dokázal coby ministr školství a tělovýchovy svým amatérismem tak rozrušit odborné a učňovské školství, že zkažené plody jeho diletantské práce sklízíme s hořkováním dodnes. Je s podivem, že se přes své zjevné selhání v tomto resortu pak mohl stát v období 1997–98 i ministrem financí a poté proléta 2004–07 viceguvernérem Evropské investiční banky. Někdejší čelný účastník tzv. sarajevského (pouze politického) atentátu na tehdejšího šéfa ODS Václava Klause prokázal své „schopnosti“ i jako podnikatel mj. v podílových a investičních fondech, v nichž zkrachoval podobně, jako v péči o získání zámečků v Tmově. Takže úpadek, vyhlášený v roce 2012,

byl neslavnou tečkou za jeho kontroverzním působením ve vládě i v soukromém hospodaření. Možná že někdo nepatřičně velkorysý až útloný mávne nad nepochybným diletantstvím exministra Pilipa rukou a odbyde jeho průšvihy na poli odborného a učňovského školství poznámkou, že „to přece bylo už dávno a co s tím dnes uděláme“.

Nemohu si pomoci, ale když se některým politikům či komentátorům něco hodí do argumentace, neváhají jít v kritických připomínkách i do let či desetiletí mnohem vzdálenějších, než byla ona pro náš průmysl, řemesla a v našem případě i pro železniční dopravu zhoubná éra ministrůvání dnes již polozapomenutého „politického nešiky“ Pilipa. **Jan Hála**

Podivné rušení pokladen. GW Train Regio je naopak (někde) staví

Ve čekárně výpravní budovy žst. Plasy byla instalována kukaň pokladny soukromníka GW Train Regio, který od 10. prosince přebral veškerou dopravu na trati 160 v úseku Žihle–Žatec (včetně zbytků osobní dopravy do Blatna u Jesenice) ležící na části tratě v Ústeckém kraji, naopak v Plzeňském kraji budou nadále provozovat osobní dopravu ČD, a. s. v čekárně žst. Plasy si tak budou vzájemně hledět doslova „z očí do očí“ pokladní ČD, a. s., a GW Train Regio.

Na Plzeňsku je přece jen vedení ČD, a. s., vstřícnější k zachování osobních pokladen, ne jako v Ústeckém či Středočeském kraji. Zvláště tam, kde prodává cestovní doklady výpravčí, došlo téměř k úplnému rušení pokladen (např. Číslovice od 10. 12.). Odpověď z ČD, a. s., ohledně rušení pokladen je stále stejná: „Toto rozhodnutí je plně v kompetenci SŽDC a je v souladu s ustanoveními předmětné smlouvy.“ Z toho je jasné vidět, že dělení železnice byl krok špatným směrem, i když se dá zdůvodnit ekonomicky, ale nespokojen je jedině a hlavně

občan používající železniční služby. Je zajímavé, že soukromník má na to zřizovat pokladnu i na malém městě, jako jsou Plasy. Není to signál, že má záslusk převzít na trati 160 veškerou dopravu? Srovnáme stav se Šumavou, tam po převzetí dopravy naopak pokladny ruší většinou bez náhrady – viz Horní Planá či Černá v Pošumaví! Není to trochu podivné? **Martin Kubík**



Pokladní kukaň GW Train Regio v čekárně v Plasech, trochu miniaturní pracoviště; je vidět, že odborové krytí u soukromníka chybí. Stav 4. 12. 2017.

Motorová trakce na elektrizovaných tratích

Je čas od času oblíbeným rituálem dopisovatelů. Takže si svého času čtenáři mohli přečíst: ... proč SŽDC pronajímá soukromníkům trasy pro motorový provoz pod trolejí, kde vlak mohou odvézt elektrické lokomotivy ČD (Obzor 43/2009), ... vyhnat motorové vozy z elektrizovaných tratí, použití motorové trakce pod trolejí je

nepřijatelné (Železničář 5/2013), ... nasazení motorových jednotek na elektrizovaných tratích rozhodně nepatří, žádný argument neobstojí, tato zásada by měla být ostře sledována a přísně střežena (Obzor 18/2012).

Nelze tady všechny citovat. Do kategorie těchto perel se řadí i nedávny objevný příspěvek v Obzoru 3/2018 o trati Poříčany – Nymburk. Jeho autor nařká, proč se zde nepoužívají pantografové jednotky. Inu zřejmě ze stejného důvodu, jako i na některých dalších elektrizovaných tratích. Např. mezi Veselím n. L. a Jihlavou jezdí většinou motorové vozy, mezi Pardubicemi a Jaroměří jsou lokality R a Sp vedeny v motorové trakci atd. A proč ne. Jestliže vzhledem k počtu cestujících kapacitně postačí lehké motorové soupravy, proč by měl dopravce nasazovat těžké (a dražší) elektrické vlaky?

Autor poukazuje na „morálně zastaralé“ motorové jednotky dopravce Arriva mezi Prahou a Benešovem u Prahy. A volá na pomoc aktivisty Greenpeace. Doufám, že uveřejní jejich odpověď. Do té doby by se mohl podívat na stejně zastaralé motorové vozy 809/810 dopravce ČD, které každý víkend jezdí pod trolejí mezi Roztoky u Prahy a Prahou–Hostivař.

Ale zpět k trati Poříčany – Nymburk. Není pravda, že všechny vlaky jsou vedeny Regionovými nebo motorovými vozy 810. Není pravda, že osobní vlaky mají stanovenou rychlost jen 80 km/h (viz Os 8617, Os 15841 a další). Autor přiložil i obrázek Regionovy u pivovaru v Nymburce. Konečně cestující poznali, čím, kolem čeho a pod čím už léta jezdí. Stejný obrázek by si zasloužila i Dobříšská Regionova pod trolejí. V pozadí by mohl být třeba krčský zámeček. **Jiří Vlašánek**

Poděkování svazové inspektorce BOZP

Náš závodní výbor by touto cestou velice rád poděkoval Ing. Elišce Čihákové, svazové inspektorce BOZP, která se intenzivně věnuje problémům v DKV Brno. Velmi nám pomáhá, školí nás, mentoruje a účastní se s námi mnohdy ne vždy příjemných jednání s vedením. Například v prvních měsících letošního roku nám zásadně pomohla při šetření úrazu kolegy, který se díky jejím znalostem pracovní právní problematiky a BOZP podařilo uzavřít jako úraz pracovní s plným odškodněním. **Ladislav Šmerda,** předseda ZO OSŽ DKV Brno–Maloměřice

Obzor č. 11 – 22. 3. 1993

Předseda OSŽ Zdeněk Škop svým článkem na první straně zahájil předsjezdovou diskusi. Mimořádný sjezd bude mít podle jeho slov tyto hlavní úkoly: spravedlivě rozdělit majetek tak, aby byly obě strany (česká a slovenská) spokojeny, na obou stranách ustavit odborový orgán a odsouhlasit nové stanovy.

K přípravám sjezdu podává informace i pravidelná rubrika „Co se děje v ústředí“. Uvádí se zde mimo jiné, že při sto procentní účasti by mělo na mimořádném sjezdu OSŽ být 528 delegátů s hlasem rozhodujícím.

V souvislosti s dělením majetku OSŽ zazněl požadavek Federace strojvůdců (FS) na vypořádání s odborovými organizacemi vyčleněnými z OSŽ. V dopise, který Obzor otiskl, předseda FS naznačuje, že dělení majetku OSŽ by mohlo výrazně ovlivnit i průběh kolektivního vyjednávání na rok 1993.

„Bude infrastruktura potřebovat Elektroúseky?“ je dopis sekce služby 24 (elektro) OSŽ, který připomíná, že za tři roky nebyla vyřešena koncepce infrastruktury. Odbory chtěly znát záměry zaměstnavatele v této oblasti a také určité garance zaměstnanosti.

Obzor č. 12 – 29. 3. 1993

Problematika infrastruktury, tentokrát traťového hospodářství, se probírá i v úvodním článku Obzoru č. 12. Obsáhlé zpravodajství s názvem „Co bude traťovým hospodářstvím?“ referuje o výboru sekce OSŽ traťového hospodářství, které se konalo v Praze 18. 2. 1993. Na

akci se hovořilo o mzdách, o přípravě sjezdu, ale hlavně o celkové situaci na dráze. Podle diskutujících byla dráha vlastním vedením přiváděna ke krachu. „Omezení přepravy neznamená, že můžeme podcenit údržbu tratí,“ uvádí se v článku. „Pomalé jízdy nejsou řešením. Závady přetrvávají a nezabývají odpovědnosti provozní pracovníky výkonných jednotek traťového hospodářství, kteří nemají možnost současného stav ovlivnit,“ pokračuje text.

Napjatá situace byla v té době i v dalších odvětvích. „České dráhy před zastavením provozu“ zní titulček prohlášení ZV OSŽ lokomotivního depa Břeclav, v kterém se poukazuje na to, že České dráhy jsou v hlubokém úpadku, je ohrožena přeprava osob a zboží, nejsou prostředky na elektrickou energii, vlaky jezdí bez průvodčích, lokomotivy nelze udržovat. Poukazování odborářů na nedostatky a snaha pomoci při jejich řešení vyšly podle autora textu nazmar. Uvádí, že není vyloučena stávka na železnici za existenci Českých drah a za přijatelné pracovní a mzdové podmínky.

Rovněž ve službě 11 (doprava a přeprava) OSŽ v Plzeňské oblasti to v té době vřelo. Dne 15. 3. 1993 rada služby 11 OSŽ v Plzni ustavila stávkový výbor. Odboráři tohoto odvětví poukazovali na nespravedlivé odměňování této služby, u níž byl v novém mzdovém řádu stanoven nižší výkonový příplatek než u jiných profesí a na podporu spravedlivého odměňování na železnici byli odhodláni vyhlásit stávkovou pohotovost s následnou stávkou.

–zs–

Společnost MBM rail napadla Prohlášení o dráze u regulátora, ten jí vyhověl

(Pokračování ze str. 1)

ÚPDI tak souhlasí s názorem MBM, že stanovení podmínky poskytovat provozovatelé dráhy číslo licence není udělení pokynu dopravci při organizování drážní dopravy podle ustanovení § 22 odst. 3 zákona o dráhách, takže ani na základě tohoto ustanovení není provozovatel dráhy oprávněn čísla licencí požadovat. Dopravce MBM se cítí být podle regulátora oprávněně diskriminován tím, že mu provozovatel dráhy prostřednictvím přidělece ukládá povinnost poskytovat osobní údaje svých zaměstnanců za údajným účelem zajištění bezpeč-

nosti. K takovému sběru osobních údajů provozovatele dráhy podle regulátora neopravňuje žádný právní předpis. „Na základě výše uvedeného je předmětný odstavec diskriminační vůči dopravcům, tedy v rozporu s ustanovením § 33 odst. 1 zákona o dráhách,“ stojí ve zdůvodnění Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, zveřejněném 23. 2. 2018. Účastníci řízení mají možnost podat rozklad proti tomuto rozhodnutí k předsedovi ÚPDI ve lhůtě do 15 dnů ode dne oznámení rozhodnutí, tedy do 10. března 2018.

Michael Mareš

Nepoctivci na kolejích

Povinnost vydávat účtenky EET se vztahuje i na „mobilní služby“ poskytované ve vlacích národního dopravce České dráhy. Tržba probíhá v tzv. zjednodušeném režimu – jak se říká OFFLINE, podnikatel je povinen do 48 hodin „překlopit“ data do centrálního systému. Data z účtenky si lze pak ověřit na tzv. daňovém portálu po zadání příslušných údajů, který potvrdí, zda je účtenka do systému zadána.

Zatímco účtenky „mobilních služeb“ poskytovaných zaměstnanci ČD jsou do systému zadávány, poskytovatelé „cateringových“ služeb ve formě tzv. franšizy JLV v restauračních vozech tak nečiní.

Důkazem je například účtenka ze dne 13. 2. 2018, vystavená ve vlaku 178 s plánovaným odjezdem ze žst. Praha hl. n. v 6.21 h. Účtenka podnikatelského subjektu IČO 05900140 číslo 2610001 byla vystavena již v 6.11 h, tedy v době, kdy uvedený vlak ještě nebyl k dispozici cestujícím. Pochůzková služba je nabízena až po odjezdu vlaku z výchozí stanice, případně až po odjezdu z Holešovic, po nástupu dalších cestujících. Pochůpkelné daňový portál uvádí, že účtenka v systému není nalezena ani po 8 dnech od uskutečnění zdanitelného plnění. S podobnými účtenkami od jiných „podnikatelů“ v téže oboru jsem se ve vlacích ČD také setkal. **Miroslav Zikmund**

Jak dál do Prachovic? Žeby druhý konec?

V prosinci 2011 na rozkaz objednatele osobní dopravy Pardubického kraje byla zastavena veškerá osobní doprava v trati Heřmanův Městec–Prachovice. Po změně vedení Pardubického kraje byla z rozhodnutí tehdejšího náměstka hejtmána Jaromíra Duška opět obnovena osobní doprava (od prosince 2013), ale bohužel již ne v té míře, jaká byla před zrušením (jezdilo tam 12 párů vlaků!).

V současné době jsou do Prachovic vedeny dva alibistické páry vlaků ve všední dny mimo hlavní prázdniny a tři páry vlaků v letní sezoně (od 31. 3.) o víkendy, z toho v zimní sezoně jede v trati pouze jeden pár o víkendech v noční hodině! Jestli toto mělo vrátit lidi na této trati do vlaků, tak to se asi těžko povedlo. To mi potvrzuje i jeden železničář: „Udělat vlak bez přípojů v noční době, to je nanic, on někdo pojede v zimě v noci z výletu ve 21.03 z Prachovic? To je, co? A víte, že se proslychá, že

to mají od změny v červnu zase všechno zrušit? Dalo se to čekat.“

Ano, ten grafikon je snad udělán schválně tak, aby tam nikdo nejezdil a to právě v době, kdy byl loni z vzezení propuštěn jeden nejslavnější rodák z Prachovic. Víte kdo? No přece Jiří Kajíněk! V Prachovicích je naštěstí obrovská vlečka do cementárny, v Kostelci u Heřmanova Městce velká vlečka do zásobníku, takže nákladní doprava je zde silná. V devadesátých letech byla dokonce na trati otevřena nová zastávka Kostelec u Heřmanova Městce–Písník! A od roku 1882 do roku 1977 odbočovala z trati z odbočky Tasovice tříkilometrová trať do Vápenného Podola. Ta byla vytrhána při tažení proti lokálkám z minulého režimu.

Lokálky holt vadí každým politikům, ony se totiž musí udržovat a dobře řídit a ne z nich jen brát.

Martin Kubík



Os 25008 čeká na svolení k odjezdu v dálkové řízené žst. Kostelec u Heřmanova Městce, je porucha zabezpečovacího zařízení, tak pojede proti Stůj. U PZZ kvůli poruše stálo asi 30 aut. DOZ je v Heřmanově Městci. Budova nádraží je neobydlena. 20. 2. v 7.09 h.

INFORMACE

Informace k zaměstnaneckým jízdním výhodám

Informujeme držitele zaměstnaneckých jízdních výhod, že In Karty s platnou aplikací železniční průkazka pro rok 2017 zůstávají nadále v platnosti v souladu s Metodickým pokynem k prodloužení platnosti zaměstnaneckých jízdních výhod ČD pro rok 2017 (platnost se též

týká nevyčerpaných průkazků pro bezplatnou jízdu).

Sdělujeme, že o vyhlášení termínu prolon-gace roku 2018 budeme informovat v dostatečném časovém předstihu. **Sárka Pupíková, GR ČD, a. s.**

PRÁVNÍ PORADNA

Úřad pro ochranu osobních údajů (ÚOOÚ) (2/2)

V první části bylo uvedeno, na jakých principech ÚOOÚ pracuje a v této druhé části si přiblížíme jeho činnost na základě příslušných zákonů.

Další činnosti ÚOOÚ (na základě příslušných zákonů)

- vykonává dozor nad dodržováním povinností při zpracování osobních údajů podle zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (zákon o elektronických komunikacích). Podle uvedeného zákona ÚOOÚ přijímá, posuzuje a prošetřuje oznámení o porušení ochrany osobních údajů. Dále může vydat vyhlášku, v níž stanoví podrobnější podmínky, za nichž je dána povinnost oznámit porušení ochrany osobních údajů, dále formát tohoto oznámení a způsob, jakým se má oznámení učinit.

- je orgánem příslušným k výkonu dozoru nad dodržováním povinností při šíření obchodních sdělení dle zákona č. 480/2004 Sb., o některých službách informační společnosti a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (zákon o některých službách informační společnosti). Orgán dozoru ukládá a vybírá pokuty za přestupky podle uvedeného zákona. V případě přeshraniční spolupráce postupuje podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 o spolupráci mezi vnitrostátními orgány příslušnými pro vymáhání dodržování zákonů na ochranu zájmů spotřebitele (nařízení o spolupráci v oblasti ochrany spotřebitele).

- je orgánem příslušným k výkonu dozoru pro nevyžádanou reklamu šířenou elektronickými prostředky dle zákona č. 40/1995 Sb., o regulaci reklamy, a o změně a doplnění zákona č. 468/1991 Sb., o provozování rozhlasového a televizního vysílání, ve znění pozdějších předpisů tj. dodržováním tohoto zákona

- je správním orgánem příslušným k řízení o přestupcích spočívajících v neoprávněném zpracování údajů zpracovaných v nosiči dat s biometrickými údaji na základě zákona č. 329/1999 Sb., o cestovních dokladech, ve znění po-

- při vytváření a převodu elektronických identifikátorů pro státní registry ÚOOÚ na základě zákona č. 111/2009 Sb., o základních registrech, ve znění pozdějších předpisů:

- vytváří zdrojové identifikátory fyzických osob a agendové identifikátory fyzických osob a ve jejich seznamech,
- zajišťuje převod agendového identifikátoru fyzické osoby v agendě na agendový identifikátor této fyzické osoby v jiné agendě, a to na základě zákonného požadavku.

Zdroj: www.uou.cz

Luděk Šebrle, analytik rozborář ESO OSŽ–ústředí
JUDr. Petr Večeř, vedoucí ESO OSŽ–ústředí

Severočeské motoráčky opět vyrazí

Stejně jako v minulých letech, vyrazí s nastávající novou turistickou sezónou na cestu také Severočeské motoráčky, a tak opět ožijí některé neprovozované lokální tratě alespoň víkendovým provozem. Se staříčkými vláčky se tak budeme moci vydat na mnohá místa v kraji a obdivovat krásu zdejší krajiny, včetně mnohých kulturních památek.

Se Zubnickým motoráčkem, který svou jízdu začíná v Ústí nad Labem-Střekově, bude možno například navštívit malebný zámek ve Velkém Březně, či Muzeum (skanzen) lidové architektury v Zubnicích a přitom shlédnout expozici Zubnické museální železnice na konečné stanici Týniště.

Podřipský motoráček zaveze případné zájemce z Roudnice nad Labem k vodnímu hradu v Budyni nad Ohří, nebo až do Libochovic. Zdejší zámek s krásně upraveným zámeckým parkem snad ani není třeba připomínat.

Po kolejích Doupské dráhy bude opět možno se dostat snadno z Kadaně například do Krásného Dvora a prohlédnout si místní zámek. Rozhodně stojí za to se projít ve zdejší rozlehlém zámeckém parku v „anglickém“ stylu.

Vláčky na Švestkové dráze, do které v současnosti mohutně investuje její majitel, společnost AŽD Praha, nás odvezou z Lovosic například do Třebívlic či do Třebenic. Za zmínku zde stojí místní Muzeum českého granátu. Zdatnější vyletníci mohou vystoupat na nedaleký Košťálov ke zřícenině středověkého hradu. Spolu s nedalekým Házmurkem nepřehlédnutelnou dominantu kraje. Nebo se s vláčkem můžeme jednoduše svézt až na konečnou ve stanici Most.

Lužický motoráček bude pro změnu připraven odvézt zájemce z Kamenického Šenova přes Českou Lípou až do Liberce. A po „Sklářské

lokálce“, vedoucí z České Kamenice do Kamenického Šenova, se můžeme vypravit s Kamenickým motoráčkem například ke známé Panské skále, nebo v Kamenickém Šenově navštívit Sklářské muzeum. K vidění je toho v kraji opravdu spousta.

Moudrost pro tento den

„Drbna je ten, kdo s vámi mluví o jiných lidech. Nudný je ten, kdo vám vypráví o sobě. Mistr konverzace je ten, kdo s vámi mluví o vás.“

Bill King

britský spisovatel (1959)



Do kolejí Švestkové dráhy v současnosti mohutně investuje její majitel, společnost AŽD Praha. „Bardotku“ v barvách této společnosti jsme fotografovali 28.10. 2017 u železniční zastávky Libčeves.

Motoráčky se vydají na cesty o víkendech a státních svátcích od 30. 3. do 28. 10. Pouze Lužický motoráček bude (jako vždy) jezdit po své trase jen o prázdninách (4. 7. a pak každý pátek od 13. 7. do 31. 8.).

Bližší informace naleznou zájemci na internetu a na stránkách Ústeckého kraje. Připo-

meňme, že kromě Lužického motoráčku platí ve všech vlacích rovněž jízdní doklady DUK, kdy za celodenní jízdenku v hodnotě Kč 130,- můžeme jezdit vlaky po kraji celý den.

Tak příjemné cestování a hodně pěkných zážitků, vážení!

A. K. Kýzl



Výtvarník a otec brankáře z týmu olympijských vítězů z Nagana Milan Hnilička starší před svými výtvarnými díly.

Malující železničáři vystavovali

Ve dnech 12. – 15. března se na radnici Prahy 9, v Galerii 9, konala pod názvem Malující železničáři výstava 17 autorů výtvarné skupiny Českého zemského svazu FISAIC. Na slavnostní vernisáži dne 12. 3. přivítala přítomné kurátorka výstavy Mgr. Eva Kořánová. Výkonná tajemnice Českého zemského svazu (ČZS) FISAIC Ing. Jarmila Šmerhová představila FISAIC a jeho aktivity. Po ní se zdravici vystoupil první místopředseda OSŽ a prezident ČZS FISAIC Vladislav Vokoun, který se po poděkování organizátorům i sponzorům (OSŽ, ČD, a. s., SŽDC, s. o., ČD Cargo, a ČD Informační systémy) krátce vyjádřil i k vystaveným výtvarným dílům. „Musím říct, že mě vždycky strašně potěší, když se najdou jedinci, kteří to, co mají na srdci, dokáží zhmotnit a představit nám v reálné podobě. Vždycky jsem

tomu rád, a zvláště jsem potěšen, že mezi takovými jednotlivci se vyskytují i naši železničáři,“ uvedl a dodal: „Doufám, že vás dneska všichni přesvědčí, že nejenom dobře zvládají svoje povolání, ale že mezi nimi je i celá řada těch, kteří mají uměleckou duši.“ Vedoucí skupiny výtvarného umění ČZS FISAIC Pavel Hladík poděkoval za možnost vystavovat na radnici deváté městské části. „Jednak jsme touto výstavou váženému publiku předložili výsledky našeho snažení, jednak tato výstava poslouží k výběru kolekce děl, které ČZS FISAIC budou reprezentovat na 32. Mezinárodním salónu výtvarného umění FISAIC, který se koná letos v srpnu v belgickém Gentu,“ řekl. Na kytary v rámci vernisáže zahráli žáci ZUŠ Biskupská pod vedením paní učitelky Olgy Špačkové. **Michael Mareš**

Putovní výstava „Má vlast cestami proměn“

„Pak to bude s naší republikou dobré, když lidé nebudou cítit a říkat „oni – a my“. Aby věci veřejné nebyly záležitostí nějaké vrchnosti, tak jak jsme to říkali nejen za Rakouska, ale i v době nedávno minulé, ale i každého z nás.“

Tento článek Masarykova desatera je zásadním mottem výstavy „Má vlast cestami proměn“, jejíž část se při své pouti vlastní zastavila i na našem nádraží. Sedm panelů, 21 proměn můžete vidět na peroně v Jablonném v Podještědí. Jsou tam zachyceny opravy a vzkrísění drobných památek, kapliček, božích muk, stejně jako opravy velkých staveb, nádraží, úpravy návsí, náměstí, parků a zahrad. Není to poukazování na špatnosti, lhostejnost atd., ale vyzdvížení dobrých výsledků, zhodnocení objektů i krajiny a obnovu krásy historie.

Duchovními patrony jsou pan profesor Jan Pirk, paní spisovatelka a historička Blanka



Výstava „Má vlast cestami proměn“ se při své pouti vlastní zastavila v Jablonném v Podještědí.

Stehlíková a pan dendrolog Václav Větvíčka. V letošním roce se hlavním partnerem výstavy stal náš, Liberecký kraj. Symbolem je kamenné Srce vlasti, které jsme do kraje přivezli vlakem a panu hejtmánovi bylo předáno právě na peroně, kde se nyní nachází sedm výstavních pane-

lů z 9. ročníku. Jubilejní rok 2018 je i jubilejní pro tuto výstavu. Její 10. ročník bude slavnostně zahájen 19. května na Vyšehradě a bude laděn (jak jinak) - prvorepublikově. Chtěla bych Vás pozvat na toto přivítání nových sto pozitivních proměn, protože vím, že tam i srdce železničářů zaplesá.

Více informací najdete na www.cestamipromen.cz a až do 30. 4. 2018 můžete i pro nějakou proměnu na těchto stránkách hlasovat. Zatím vede jedno zrušené, ale nádherně vzkrísené nádraží, kde vám nabídnou výtečnou „Kávu s párou“.

Květa Slabá, výpravčí, Jablonné v Podještědí

PAUŠÁL NA 2 MĚSÍCE ZDARMA

- volání i data v mobilu bez závazků
- převedení vašeho čísla zdarma
- výhradně pro drážní zaměstnance a jejich rodiny



Volejte zákaznické centrum 972 326 459
<https://family.cdt.cz>

Úzkokolejkou u Balatonu

K Balatonu se dá lehce cestovat vlakem po celý rok. Balaton není jen „maďarské moře“, ale i termální lázně v okolí a železnice, která obepíná Balaton ze všech stran. K Balatonu doporučuji pro železniční přítele cestovat trochu netradičně. Z Čech se k dá pohodlně dojet vlaky typu Metropolitan do Nových Zámků a vlakem ZSSK do Komáru, kde je možno přenocovat hned u terminálu vlak/bus v levné ubytovně s hostincem. Ráno projdeme župní město Komárom, kde bylo zcela nedávno postaveno nové „Evropské náměstí“ s pitoreskními domy ve všech evropských stylech. Náměstí je doplněno sochami středoevropských vládců a myslitelů včetně J. A. Komenského či císařovny Marie Terezie a Alžběty.

Přejdeme dunajský most z konce 19. století k zst. Komárom (MÁV), odtud vlakem relace Komárom (odj. v 8.45 h) – Székesfehérvár (pouhé dva páry vlaků denně). Ze Székesfehérváru pokračujeme do zst. Balatonfenyves, odkud odbočuje úzkorozchodná trať (760 mm, původně 600 mm) do Somogyzentpálu. Z trati odbočuje ještě v odbočce Imremajor trať do termál-



Pomníková lokomotiva 424.129 s vozem 1. třídy v zst. Cellödömlök.

ních lázní Csisztapuszta, ta je však dlouhodobě mimo provoz, ale prý má být alespoň turistický provoz obnoven, termín není znám. Na trati v současné době jezdí motorové lokomotivy řady Mk 48, které byly po zastavení osobní dopravy na úzkokolejce u Kecskeméty předisponovány do depa Balatonfenyves GV.

Tato úzkokolejka je poslední v Maďarsku v režii MÁV a patří na ní tedy FIPky. Všechny ostatní úzkokolejky v Maďarsku provozují lesní či zemědělské společnosti. Letošní závěr zimy byl pozoruhodný i tím, že byl Balaton zcela zamrzlý, teploty tam v posledním únorovém týdnu dosahovaly až minus 20 stupňů.

Cestu zpět je možno uskutečnit přes Cellödömlök, v němž jsou také termální lázně, nejnovější v Maďarsku. Z Cellödömlök se dojde již do Győru (MÁV) a obnoveným přechodem přes Rajku do Bratislavy Petržalka společnosti Gysew.

Martin Kubík

Více snímků najdete na webu OSŽ v rubrice Cestujeme s Obzorem.

ŽESNAD se představil studentům ČVUT

V pondělí 12. března večer se v zaplněné posluchárně Fakulty dopravní sešli studenti ČVUT, aby si vyslechli přednášku ředitele profesního spolku Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky se zkratkou ŽESNAD.CZ. Sdružení si klade za cíl pomoci při rozvoji železniční nákladní dopravy v ČR.

Ředitel ŽESNADu Oldřich Sládek v doprovodu kolegů Petra Šimrala a Jaroslava Tyleho a s pomocí nepřeborného množství mnohdy úsměvných konkrétních příkladů z každodenní provozní praxe demonstrovali nepříliš férové podmínky podnikání železničních nákladních dopravců v ČR. A to byl zároveň podle ředitele Oldřicha Sládka hlavní důvod ke vzniku sdružení v roce 2016. Tehdy se zakládajícího shromáždění zúčastnila většina rozhodujících železničních nákladních dopravců, působících na tratích celostátních a regionálních ČR. Zakládajícím členem se stalo jak ČD Cargo, dceřiná společnost ČD, tak i soukromé společnosti jako AWT, METRANS Rail, UNIPETROL DOPRAVA, IDS CARGO, ÖBB Rail Cargo Carrier – Czech Republic, EP Cargo, LTE či RM LINES.

ŽESNAD reprezentuje 98 % výkonů železničního carga v ČR. Cílem sdružení je stát se důvěryhodným partnerem orgánům státní správy a samospráv v oblasti železniční nákladní dopravy včetně odborné opozitury a aktivním prosazovatelem oprávněných požadavků do-



Snímek z přednášky ŽESNAD na Fakultě dopravní.

praců v oblasti spravedlivých podmínek podnikání v železniční nákladní dopravě.

Palčivým problémem železničních nákladních dopravců jsou podhodnocené normativy hmotnosti vlaků, neefektivně krátké přípustné délky vlaků, nedodržování grafikonových rychlostí, nemožnost rekuperace v kopcovité Vysočině apod.

Samostatným tématem pak byla problematika trakční elektrické energie. Například METRANS díky motivaci svých strojevodoucích k úsporné jízdě očekává pokles spotřeby až o 20 %. Bolestí jsou ztráty (až 30 %) na stejnosměrné elektrizační soustavě s napětím 3 kV. Měření spotřeby trakční energie na hnacích vozidlech asi nebude příjemným zjištěním pro osobní dopravu, která ponese skutečně vyvolané náklady. Podle tvrzení ŽESNAD má např. Pendolino skutečnou spotřebu vyšší až o 40 % oproti dnes paušálně rozúčtovaným nákladům podle tzv. měrných spotřeb.

—rš—



Mk 48-2022 objíždí soupravu v konečné v Somogyzentpálu.

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), redaktorky PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org), odborná referentka Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). **Příspěvky:** obzor@osz.org. **Sídlo redakce:** Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, **Webová stránka OSŽ:** www.osz.org. Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného:** Marie Bártová (tel. 737 275 079, marie.bartova@osz.org). 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

OBZOR
WWW.OSZ.ORG